

Élections communales et provinciales 2018



*Le vélo, c'est l'avenir !*

## Mémoire du GRACQ de Gembloux

Contact :

Patrick Hoebeke, rue de l'Entrée Jacques 23, 5030 Gembloux – [gracq.gembloux@gmail.com](mailto:gracq.gembloux@gmail.com)

### Table des matières

<b>GEMBLoux DOIT S'ENGAGER POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE !</b> .....	<b>3</b>
<b>ANCER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b> .....	<b>5</b>
<b>LE STATIONNEMENT VÉLO</b> .....	<b>7</b>
<b>LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H</b> .....	<b>9</b>
<b>DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ (CONTINUS ET BALISÉS)</b> .....	<b>10</b>
<b>ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LA COMMUNE</b> .....	<b>12</b>
<b>LA SÉCURISATION DES CARREFOURS</b> .....	<b>14</b>
<b>L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE</b> .....	<b>15</b>
<b>L'INTERMODALITÉ (ACCESSIBILITÉ ET PARKING)</b> .....	<b>16</b>
<b>RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE</b> .....	<b>17</b>
<b>LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23)</b> .....	<b>18</b>
<b>LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL)</b> .....	<b>19</b>
<b>LE BREVET DU CYCLISTE</b> .....	<b>20</b>

## Gembloux doit s'engager pour une politique cyclable !



### ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans nos communes. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

### VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes et villages vers un mode de fonctionnement innovant et durable. **Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.**

### EFFICACITÉ

En Wallonie, **50 % des déplacements font moins de 5 km** et une grande partie sont effectués en voiture. Le vélo possède un énorme potentiel pour les déplacements de proximité. **En milieu urbain, il est souvent le moyen de transport le plus rapide.** Pour les plus longues distances, il **peut être combiné avec d'autres modes** (intermodalité). Son utilisation **diminue les problèmes de congestion et de stationnement.**

### ACCESSIBILITÉ

Le vélo est accessible à **tous** et permet à chacun d'être **autonome**. Un choix réfléchi d'itinéraire (relief modéré, rues calmes, aménagements sécurisés...) et un équipement adapté permettent de surmonter presque tous les freins à son usage. Il a le pouvoir de **gommer les barrières socio-économiques ou culturelles** en évitant de marquer le statut social des individus.

### CONVIVIALITÉ ET SANTÉ

Rouler à vélo permet à chacun de retrouver un espace où la **qualité de vie** est améliorée (**contacts sociaux, convivialité, développement des commerces locaux, très faibles nuisances**). Une pratique quotidienne du vélo satisfait le besoin en **effort physique (modéré) recommandé**, c'est-à-dire 30 minutes par jour, selon l'Organisation Mondiale de la Santé. Il réduit le stress.

### RENTABILITÉ

En termes de mobilité durable et de santé publique, le **retour sur investissement d'une politique en faveur du vélo est bien plus élevé que pour le secteur routier**. Sans compter que ces investissements (en aménagements et en sensibilisation) sont modérés s'ils sont réfléchis intelligemment. Le **développement du vélotourisme** est aussi considéré comme un atout important (**création d'emplois, valorisation du patrimoine, embellissement d'itinéraires...**).

### INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : **offre de stationnement-vélo de qualité, suppression des points noirs sur le réseau, entretien du réseau cyclable, intermodalité réfléchie...** Il faut **améliorer l'image du vélo et travailler les freins** par des **mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation.**

## INTERACTION ET COORDINATION

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels. Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers... mais également des **moyens de coordination**. Cela passe par la présence d'un **conseiller en mobilité**, la **prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public**, le **rôle joué par la police et la fiscalité**. Enfin, **l'évaluation de la politique** menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

### -- A GEMBLoux --

Ces dernières années, Gembloux a initié une politique cyclable et bénéficié de sa sélection comme **ville-pilote** dans le cadre du programme **Wallonie Cyclable**. Une **évolution marquante des infrastructures cyclables** communales est à constater, l'apparition du **Point Vélo** doit être saluée comme les initiatives de **balisage** ou encore l'augmentation des possibilités de **stationner correctement son vélo**.

C'est déjà bien... Pourtant, de nombreux projets se sont concrétisés, parfois avec un retard très important ou des insatisfactions quant aux réalisations sur le terrain. De plus, le projet Wallonie Cyclable n'a pas été renouvelé et les **créneaux de financement des aménagements cyclables se sont taris** (crédits d'impulsion), hors appels exceptionnels aux critères variables d'une fois à l'autre.

Nous exprimons de **vives craintes quant à la poursuite de l'engagement de la Ville de Gembloux en faveur des modes actifs** et en particulier des usagers cyclistes. Nous sommes à ce jour sans indications claires quant à la prise en main et la programmation d'une série d'aménagements importants : finalisation du tracé du Ravel de part et d'autre de la gare, sécurisation des traversées des nationales, jonction vers Walhain, liaison vers Bossière et Les Isnes, aménagements entre les Isnes et la gare de Saint-Denis Bovesse,...

Plus globalement, au-delà des aménagements, nous ressentons la nécessité d'un nouveau diagnostic partagé et d'une nouvelle planification, d'adopter clairement une ligne politique d'apaisement des quartiers et de diminution des vitesses pratiquées, d'avoir une action forte contre le phénomène du vol, d'amplification de la communication / sensibilisation à l'usage du vélo.

On estime généralement que tant qu'une autorité ne prévoit pas d'investissements à hauteur de 10€ habitant, on ne peut parler de « politique cyclable ». **Ce qui équivaudrait à des budgets d'investissements à hauteur de 260.000 €/an soit 1.600.000 € sous la prochaine législature**. La communauté cycliste de Gembloux est dans l'attente d'un signal fort des formations candidates et de leurs représentants.

Nous prendrons connaissance avec intérêt de vos réponses que nous ne manquerons pas de publier au travers de nos différents canaux de communication (Facebook, blog, mailing list).

## THÉMATIQUE « PLANIFICATION & CONCERTATION »

# Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle d'une commune (ou d'un ensemble de communes) peut être régie par un **Plan Communal de Mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyens dans la conception des projets et la prise de décision.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, le **vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements routiers**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des techniciens.

### LES ENJEUX ?

- **Intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation.
- Existence d'une **transversalité entre les politiques en matière de mobilité, d'environnement** (qualité de l'air, développement durable...), **d'éducation**, etc.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons la **désignation au sein du service mobilité de la commune d'une personne chargée des modes actifs et compétente en matière de « vélo »**. Cette personne élabore un **plan communal cyclable** qui fait partie intégrante du plan communal de mobilité en coordination avec les autres services (police, travaux, urbanisme, aménagement du territoire, finances, enseignement...). Grâce à cette **personne-ressource**, le vélo est systématiquement pris en compte dans les projets développés sur le territoire

Une **commission vélo** doit être mise en place au sein de la commune afin de rassembler tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur Vélo, représentants de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...).

Il faut réserver des **moyens budgétaires** pour assurer le développement du vélo par des **mesures d'aménagements et de sensibilisation**. Ce sera au coordinateur Vélo d'activer les sources de financement disponibles.

De la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant doit être formé** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

**A Gembloux, une commission vélo** réellement dynamique serait également un plus pour la commune, plutôt que les critiques a posteriori... Nous vous invitons à réfléchir à la meilleure façon d'intégrer les cyclistes à la réflexion en amont des décisions... Pourquoi pas un **nouveau « plan vélo »** reprenant les points noirs, les aménagements souhaités, les améliorations au niveau de l'intermodalité, les 'zones 30' en projet ou encore la communication dont la commission vélo ferait le suivi ?

**Le service Mobilité** (au vu des nombreuses missions autres que le vélo qui lui sont confiées) n'est pas en capacité de dégager suffisamment de temps pour l'instruction et le suivi de nombreuses demandes. **Le renfort du pôle travaux** nous semble indispensable à l'avancement des dossiers d'infrastructures notamment. Ceci nous semble particulièrement important, au-delà même de **dégager des moyens budgétaires**.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : [http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf)
- Wallonie – « Guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural » (SPW) : [http://gracq.org/sites/default/files/spw\\_politique\\_milieu\\_rural.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/spw_politique_milieu_rural.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

# Le stationnement vélo

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnements correspondant à différents besoins** : du parking pour des **arrêts relativement courts** au **parking de longue durée**.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings vélo sont souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo constitue un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

### LES ENJEUX ?

- **Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo**, contribution au **transfert modal**.
- **Réponse à une demande des cyclistes** actuels et des futurs cyclistes.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques : lieux de travail, écoles, petits commerces, centres commerciaux, sportifs et culturels, hôpitaux, gares et autres points d'intermodalité, restaurants, lieux de culte...

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur le contrôle social, ...)
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...)
- de **qualité** (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos.

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement vélo (tant au niveau de la construction que de la rénovation).

**A Gembloux**, la fréquentation des **arceaux vélos** à la Gare de Gembloux ou au sein de la Faculté pourtant récents montre à suffisance que l'existence de ces dispositifs est une **condition réelle pour faciliter la pratique du vélo**. Il faut donc encore **augmenter le nombre de dispositifs** (arceaux, abris, boxes,...) sur le domaine public ET sur le domaine privé notamment dans le cadre des conditions et charges d'urbanisme imposées aux demandeurs de permis. En **gare de Gembloux** particulièrement, **le vol de vélo est réellement problématique**. Le développement d'un nouveau parking vélo côté Ouest ne résout en rien le souci du côté Est et nous invitons la Commune, la SNCB et la zone de police à prendre le problème à bras le corps... Ceci est une **demande prioritaire** du GRACQ de Gembloux.

L'**essor des vélos à assistance électrique (VAE)** dont la valeur marchande est nettement plus élevée doit déboucher sur la **multiplication d'infrastructures plus sécurisées** et notamment la **possibilité de recharge**.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

- Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf)
- Bruxelles – Le stationnement vélo : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf)
- PRESTO
  - Stationnement cycliste en centre-ville : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_stationnement.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf)
  - Solutions de stationnement et de stockage des vélos : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_stockage.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

# La généralisation du 30 km/h

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le concept de « **Ville/Village 30** » consiste à **mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30**, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine largement et où les usagers vulnérables sont peu présents (ou protégés par des cheminements séparés). Le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

En Belgique, le concept « Ville/Village 30 » est loin d'être ancré dans les mentalités. Pourtant, **des villes allemandes (Fribourg), autrichiennes (Graz), suisses (Zurich), britanniques (Portsmouth) et françaises (Lorient) l'ont déjà adopté avec succès...** sans même évoquer les Pays-Bas !

### LES ENJEUX ?

- **Meilleure sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes.. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.
- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité et pour le citoyen. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par un centre urbain convivial et apaisé.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons aux pouvoirs publics de prendre les mesures nécessaires pour **faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération**. Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements : des « effets de porte » bien conçus, une signalisation claire et une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants.

**A Gembloux, à nos yeux, il s'agirait d'une mesure prioritaire.** Le centre de Gembloux/Grand-Manil s'y prête assez bien et les villages y **gagneraient en sécurité routière** moyennant des aménagements adéquats pour limiter la vitesse des automobilistes distraits ou téméraires. Cette mesure est généralement considérée comme un **vecteur très important de développement de la pratique cyclable**. Elle est très **favorable à la convivialité** et contribue à **résoudre les soucis de mobilité dans les villages** en encourageant les parents à conduire leurs enfants dans les écoles à pieds et à vélo, notamment au travers d'initiatives **Pedibus / Vélobus**. **La signalétique est simplifiée**. Nous en sommes très demandeurs. Une politique « zone 30 » devrait pour bien faire **s'accompagner de contrôles plus fréquents** et stricts sous peine de délégitimer celle-ci et ne pas rencontrer les résultats attendus.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ : [http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier\\_ville30.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf)
- Bruxelles - La zone 30 – brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) : [gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_zone30.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf)

## Thématique « Aménagements »

# Des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

## DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune ou à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

## LA SITUATION ACTUELLE ?

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont trop souvent un ensemble de **tronçons cyclables mal connectés entre eux**, ce qui compromet leur efficacité et ne garantit pas la sécurité du cycliste. Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

## LES ENJEUX ?

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**.

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons le développement d'itinéraires cyclables répondant aux critères de **sécurité** (qualité des aménagements et mixité dans les rues à faible circulation où la vitesse est modérée), de **continuité** (trajet direct et rapide), de **cohérence** (itinéraires balisés et connectés dans un réseau plus large), de **confort** (revêtement de qualité, jonctions douces, bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de nouveaux cyclistes. Dans un deuxième temps, il faut assurer la connexion des itinéraires au sein d'un réseau plus large. Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30kmh/) et un marquage au sol suffisent généralement à assurer la sécurité du cycliste. Sur les voiries à grande circulation des aménagements plus conséquents (séparés) sont nécessaires.

Enfin, l'itinéraire doit faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître son existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...

**A Gembloux, de nombreuses liaisons sont déjà possibles** et des itinéraires balisés ont été mis en place grâce à Wallonie cyclable mais **nous regrettons le manque de visibilité** des aménagements réalisés. Ceci passe non seulement par l'établissement de **cartes spécifiques réellement lisibles**, d'une **politique de communication adaptée** (balades découvertes, valorisation de la pratique du vélo au vue de ses nombreux atouts, ...) en partenariat avec le Point Vélo de la gare.

Nous sommes heureux que le **réseau Points-Nœuds de la Province du Brabant wallon** s'étende jusqu'à la gare de Gembloux et permette la liaison avec des villages brabançons pas des itinéraires très agréables. Il faut **profiter de l'arrivée (espérée) du réseau Points-Nœuds de la Province de Namur** pour valoriser ce réseau tant pour les touristes que pour les usagers quotidiens.

Ce qui nous semble le plus prioritaire est l'établissement **d'une carte du réseau** dont la ville voudrait se doter à terme **identifiant les tronçons manquants et les points noirs** pour établir des **priorités d'action** et solliciter les différents acteurs (comme la DGO1 par

exemple) autour d'un **véritable plan pluriannuel** (cfr fiche 'planification').

Ainsi, nous souhaiterions mettre en avant les tronçons et points noirs suivants :

- **L'ensemble de nationales** devraient être dotées d'infrastructures cyclables sécurisées, parfois avec des tronçons en piste bidirectionnelle comme entre le nouveau rond-point et le complexe sportif de l'Orneau. **La N29 et la N912** nous semble particulièrement problématiques. La traversée sécurisée des nationales est un autre enjeu : Corroy, Lonzée, Mazy, Ernage,...
- **Le passage du RAVeL en gare**, tant côté OUEST (Gare) que côté EST (Jardin d'Anais)
- La sécurisation du passage **du tunnel rue De Becker**
- Plusieurs **liaisons entre Gembloux (centre) et les villages** : Bossière et Les Isnes
- Finalisation **du sentier de la Gotale** vers Corroy
- Liaison entre **Grand-Leez et le RAVeL**
- **Jonction vers Walhain** en partenariat avec les représentants de la commune

La présente liste n'est évidemment pas exhaustive. Elle atteste de la nécessité **d'établir un nouveau plan global priorisé** pour mieux planifier les développements futurs.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

### PRESTO

- Planification d'un réseau cyclable : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_reseau.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf)
- Réseaux cyclables en Wallonie : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_reseau.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_reseau.pdf)
- Signalisation directionnelle : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_balisage.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf)

## THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

# Encourager le développement du vélo dans la commune

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice **repose en grande partie sur la communication**. La méconnaissance des avantages du vélo est l'un des premiers obstacles auxquels on peut s'attaquer dans une campagne d'information. Pour développer et soutenir l'usage du vélo, **les communes ont un rôle à jouer**.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». Les communes sont encore trop peu nombreuses à susciter elles-mêmes le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

### LES ENJEUX ?

- **Changement des mentalités** en faveur des modes actifs.
- Développement du vélo comme **alternative à la voiture** et amélioration de la qualité de vie au sein de la commune (santé, convivialité, qualité de l'air...).
- Création d'une **synergie positive entre administration et citoyens**.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous souhaitons que des **efforts en communication et en promotion** soient systématiquement entrepris par la commune pour **accompagner la création d'un réseau cyclable local et encourager l'utilisation du vélo**.

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle des citoyens (lors de balades organisées, ou organisées spécialement pour les nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants toutes-boîtes, le site internet... Puisque le vélo est souvent perçu comme un outil de loisirs, il faut simultanément promouvoir des itinéraires de loisirs et quotidiens, car ces deux logiques se complètent.

**En tant qu'employeurs**, la **commune montre l'exemple** : octroi d'une indemnité vélo à son personnel (0,23 €/km), mise à disposition de vélos de service, de vestiaires et de douches, de parkings sécurisés, participation au programme *Bike to Work*...

**A Gembloux, ces actions restent marginales** et sont partiellement déléguées au Point Vélo. **La sensibilisation et la communication sont essentielles** et ne requièrent pourtant que des **budgets limités** et un **temps de travail raisonnable**. A amplifier : **plus il y a de vélos sur les routes, plus ceux-ci sont en sécurité** (plus d'effet de surprise). **Plus il y a d'automobilistes qui font aussi du vélo, au mieux ils anticipent le comportement éventuel des cyclistes**.

L'un dans l'autre, **la communication** représente un coût marginal par rapport aux investissements or elle **contribue grandement à l'élargissement de la communauté cycliste**.

A cet égard, il faut insister sur la **pérennisation du Point Vélo** comme facteur de développement du vélo.

Gembloux compte plusieurs gros employeurs (notamment dans le zoning Crealys). Il faut les encourager à **développer des plans de mobilité d'entreprise volontaristes**, favorisant les modes alternatifs à l'auto-solisme. Dans le cadre de l'extension attendue du **zoning**, il faut absolument **désenclaver ses accès**.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bike to Work : [www.biketowork.be/fr](http://www.biketowork.be/fr)
- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 :  
[ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf)

### PRESTO

- Guide de politique cyclable – Promotion du vélo : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_promotion.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_promotion.pdf)
- Fiches « action » - Promotion du vélo : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_fiches\\_promotion.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

# La sécurisation des carrefours

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **risque d'accident grave** étant plus important aux intersections, il est impératif de les sécuriser correctement. Il existe 3 types de carrefours : à **priorité**, à **feux** et **giratoire**. Choisir l'aménagement adapté dépend de plusieurs paramètres : fonction des voiries concernées/de l'itinéraire cyclable, intensité et vitesse du trafic motorisé, en ou hors agglomération.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

**Mauvaise lisibilité, surdimensionnement des giratoires, peu/pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écart de vitesse élevé entre usagers...** sont autant de défauts rencontrés aux carrefours existants.

### LES ENJEUX ?

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous souhaitons que les aménagements sécurisent au maximum les carrefours. Le fonctionnement du carrefour et les trajectoires doivent être clairs et lisibles pour chaque usager. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité.** En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **Carrefour à priorité** : lorsque la voirie à traverser par le cycliste se caractérise par une circulation intense, il convient de prévoir un aménagement physique supplémentaire (éventuellement pour réduire la vitesse).
- **Carrefour à feux** : la création d'un sas aux carrefours permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés et de bénéficier d'une visibilité maximale. Il est recommandé de créer une bande cyclable d'accès au sas. Généraliser cette mesure à l'ensemble des carrefours à feux la rend plus compréhensible.
- **Carrefour giratoire** : le rond-point à bande unique est le carrefour le plus sûr sur les voiries à trafic modéré. Dans les giratoires plus importants, il faut veiller à la continuité des aménagements. Il est déconseillé de tracer une piste cyclable marquée dans un rond-point : elle augmente le risque d'accident.

Dans certains cas (comme le croisement d'un axe rapide), mieux vaut proposer un croisement dénivelé (pont, tunnel).

**A Gembloux, les zones d'avancée cycliste (ZAC) sont quasiment inexistantes** hormis « aux 4 coins », le **rond-point des trois clés reste particulièrement dangereux** (pas de marquage spécifique pour attirer l'attention des automobilistes) et **les traversées des nationales très problématiques** (Ernage, Loncée, Beuzet, Corroy, Mazy, Bothey,...). **La fréquentation des nationales est en elle-même très dangereuse** : absence d'aménagements comme sur la N912, absence de marquage ou de dispositif de sécurité routière empêchant la mise en danger des usagers faibles,...

### POUR ALLER PLUS LOIN...

#### PRESTO

- Les carrefours à feux : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_feux.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf)
- Les carrefours giratoires : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_giratoire.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_giratoire.pdf)
- Les carrefours « classiques » à priorité : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_priorite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf)
- Les croisements dénivelés : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_croisement\\_denivele.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_croisement_denivele.pdf)

Wallonie – Aménagements cyclables dans les zones de croisement (SPW) :

- [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_carrefours.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_carrefours.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

# L'entretien du réseau cyclable

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables... et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...)**.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Les pistes séparées sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de cailloux, voire de débris de verre. Les pistes cyclables marquées récoltent les gravillons projetés par le trafic automobile et parfois la neige et les débris des machines d'entretien. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons. Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

### LES ENJEUX ?

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des routes plus dangereuses où le risque d'accident est accru.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons que les communes développent un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique en ligne est un plus, à condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

**A Gembloux** comme dans la plupart des communes wallonnes, **l'entretien des voiries en général et des voiries qui leur sont dédiées est insuffisante** (les revêtements dégradés et les nids de poule sont encore bien plus pénibles, dangereux et dissuasifs pour les cyclistes que pour les automobilistes).

L'entretien classique (gravillons, végétation, ...) doit faire l'objet d'une grande attention de l'autorité car **nombre d'aménagements cyclistes** en particulier le long des nationales **sont tout bonnement impraticables** alors que cette problématique semble prise en compte avec succès dans d'autres communes ou districts du SPW (nous vous invitons à parcourir la N4 de la sortie de l'E411 à Wavre tant le constat visuel est parlant...). Il y a assurément un **lobby intense à mener auprès de la DGO1** de la part des représentants de la Ville.

**L'entretien du Ravel et des chemins de remembrement est un point d'attention**. Un soin particulier est à apporter aux zones en chantier.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Fix my street – Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise : [fixmystreet.irisnet.be](http://fixmystreet.irisnet.be)
- Uello - Plateforme de signalement de problèmes vélo en Wallonie : [uello.be](http://uello.be)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

# L'intermodalité (accessibilité et parking)

## DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mode de déplacement efficace pour les trajets courts, le vélo permet aussi d'effectuer des trajets plus longs sans avoir recours à la voiture quand il est **combiné aux transports en commun**. Favoriser cette combinaison développe un système de transport durable.

## LA SITUATION ACTUELLE ?

En matière d'intermodalité, la **Belgique est à la traîne**. En Région bruxelloise, **81 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics**, un chiffre qui atteint **86 % en Wallonie**. En cause : **peu de parkings vélo de qualité, mauvaise accessibilité...**

Pourtant, aux Pays-Bas, 40 % des usagers du rail rallient la gare à vélo et 14 % utilisent le vélo jusqu'à l'arrêt de bus.

## LES ENJEUX ?

- Combinaison de **modes de déplacement concurrentielle à la voiture** pour les longues distances.
- Avantages réciproques de l'intermodalité vélo/transports en commun:
  - le développement du vélo est encouragé grâce à un accroissement de la distance qu'il est possible de parcourir ;
  - le vélo est un moyen de rabattement précieux pour les opérateurs de transport en commun : il augmente la zone de chalandise des arrêts de plus de 10 fois par rapport à la marche.

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons aux communes **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus et de tram, stations de métro et de voitures partagées, covoiturage). **Avec du stationnement de qualité** (parkings sûrs, commodes et abrités) et une **bonne accessibilité des lieux** (bordures, rampes, liaisons cyclables).

Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut choisir d'être un **partenaire actif** et de collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport (**SNCB, TEC, STIB**).

**A Gembloux**, nous rappelons que **la SRWT peut financer d'une part les arrêts / abris** mais également **des range-vélos** auprès des arrêts les plus importants structurants. La **sécurisation des trajets** jusqu'aux arrêts les mieux desservis relève de la commune. **Le développement de l'intermodalité est un enjeu important pour les villages un peu excentrés** par rapport aux lignes de bus ou dépourvues de lignes de bus car bénéficiaires d'une gare (Lonzée, Beuzet, Ernage, Mazy,...) qu'il convient de pouvoir rejoindre à vélo. C'est un enjeu important pour une commune semi-rurale comme Gembloux.

## POUR ALLER PLUS LOIN...



- PRESTO – Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_intermodalite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf)

## THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

# Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

### LA SITUATION ACTUELLE ?

**L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo** que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables**, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence...**

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

Plusieurs **brigades cyclistes** existent en Région bruxelloise (Bruxelles, Ixelles, Montgomery...), mais ce n'est pas encore généralisé. En Wallonie, ces brigades tardent à apparaître.

### LES ENJEUX ?

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec les citoyens, notamment via la création d'une brigade cycliste au sein de la commune.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression (maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...).

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

**A Gembloux**, outre la problématique du vol déjà évoquée, **le respect des pistes cyclables** est un vrai enjeu. Dans l'analyse des problèmes de sécurité routière, il s'agit que les **agents soient formés spécifiquement et pratiquent le vélo** qui sinon est trop peu pris en compte lors de l'examen de ces cas particuliers (modération des vitesses, stationnement,...).

### POUR ALLER PLUS LOIN...

- Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : [www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements](http://www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

## Le cédez-le-passage cycliste au feu (B22/B23)

## DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 autorise le cycliste à franchir le feu orange ou rouge pour tourner à droite/continuer tout droit, à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



B 22



B 23

## LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit).

En Wallonie, cette mesure reste l'**exception** : seuls une quarantaine de carrefours sont équipés de ces panneaux. Les critères de placement des panneaux sont particulièrement restrictifs.

## LES ENJEUX ?

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- un **gain de temps** : les cyclistes sont souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile.
- un **gain d'énergie** : chaque arrêt équivaut, pour le cycliste, à un détour de 800m.
- un **gain de sécurité** : le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules.

Les évaluations à Bruxelles et à l'étranger démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée : **partout** en fonction des critères définis par les autorités régionales en Wallonie. Généraliser le placement de ces panneaux constitue la meilleure façon d'assurer une bonne compréhension de la règle.

**A Gembloux, seul le carrefour N4/Baty de Fleurus est équipé** (mais cette piste cyclable est régulièrement squattée par les clients de la boulangerie...). A nos yeux, **d'autres carrefours pourraient utilement être équipés** pour autant que les marquages soient rafraichis à cette occasion (N29/Agasse, N29/Stordoir, ...).

POUR ALLER PLUS LOIN... 

- Wallonie – Code de la voirie – Utilisation des panneaux B22 et B23 : [gracq.org/sites/default/files/2014\\_spw\\_b22\\_b23\\_criteres.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf)

## THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

## Le sens unique limité (SUL)

## DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.



## LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand** :

- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas **50 km/h** ;
- la **largeur libre de la chaussée** est d'au moins **3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).

En Région bruxelloise, 80 % des rues à sens uniques ont été converties en SUL. En **Wallonie**, la situation est plus contrastée : **beaucoup de communes sont encore à la traîne**. Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SUL ne présentent pas de danger particulier.

## LES ENJEUX ?

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cycliste et automobiliste adaptent leur comportement.
- **Plus courtes distances à parcourir** et **meilleur maillage du réseau cyclable**. Le cycliste peut ainsi éviter des axes de circulation dangereux et les itinéraires empruntés sont plus calmes.
- Le SUL peut être largement et facilement appliqué à **faible coût**.

Le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

## CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous demandons **l'ouverture de tous les sens uniques aux vélos comme l'exige la législation**. Le meilleur moyen d'améliorer la sécurité est de **généraliser le principe du SUL**. Ainsi, la situation devient prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route. La signalisation suffit généralement à établir une sécurité objective. Si la disposition des lieux le justifie, un aménagement tel qu'un marquage au sol pourra être établi dans les entrées, les sorties ou les courbes de la rue.

**A Gembloux, plusieurs SULs ont été créés** et ce dispositif est maintenant bien connu des automobilistes. Il ne faut pas passer sous silence **les difficultés** que peuvent encore représenter **certaines entrées, mais surtout, sorties de SUL** que de **la signalisation ou des marquages pourraient aider à sécuriser davantage**. Nous sollicitons un **réexamen de tous les sens uniques résiduels**, à Gembloux centre et dans les villages.

**Nous déplorons que le SUL de la rue Chapelle-Dieu n'ait toujours pas été instauré** plusieurs mois après un réexamen à notre demande, son vote par le Conseil communal et l'aval des autorités de tutelle. Ceci est pour nous exemplatif du fait que les aménagements cyclables ne sont pas une priorité des autorités communales, ce que nous regrettons.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

- Wallonie – Le sens unique limité (SPW) : [www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_sul.pdf)

## THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

# Le Brevet du Cycliste

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 5<sup>e</sup> primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

Afin de **donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre** :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo (« Construire son REVe »);
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

### LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux parents conduisent leur enfant à l'école toute proche en voiture, car ils **craignent pour leur sécurité... participant par la même occasion à l'insécurité sur le chemin de l'école**. Sans compter la **congestion** que cela génère : à Bruxelles, les déplacements scolaires en heure de pointe représentent 20 % du trafic ! **Chaque année, plus de 10 000 élèves bénéficient de cette formation en Wallonie et à Bruxelles, soit seulement 20 % du public concerné..** On déplore également le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises par la suite. En cause : **trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité** et des parents craignant d'envoyer leur(s) enfant(s) sur la route.

### LES ENJEUX ?

- **Enseigner la conduite du vélo et les règles de sécurité.**
- Rationaliser l'usage de la voiture et conscientiser les parents et enfants aux problèmes de mobilité et aux alternatives existantes.
- **Accroître le degré d'autonomie** des jeunes et leur sens des responsabilités.

### CE QUE LE GRACQ SOUHAITE ?

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5<sup>e</sup> primaire**. La commune a un rôle primordial pour initier et **pérenniser ce projet**. La journée de remise du brevet est l'occasion d'organiser un événement autour du vélo au sein de la commune. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la **réalisation d'un PDS ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

**Le Brevet du cycliste est bien rôdé à Gembloux et doit être pérennisé. La mise en œuvre de PDS avec l'accompagnement de bureaux/associations spécialisés** serait le plus à même de changement significativement les parts modales pour le trajet domicile / école. Pour diminuer l'engorgement de Gembloux-centre (Collège Saint-Guibert / Athénée) mais aussi de certains villages aux heures de pointe (Lonzée, Sauvenière, Grand-Leez, ...), qui décourage la pratique du vélo et de la marche, ceci nous semblerait une dépense plus qu'utile et rentable pour la Ville de Gembloux. Il faut mettre cet enjeu en regard des **conclusions de l'étude de Greenpeace relative à la qualité de l'air dans les rues scolaires** (des mesures dans les rues Damseaux, Masset, Docq, Chapelle-Dieu seraient très intéressantes).

### POUR ALLER PLUS LOIN...



- Le vélobus – guide de mise en route (Pro Velo) : [www.provelo.org/sites/default/files/educ/guide\\_velobus\\_0.pdf](http://www.provelo.org/sites/default/files/educ/guide_velobus_0.pdf)
- Wallonie – Plans de déplacements scolaires : [appli.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification\\_realisations/pds/](http://appli.mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/planification_realisations/pds/)

## POUR VOUS LAISSER CONCLURE...

### **Gembloux doit s'engager à nouveau pour une politique cyclable !**

L'élaboration d'un mémorandum est un travail d'ampleur. La locale du GRACQ de Gembloux s'y est attelée avec sérieux, convaincue que les élections et la période électorale qui précèdent méritent cette forme d'investissement citoyen qui est celle des Gracquistes. Le mémorandum se veut également pédagogique et peut servir de boîte à outils.

**Il nous semble appeler plus qu'un accusé de réception poli mais une véritable réponse, un véritable engagement de votre part :**

- Votre formation politique met-elle les modes actifs au cœur de son programme et surtout de ses priorités ?
- Dans l'hypothèse où vous seriez appelés à diriger la Ville, soutiendrez-vous la poursuite, voir l'amplification de la politique cyclable boostée par le projet Wallonie Cyclable ?
- Que pensez-vous de notre demande d'un nouveau diagnostic et d'un nouveau plan priorisé ?
- Nous évoquons des investissements à hauteur de 10 €/habitant (soit 260.000 €/an ou 1.600.000 € sous la prochaine législature). Etes-vous prêts à envoyer ce signal fort à la communauté cycliste de Gembloux ?
- Comment envisagez-vous enrayer le phénomène du vol de vélos et quelle politique de stationnement sécurisé comptez-vous développer ?
- Engagerez-vous une politique de zones 30 et de réduction des vitesses pratiquées ?
- Le soutien au Point Vélo a longtemps été timide. Développerez-vous une vraie politique de communication et de sensibilisation au-delà du Brevet Vélo ?

.....

**Nous attendons vos réponses avec impatience.**

**Les cyclistes et tous ceux qui aimeraient pouvoir circuler à Gembloux en toute sécurité également !**

.....