

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !



www.gracq.org

PROPOSITIONS DU GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD POUR LES ELECTIONS COMMUNALES 2018

Introduction : Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Dans quelques mois, les citoyens Brainois iront voter. Vous allez très prochainement leur proposer votre programme. Les enjeux en terme de mobilité sont considérables.

Aujourd'hui, la mobilité reste centrée sur la voiture individuelle. Pour 2030, le bureau du plan prévoit, à politique inchangée, **une augmentation des voyageurs de 20%, une diminution des vitesses de circulation de 29 %** en heure de pointe, **un accroissement des émissions de gaz à effet de serre de 12 %**.

Il apparaît clairement que le vélo représente une des alternatives aux défis qui vous attendent.

En ligne avec la « Vision mobilité 2030 » adoptée par le gouvernement wallon, il s'agit également de développer l'intermodalité pour s'engager sur des thèmes tels que la **réduction des gaz à effet de serre**, une **circulation fluide et sécurisée**, une **amélioration de la qualité de l'air** avec pour conséquences directes une amélioration de la **qualité du cadre de vie**, du **partage et de l'organisation de l'espace public**, du **bien-être** et la **santé publique**, de la **participation citoyenne**, de l'**éducation** et de la **cohésion sociale**.

Dans ce contexte la priorité numéro 1 est néanmoins d'assurer la **sécurité de tous les cyclistes**. Les statistiques de l'institut Vias reprenant le chiffre de 26% au moins de cyclistes parmi les hospitalisés après un accident de la route sont plus qu'inquiétantes.

VOLONTÉ POLITIQUE, INTERACTION ET COORDINATION

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer notre commune 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.**

La mise à Jour du Plan Communal de Mobilité et la **création d'un plan communal cyclable** sont des outils indispensables pour la **définition et l'évaluation de cette volonté politique**.

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. A ce titre les cyclistes quotidiens sont solidaires des **autres usagers faibles de la voie publique** : les piétons (en particulier les enfants et les personnes âgées), les parents avec poussette, les personnes en chaise roulante et autres PMR.

Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels.

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.

NOUS VOUS PROPOSONS NOS 5 PRIORITÉS POUR MENER À BIEN CETTE POLITIQUE :

1. Des itinéraires cyclables de qualité qui consistent en un **réseau cyclable local, continu, cohérent et entretenu** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**.
2. La mise en œuvre des **sens uniques limités (SUL)**
3. Une **intermodalité réfléchie** : accessibilité et offre de stationnement-vélo de qualité
4. **La promotion du développement du vélo** dans la commune : Il faut améliorer l'image du vélo et travailler les freins par des mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation.
5. L'ancrage du vélo dans les processus de **planification et de concertation**

Des itinéraires cyclables de qualité : continus, balisés et entretenus

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** (notre priorité), **continu, clairement signalé et correctement entretenu**.

L'entretien concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau** (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...) que la **réfection complète des aménagements défectueux** (réasphaltage...).

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. 90% des citoyens pointent le manque d'infrastructures adaptées et 69% pointent le sentiment d'insécurité comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

De plus, actuellement, l'état dégradé du revêtement de certaines pistes cyclables et l'usure du marquage rendent ces **pistes cyclables particulièrement dangereuses** voire inutilisables.

LES ENJEUX ?

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

Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30km/h) 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. Le recours à l'espace réservé aux piétons pour mettre le cycliste en sécurité doit être l'exception plutôt que la règle.

La **police locale doit jouer son rôle** de prévention mais également de répression pour assurer le maintien de la praticabilité des aménagements cyclables.

Nous demandons la **réalisation en Pré-RAVeL de l'ancienne ligne de chemin de fer 115** qui constitue un axe structurant pour tous les cyclistes circulant côté ouest de Braine-l'Alleud

Nous demandons que la commune développe un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux). Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

La possibilité pour les usagers de **signaler les problèmes** via un guichet unique en ligne et que la commune mette en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle pour les problèmes demandant une intervention rapide.

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^{er} 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).

Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SULs ne présentent pas de danger particulier. Si en Région bruxelloise, 80 % des rues à sens unique ont été converties en SULs, en **Wallonie**, la situation est plus contrastée : beaucoup de communes sont encore **à la traîne** et **Braine l'Alleud se distingue tristement** en étant une des rares communes d'importance à n'avoir aucun SUL sur son territoire.

LES ENJEUX ?

Les SULs améliorent la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cyclistes et automobilistes adaptent leur comportement.
- **Attractivité** : **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.
- Les SULs peuvent être largement et facilement appliqués à **faible coût**.

Leur réalisation constitue une première phase de ré-appropriation de l'espace public par les usagers actifs. De même les quelques zones avancées pour cyclistes (ZAC) devraient être réalisées où elles sont possibles à Braine-l'Alleud

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITE ?

Nous demandons **l'ouverture immédiate des 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 Braine l'Alleud le GRACQ a recensé près de 50 rues (ou tronçons) à sens unique.

Pour **plus de 75% d'entre elles** l'ouverture à la circulation des cyclistes à contresens présente **un intérêt en termes d'attractivité** et ne présente pas de danger particulier.

Parmi les principaux avantages :

- Raccourcis ou possibilité d'éviter les axes dangereux (Rue Longue entre Bd de l'Alliance et rue des Hauts Tiennes, rue Grange des champs entre Ch Bara et rue La Vau, rue Ste Anne vers la gare, rue du Baty vers les commerces de Lillois, Rue des Eglantiers pour éviter la Chée d'Alseberg...)
- Pour les riverains d'une rue à sens unique : possibilité de partir de leur domicile ou de revenir à leur domicile sans devoir faire un grand détour. C'est le cas de **tous les sens uniques en zones résidentielles** qui sont en outre caractérisés par un trafic automobile très calme.
- Amélioration de l'accessibilité des pôles d'intérêt situés à proximité de ou dans un sens unique (exemple : accès à la bibliothèque/ludothèque par la rue Longue en venant du Bd de l'Alliance ...)

Le GRACQ demande que toutes ces rues soient **rapidement ouvertes** à la circulation des cyclistes à contre-sens

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 Wallonie, **86 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics**. 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 transports en commun : il augmente la zone de chalandise des arrêts de plus de 10 fois par rapport à la marche.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITE ?

Nous demandons à la Commune **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus, stations de 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**).

Concrètement à Braine L'Alleud le GRACQ demande un projet cohérent englobant les points suivants :

- L'augmentation du nombre de places de parking vélo à la gare de Braine L'Alleud, et à la gare TEC.
- La création d'un parking sécurisé pour les vélos près des gares de Lillois et de Braine L'Alleud et des principaux arrêts TEC
- L'ouverture d'un Point-Vélo à la gare de Braine L'Alleud pour les petites réparations, la surveillance et la promotion vélo
- Une gestion régulière des vélos abandonnés
- La résolution des problèmes de continuité du réseau cyclable aux abords de la gare de Braine L'Alleud
- Une meilleure accessibilité des vélos aux quais
- Un embellissement du paysage urbain autour de la gare de Braine L'Alleud

Promouvoir le développement du vélo dans la commune par la communication, l'éducation et la sensibilisation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice et sécurisée (notre priorité) **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.
- Les itinéraires cyclables doivent faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître leur existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...
- L'éducation à la conduite à vélo dans le trafic dès le plus jeune âge doit être généralisée via Le Brevet du Cycliste qui **enseigne aux élèves de 5^e primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. Cet apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

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. Les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

Actuellement le **Brevet du Cycliste ne profite qu'à 20% des élèves**. On déplore également le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises par la suite: 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..**

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**.
- **Conscientisation des parents et enfants** aux problèmes de mobilité et aux alternatives existantes.
- **Accroissement du degré d'autonomie** des jeunes et de leur sens des responsabilités.

CE QUE LE GRACQ DE BRAINE L'ALLEUD 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** comme alternative à la voiture.

Nous souhaitons des **actions concrètes** de promotion du vélo (par exemple encourager des actions bike-to-work, une balade organisée lors de la journée d'accueil des nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des toutes-boîtes, le site internet...

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5^e primaire**. La commune a un rôle primordial pour initier et **pérenniser ce projet**. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la **réalisation d'un plan de déplacements scolaires ou soutenir des initiatives locales** pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école. Nous pensons que l'apprentissage du vélo est un maillon important et complémentaire dans le projet de déplacement scolaire proposé par l'Echevinat de la mobilité, pour emmener les élèves vers les différents pôles d'attraction dont la future piscine.

Il est également important **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers** : sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...

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**. 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.

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 en ne répondant pas à notre priorité numéro 1 la sécurité, et il y a souvent 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.
- **Qualité d'exécution** des infrastructures cyclables
- 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 DE BRAINE L'ALLEUD SOUHAITE ?

Il est temps **d'actualiser le plan communal de mobilité qui date de 2009**.

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.

Nous souhaitons qu'une **commission vélo** soit 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, représentants des transports en commun, 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.

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.