



Objectifs et priorités pour **une mobilité durable**

2019 - 2024

Une qualité de l'air
qui respecte les
normes OMS

Zéro tué et 50%
d'accidents graves
en moins à vélo

5% de part
modale vélo



Le vélo, c'est **maintenant** !

3 OBJECTIFS

- 5% de part modale vélo
- Zéro tué et 50% d'accidents graves en moins à vélo
- Une qualité de l'air qui respecte les normes OMS



5 PRIORITÉS

2 Pistes cyclables sécurisées sur les routes régionales

4 Généralisation du 30 km/h en agglomération (hors axes de transit)



1 Instauration d'un plan vélo wallon

3 Parking vélo sécurisé dans les lieux d'intermodalité

5 Plus de formations au vélo



1 Instauration d'un plan vélo wallon

Améliorer les déplacements à vélo ne se fera pas uniquement avec des mesures "one shot". Il convient d'instaurer une politique globale et cohérente comprenant une concertation avec les usagers et la mise en place de moyens adéquats pour atteindre les objectifs visés. À l'heure actuelle, il n'y a plus de plan vélo régional opérationnel sur la table. Seulement des visions non assorties de mesures concrètes, et des mesures isolées (prêt gratuit de vélos électriques ou connexions au RAVeL). Autour de la Wallonie, d'autres politiques plus ambitieuses affectent au vélo un budget conséquent par an et par habitant : 20 € en Flandre, 27 € aux Pays-Bas. Un budget minimal de 20 €/an/habitant permettrait à la Wallonie de commencer à rattraper structurellement le retard accumulé.

Le GRACQ demande

- » Un plan vélo concerté avec les usagers.
- » Un financement pour sa mise en place à hauteur de 20 €/an/habitant.

2 Pistes cyclables sécurisées sur les routes régionales

Le frein majeur à la pratique du vélo en Wallonie n'est ni la météo, ni le relief, ni les distances, mais bien le manque d'infrastructure. Les routes régionales concentrent un trafic élevé (y compris des poids lourds) et ceci à des vitesses importantes. Afin que tout le monde puisse y circuler en sécurité, il est important d'y prévoir des aménagements clairement séparés pour les vélos.

Les pistes cyclables qui existent le long de certaines routes régionales sont peu ou pas entretenues. En conséquence, elles sont souvent inutilisables, ce qui oblige les cyclistes à rouler sur la chaussée où ils se mettent en danger. Le constat est identique pour certaines portions du RAVeL et autres cheminements cyclo-piétons.

Le GRACQ demande

- » Des pistes cyclables séparées et entretenues sur toutes les routes régionales.



3 Parking vélo sécurisé dans les lieux d'intermodalité

Indispensables aux cyclistes pour parcourir des distances plus importantes, les transports en commun leur permettent de se passer de la voiture. Pourtant, il est souvent difficile de laisser son vélo en sécurité à un arrêt de bus ou de train. Or la crainte du vol ou de la dégradation est un frein majeur à l'utilisation du vélo.

Équiper d'infrastructures sécurisées (box, espaces avec contrôles d'accès) tous les endroits où il est possible de changer de mode de déplacement permettra de développer fortement l'intermodalité. Notamment les gares SNCB, les principaux arrêts TEC, les parkings destinés au co-voiturage...

Le GRACQ demande

- » La mise en place systématique de parking vélo sécurisé aux endroits d'intermodalité.

5 Plus de formations au vélo

L'apprentissage du vélo reste une mesure phare dans la mise en œuvre d'un environnement plus cyclable. Une politique vélo complète doit donc intégrer la question de l'éducation au vélo dès le plus jeune âge et continuer de proposer des formations pour un public adulte. Ces formations au vélo n'ont pas pour unique vocation de former des cyclistes : il s'agit de former plus globalement des usagers, davantage conscients des enjeux de la cohabitation et du partage de la route, puisque chaque Wallon-ne est amené-e à utiliser alternativement différents modes de transport.

Le GRACQ demande

- » La multiplication des formations existantes afin de toucher un large public.
- » L'adaptation des formations aux différents publics : formation intégrée au programme scolaire, formation des futurs conducteurs, des chauffeurs professionnels, formation à l'utilisation d'un vélo électrique, formation des primo-arrivants...



4 Généralisation du 30 km/h en agglomération (hors axes de transit)

Une vitesse limitée diminue les distances de freinage des véhicules, améliore la visibilité pour les conducteurs et accroît le sentiment de sécurité de tous les usagers. Elle limite également les conséquences d'une collision. On estime que la probabilité pour un piéton de décéder suite à un choc avec un véhicule est cinq fois plus faible si le conducteur roule à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h.

La réduction de la vitesse permet également de diminuer de moitié l'intensité sonore des déplacements des véhicules et le stress ressenti à cause du trafic motorisé. Le 30 km/h favorise dès lors les déplacements à pied et à vélo partout où il est appliqué.

Le GRACQ demande

- » Une vitesse de 30 km/h par défaut en agglomération, hors axes de transit.
- » Des aménagements spécifiques ainsi que des contrôles de vitesse – avec sanctions à la clef – pour que la généralisation du 30 km/h soit crédible et respectée.





Le vélo, c'est
~~L'avenir~~
Maintenant!

GRACQ

Rue de Londres 15
1050 Bruxelles
T 02 502 61 30
info@gracq.org
www.gracq.org

Fietsersbond

Oude Graanmarkt 63
1000 Brussel
T 02 502 68 51
info@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens - et le Fietsersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

www.gracq.org
www.fietsersbond.be/fietsklimaat

