Commune de Woluwe-Saint-Pierre

Audit Bypad et plan d'action vélo

Décembre 2014

bruxellesmobilité
mobielbrussel
ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

Timenco
Orientations en mobilité

Pro Velo

espaces mobilités

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

TABLE DES MATIERES

1 Audit Bypad : Le vélo aujourd'hui 6

1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo 6

1.2 Profil vélo de la commune de Woluwe-Saint-Pierre 11

1.2.1 Le potentiel vélo : une commune verte à caractère résidentiel où il est agréable de rouler à vélo, une population scolaire importante et un profil de travailleurs actifs potentiellement cyclistes. 11

1.2.2 Mobilité vélo dans la commune 16

1.2.3 La cyclabilité 26

1.2.4 La politique vélo 26

1.3 La méthode BYPAD 27

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil 30

1.5 Le diagnostic par module 31

1.5.1 Besoins des cyclistes – niveau 1.3 31

1.5.2 Responsabilité et coordination – niveau 2.3 31

1.5.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 2.0 32

1.5.4 Moyens et acteurs – niveau 1.8 32

1.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 2.0 32

1.5.6 Communication et promotion – niveau 1.0 32

1.5.7 Education – niveau 2.0 32

1.5.8 Actions complémentaires – niveau 2.0 33

1.5.9 Évaluation et impacts- niveau 1.0 33

1.6 Résumé des forces et faiblesses 33

2 Le plan vélo : Le vélo demain 34

2.1 Objectifs généraux 35

2.2 Objectifs définis en fonction des champs d'action 37

2.3 Champ d'action A : Rouler à vélo 39

2.3.1 Orientations pour la cyclabilité 39

2.3.2 Définir un réseau structurant 39

2.3.3 Aménager et gérer le réseau 49

2.4 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt 55

2.4.1 Le Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) 55

2.4.2 Orientations pour le stationnement vélo 56

2.5 Champ d'action C : ENCOURAGER LA PRATIQUE DU vélo 61
2.5.1 Communication 61
2.5.2 Education 63
2.6 Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste 65
2.6.1 Orientations pour les aspects organisationnels 65
2.6.2 Besoin des cyclistes 65
2.6.3 Responsabilité et coordination 66
2.6.4 La politique cyclable dans les textes 66
2.6.5 Moyens et acteurs 66

FIGURES

Figure 1 – Les modules BYPAD 28
Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD..... 28
Figure 3 – Diagnostic BYPAD par question 30
Figure 4 – Diagnostic BYPAD par module..... 30
Figure 5 : La commune consultera cette grille de qualité ci-dessous comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes Bypad bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée. 72

INTRODUCTION

Le plan Vélo 2010-2015 de la Région de Bruxelles-Capitale souligne régulièrement l'importance du partenariat Région-communes pour réaliser le potentiel vélo de la Région.

Une des mesures de ce plan consiste à inciter les communes à « *évaluer leur politique vélo sur base d'un audit BYPAD et élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit* » (fiche 1.2 p. 23).

L'audit BYPAD et l'élaboration d'un plan d'action vélo constituent le premier avenant à la convention de mobilité, liant commune, Région, zone de police et STIB. En signant la convention cadre, les communes se sont engagées à élaborer un Plan Communal de Mobilité. En vue de la mise en œuvre du PCM, la Région lancera encore d'autres avenants[1]. Un budget de 3 mil. € est prévu pour 2013-2014.

En février 2012, la Région bruxelloise a lancé un premier appel à candidatures auprès des 19 communes. Parmi les candidates, 6 communes ont été retenues : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Jette, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort.

La Région bruxelloise a permis à ces communes d':

- Évaluer leur politique communale vélo, en utilisant la méthode internationale Bypad;
- Élaborer un plan d'action vélo communal.

En 2014, la Région propose à 4 nouvelles communes à se lancer dans cette démarche. Les communes de Berchem-Ste-Agathe, Molenbeek, Evere et Woluwe St Pierre ont été sélectionnées.

A cet effet, elles bénéficient d'un accompagnement d'experts-auditeurs des bureaux d'études Timenco et Pro Velo.

Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la commune de Woluwe St Pierre pour les années à venir.

[1] Voir aussi Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière n° 34, été 2012.

1 AUDIT BYPAD : LE VELO AUJOURD'HUI

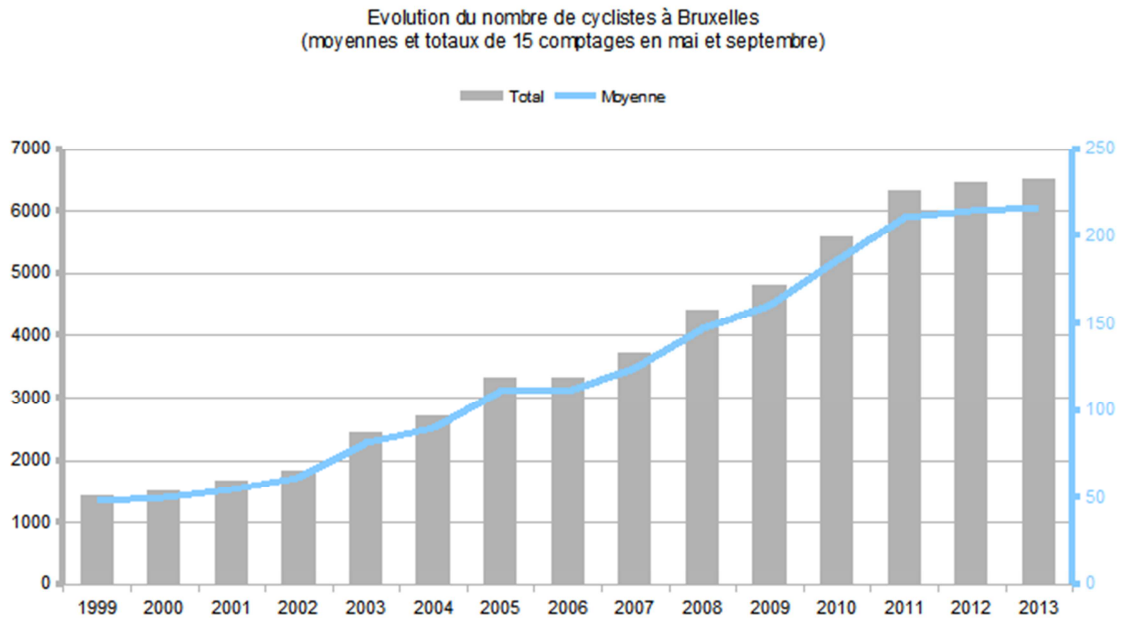
Diagnostic de la politique cyclable

Le premier chapitre de ce document présente le diagnostic de la politique vélo communale, résultat de l'audit Bypad. Ce diagnostic est précédé d'une brève présentation de la politique vélo régionale, ainsi que d'une présentation rapide du profil vélo de la commune. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 10 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 15 points augmente en moyenne[2].



Le grand public reste à séduire

Cependant, **l'objectif** est encore autrement **ambitieux** : « *Le Plan de mobilité IRIS II précise que d'ici 2020, pas moins de* ***20 % des déplacements mécanisés*** *doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour avoir plus de cyclistes, en les convainquant, en offrant des conditions, des services et des infrastructures sûres et évidemment en s'assurant que dans toutes les étapes des travaux d'aménagement, on tienne compte du cycliste, du piéton et du transport public*[3]*.* »

[2] Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2013 un palier se dessine depuis 2 ans et devra être confirmé ou infirmé en 2014

[3] Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

La part modale actuelle est estimée à **3,4% de l'ensemble des déplacements**[4], ou environ 5% des déplacements mécanisés. Les grandes villes cyclables aux Pays-Bas dépassent les 30%, suite à une politique cycliste globale et soutenue depuis des décennies. Afin de tripler (au moins) le nombre de déplacements à vélo, il faudra clairement

- **Séduire le grand public et donner envie à tous de rouler à vélo au quotidien**. Le jeune cycliste sportif et branché ne suffira pas. Un point de référence utile est l'enfant de 10 ans, qui doit pouvoir rouler à vélo en autonomie et en sécurité. Mais il s'agit également de considérer les personnes âgées, de plus en plus nombreuses et actives, et toutes les tranches d'âge intermédiaires, pour tout motif de déplacement. Le plan vélo évoque le concept 8-80 : garantir la sécurité (objective et subjective) de 8 à 80 ans.
- **Réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité sur le terrain.** Rouler à vélo deviendra un choix évident quand le cycliste pourra se déplacer de tout point A à tout point B en sécurité, de manière confortable, sans stress et sans souci. Ceci demande une amélioration marquée de la sécurité, du confort et de l'attrait pour le cycliste. Le plan IRIS II insiste sur la cyclabilité générale de toutes les rues, offrant au cycliste des choix d'aménagements et de vitesse de circulation adaptés à la circulation et la spécialisation de la voirie.

L'indispensable partenariat Région-communes

Il est évident qu'un **partenariat fort communes / Région** est indispensable pour réaliser les ambitions. En dépit de l'autonomie communale, toute commune bruxelloise fonctionne comme un morceau de la ville morphologique. Ce qui a pour conséquence que:

- La mobilité sur le territoire communal dépend de la mobilité régionale, tant au niveau de la réalité des déplacements qu'au niveau des choix politiques;
- La Région est le gestionnaire de voirie sur les axes de circulation les plus importants de chaque commune ; en général, il s'agit d'itinéraires vélo tout à fait intéressants, lisibles et directs, qui exigent cependant un niveau de sécurisation adapté (pistes cyclables séparées ou au moins marquées). 48% (154 km) du réseau régional est équipé d'aménagements vélo (pistes cyclables séparées ou marquées) en comparaison avec les 28% équipés en 2005 (90 km). Cependant, les communes sont gestionnaires de 80% des voiries, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'elles constituent un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur maximum 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30 (objectif du plan IRIS I et II, réalisé sur 38% des voiries de quartier en 201[5]).
- Les communes bénéficient d'un soutien régional en matière de politique vélo, d'infrastructures (le réseau des ICR - itinéraires cyclables régionaux), d'outils d'informations (la carte régionale vélo), de promotion et de sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Expérience*, prévention contre le vol) et de création de services (Villo !, les points vélo).

[4] Enquête Ménage BELDAM, données 2010
[5] Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

Un plan vélo régional global et complet

Le **plan vélo 2010-2015** (successeur du premier plan 2005-2009) développe une gamme étendue d'actions et mesures sous forme de fiches, regroupées sous 6 thèmes :

- Objectifs, principes et monitoring
- À vélo à Bruxelles en toute sécurité
- Formation et vélo-éducation
- Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles
- Services pour cyclistes
- Infrastructures cyclables

Les principales **mesures concernant les communes** sont :

- Fiche 1.2 **prise en compte des critères de cyclabilité** dans tout projet d'aménagement, y compris les projets sur voirie communale. Les outils sont : les procédures de projets d'aménagement, le conditionnement des travaux subsidiés, les contrats de quartier durables, les formations…
- Fiche 1.3 **soutien à la politique cycliste dans les communes** : outils, avenants spécifiques au PCM, formation, soutien aux mesures anti-transit…
- Fiche 2.5 **prévention et contrôle** : soutien à la création de brigades police à vélo

Outils, guides et projets

Un nombre **d'outils** et de **projets** en cours ou en préparation :

- Le **vademecum vélo** comprend déjà huit cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages, éclairage, stationnement, aménagements cyclables en carrefour. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues[6]. Sur base de ceci, une grille décisionnelle plus détaillée a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales. Celle-ci est reprise dans le plan d'action communal de ce rapport.

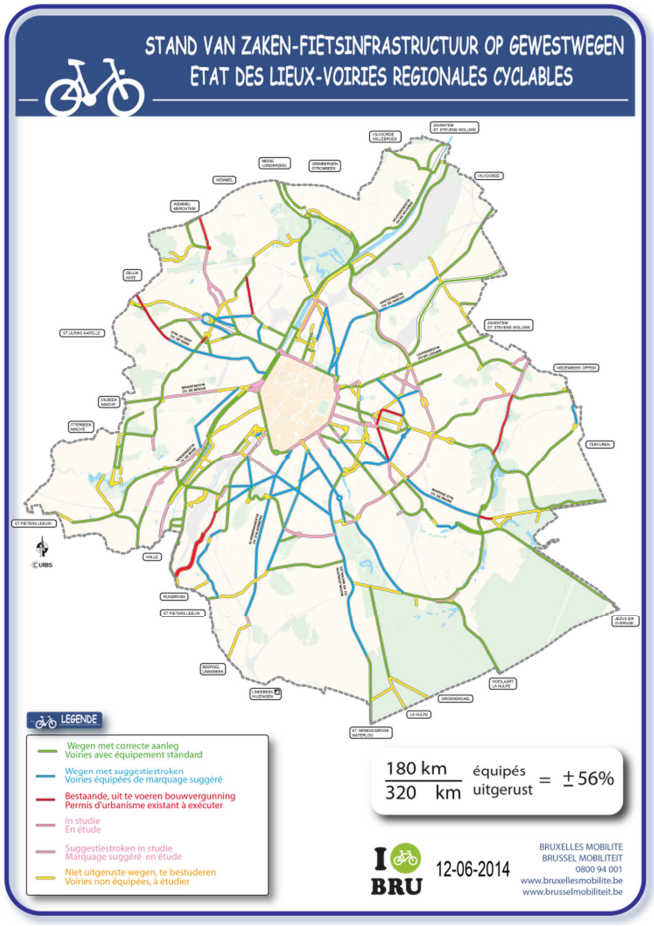
Type	*Régime de vitesse (km/h)*	*Aménagements cyclables*
Autoroutes	*120*	*Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.*
Voiries métropolitaines	*70*	*Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.*
	50	*En principe pistes cyclables séparées.*
Voiries principales	*50 (70)*	*Pistes cyclables marquées (ou selon le cas : pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).*
Voiries interquartiers	*50*	*En principe pistes cyclables marquées.*
Collecteurs de quartiers	*30 (50)*	*Trafic mixte (en fonction du volume de trafic, de la vitesse effectivement pratiquée et de la largeur de la chaussée, opter pour des pistes cyclables marquées ou pour des bandes cyclables suggérées).*
Rues locales	*30*	*Trafic mixte.*

[6] RBC – védémecum vélo – cahier 2

- Le **règlement régional d'urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement).
- Le **projet de plan régional de stationnement** propose une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une interdistance maximale de 150 m, ainsi que des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).
- le **RER vélo** : un schéma directeur d'itinéraires vélos de grande qualité est en préparation. Ce réseau a le potentiel d'un véritable réseau principal vélo, avec un niveau de qualité élevé permettant de rouler rapidement en sécurité et confort sur des courtes et longues distances, dans la Région et vers la périphérie. Il s'agira généralement d'itinéraires hors circulation, longeant les voies ferrées, complétés par des tronçons en voirie, avec des pistes sécurisées et généreuses le long de grands axes ou passant par des rues cyclables.

La finalisation du réseau ICR en vue

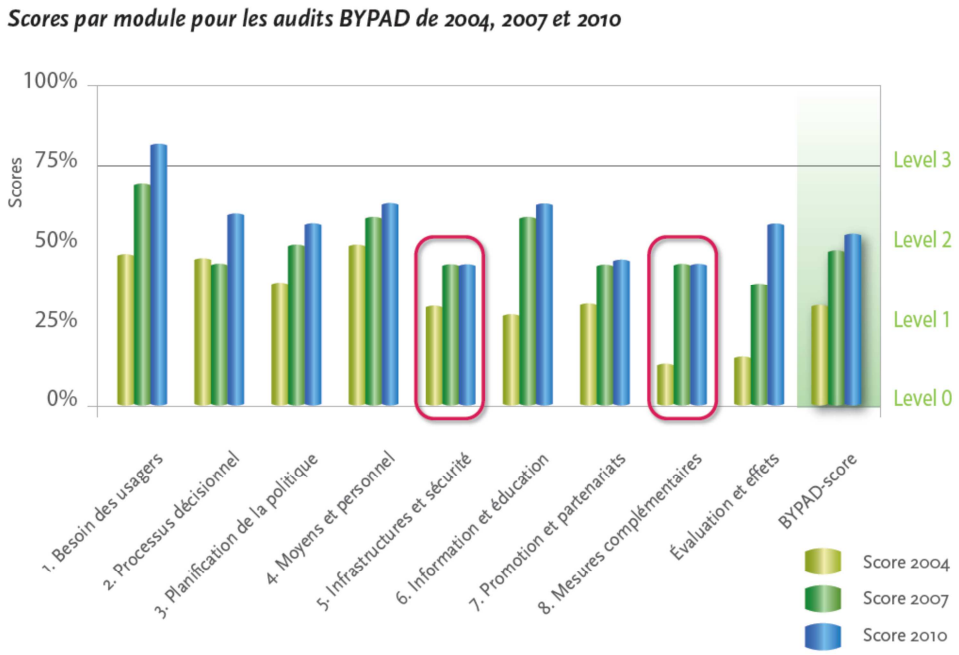
Le plan vélo prévoit la finalisation de l'ensemble du réseau ICR entre 2010 et 2014. Il s'agit de 19 itinéraires tranquilles (256 km), évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 million € par an y est affecté. La carte montre l'état d'avancement en juin 2014[7]. Un balisage vertical spécifique a été développé.



[7] http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables

Un bilan mitigé

Sur base régulière, la Région évalue et ajuste sa politique cycliste au moyen d'un **audit Bypad** (2004, 2007 et 2010 et prévu en 2014). Les résultats sont résumés dans le graphique suivant.[8]



L'évaluation globale montre:

- **une progression continue de l'ancrage institutionnel du vélo et de la promotion** : le cycliste est de plus en plus pris en compte de façon structurelle (on est sorti de la logique de résolution de problèmes au cas par cas) et bénéficie d'efforts soutenus d'information, de formation et de sensibilisation.
- **une stagnation (2007-2010) en matière de cyclabilité sur le terrain.**
  - ✓ en matière **d'infrastructures**, « *entre autre à cause de l'absence d'un réseau régional aménagé, d'une politique de stationnement vélo et d'une prise en main structurelle de la sécurité des déplacements à vélo* »
  - ✓ en matière de **mesures de maîtrise de la circulation et du stationnement** ; l'audit met en lumière le besoin d'une gestion globale du stationnement automobile et de mesures plus fortes de modération des vitesses et anti-transit dans les quartiers.

Il est évident que l'enjeu lié à cette faiblesse au niveau de la cyclabilité du territoire se situe également au niveau communal, et que **des actions au niveau des communes sont indispensables**.

En même temps, il reste encore **une partie importante des voiries régionales à équiper**. L'objectif est d'équiper 100% des voiries régionales (320 km) : en 2010 c'était le cas pour seulement 48% (154), bien que ceci représente un progrès significatif en 5 ans (28% en 2005). Il s'agit de pistes séparées (53% - 82km) et de pistes marquées (24% - 37 km) mais aussi de solutions de mixités (bandes cyclables suggérées 23% - 35 km), a priori peu sécurisant sur des axes de grande circulation.

Les documents cités sont téléchargeable sur

- *http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications: audit Bypad 2010, Plan vélo 2010-2015*
- *http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques: vadémécum*

[8] Illustration: Plan vélo 2010-2015

- *http://www.provelo.org/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale*

1.2 Profil vélo de la commune de Woluwe-Saint-Pierre

Cette partie vise à donner quelques repères utiles avant d'évaluer la politique vélo. Elle comprend des éléments issus de la visite de terrain et une part d'appréciation et d'analyse par l'auteur (auditeur Bypad).

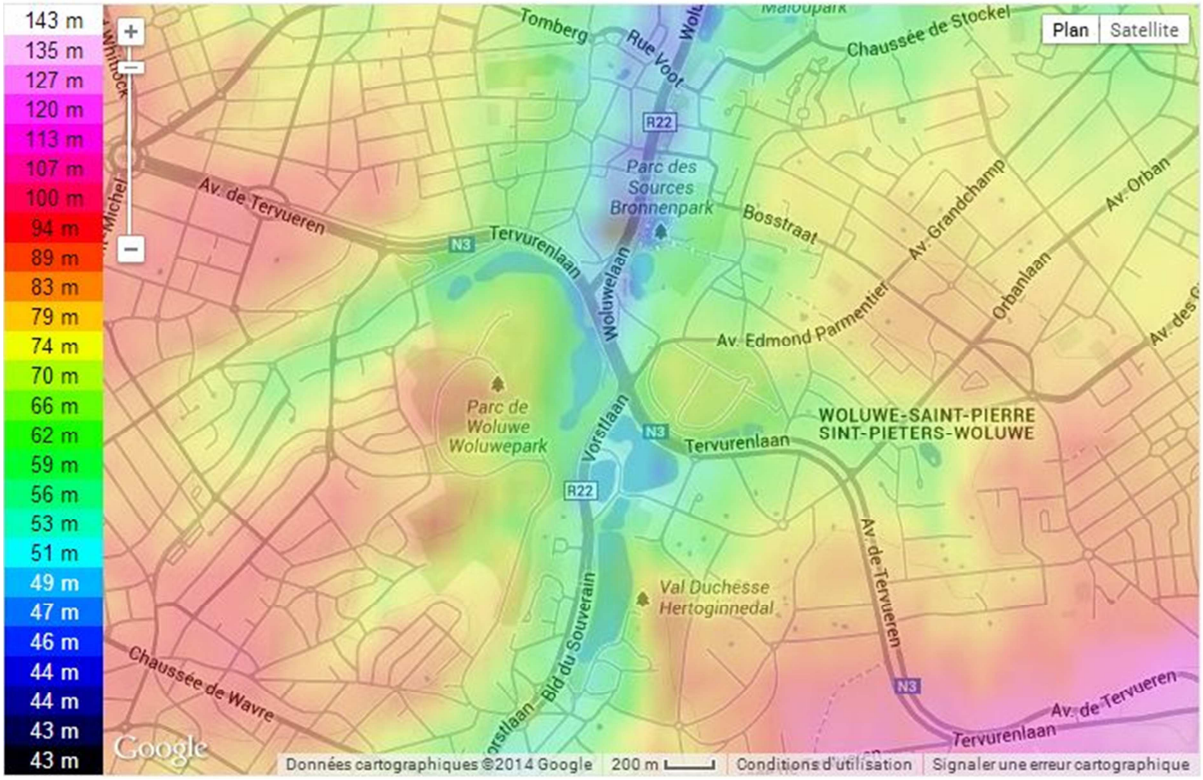
1.2.1 Le potentiel vélo : une commune verte à caractère résidentiel où il est agréable de rouler à vélo, une population scolaire importante et un profil de travailleurs actifs potentiellement cyclistes.

Grande commune verte en bordure de région

Illustration 1:Carte de la biodiversité de la commune et zones Natura 2000 (sources Bruxelles-Environnement)

Woluwe-Saint-Pierre est une commune de la 2ème couronne en bordure de la Forêt de Soignes, pour une part, de la Région flamande et des communes d'Etterbeek, Woluwe-Saint-Lambert et Auderghem d'autre part. Les espaces verts (180 ha) occupent une part importante du territoire de la commune. La commune est coupée en 2 par la vallée de la Woluwe occupée principalement par 2 parcs : le parc de la Woluwe et le parc des Sources ainsi que de nombreux étangs. Cela en fait une commune verte de la Région avec un habitat caractérisé par de nombreuses maisons unifamiliales avec jardins, des villas, un quartier d'ambassades (principalement l'avenue de Tervuren) et quelques quartiers plus densément habités.

Vallonnée, mais avec une longue vallée à faible dénivelé



La géomorphologie de la commune est caractérisée par cette vallée principale où coule la Woluwe, et deux plateaux coupant la commune en 2 : certaines liaisons inter-quartiers présentent des pentes qui peuvent être dissuasives pour le cycliste, mais les vallées et plateaux permettent de rouler aisément. Le dénivelé peut varier de 50m au point le plus bas à 120m d'altitude au point haut vers la forêt de Soignes.

Des pôles économiques répartis surtout aux frontières de la commune, au milieu de quartiers aérés

La majeure partie des zones de bureaux se concentre sur la vallée de la Woluwe, coulée verte parsemée d'étangs et de parcs. 2% des surfaces sont réservées aux bureaux (8% moyenne régionale) et 92% aux zones résidentielles.

Les zones commerciales se situent surtout aux frontières de la commune, et quelques magasins de proximité existent encore dans les quartiers (Place Dumon, St Alix, Boulevard de la Woluwe et Shopping Center, Chant d'Oiseau vers chaussée de Wavre).

La commune comprend différents quartiers dont plusieurs sont partagés avec d'autres communes : St Michel, Gribaumont, Boulevard de la Woluwe, Kapelleveld, Stockel, Ste Alix et Joli-Bois, St Paul, Putdaal, Parc de la Woluwe, Chant d'Oiseau. Ces quartiers présentent des caractéristiques différentes. Plus on se rapproche de la 1ère couronne, plus l'habitat est dense, et la structure de la population change. Mais de manière générale, la commune a pour vocation principale l'habitat résidentiel.

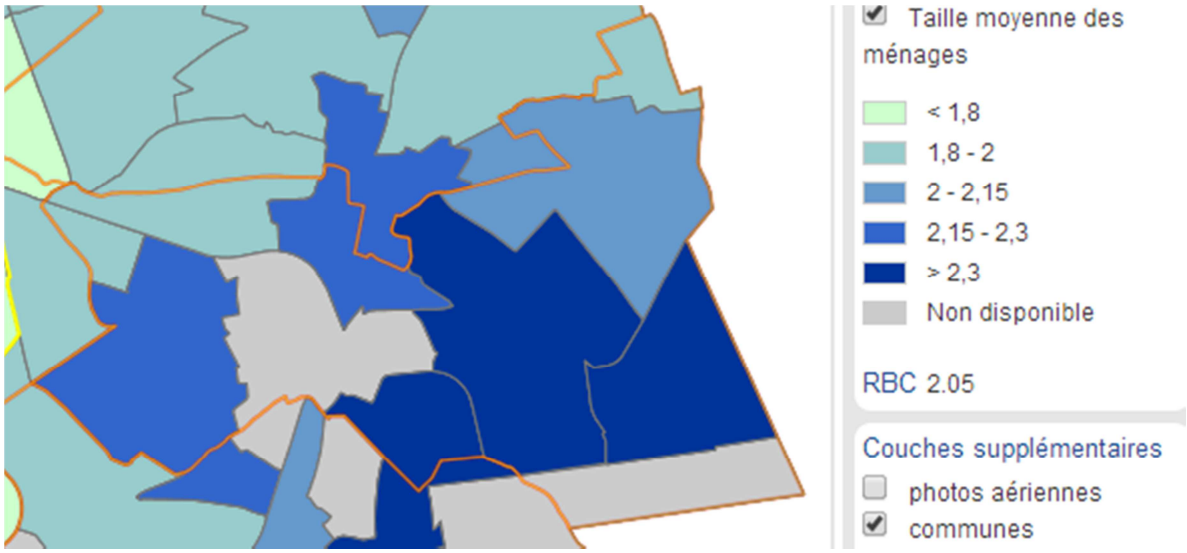


Illustration 2: Taille moyenne des ménages par quartier (Monitoring des quartiers - 2006)

Une population plus âgée avec des revenus confortables et des contrastes entre la population belge et d'origine étrangère

La population est de 41.014 habitants en juin 2014. Woluwe-Saint-Pierre se place donc parmi les communes moyennes de la Région : 12ème commune en nombre d'habitants, 6ème plus grande en superficie (8,9 km²), et 4ème commune la moins dense de la Région avec une densité moyenne de 4.608 habitants au km² alors qu'elle est bâtie sur 55,2% de son territoire (RBC : 46,20%).

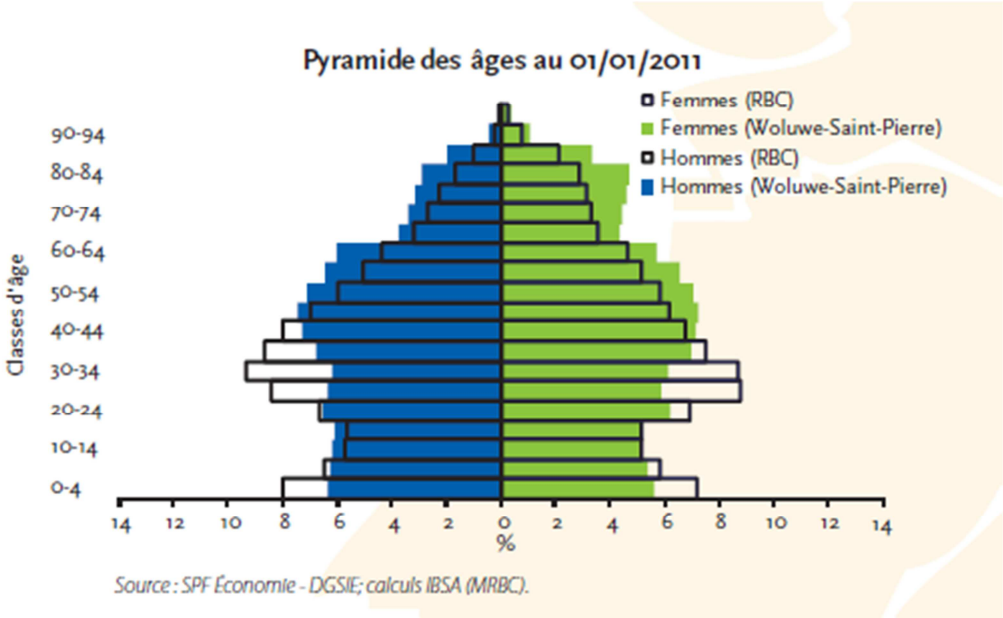
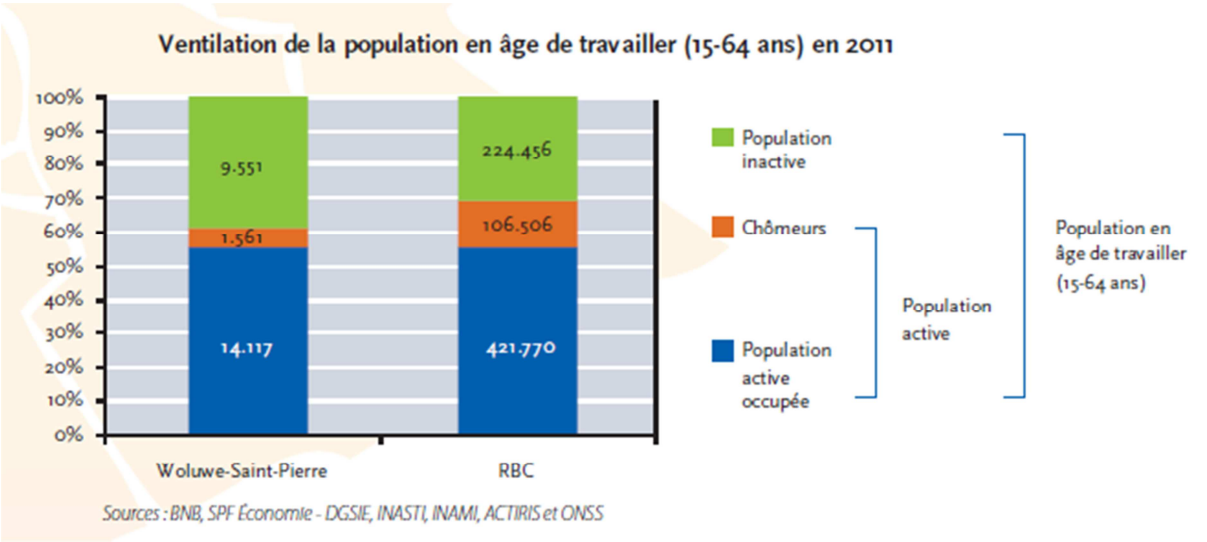
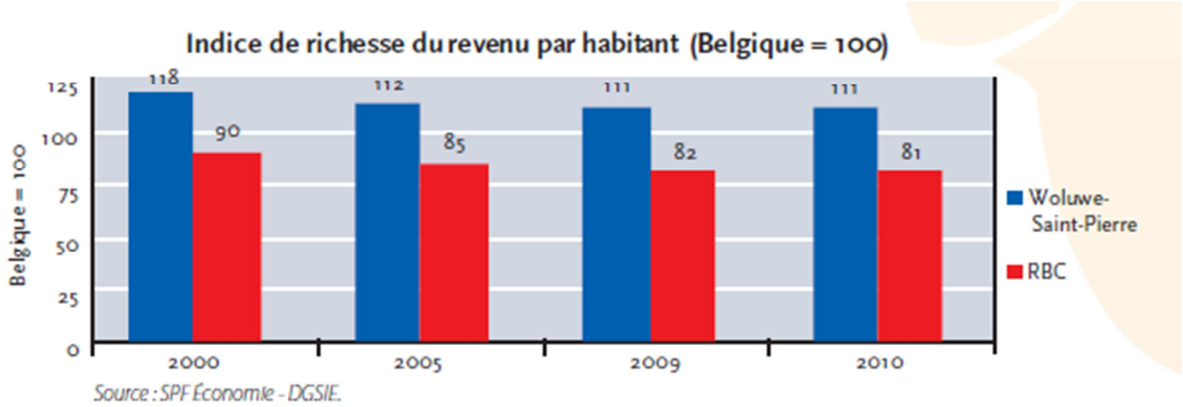


Illustration 3: Comparatif des pyramides des âges commune de Woluwe - RBC en 2011

La population de Woluwe est caractérisée par une population plus âgée que la moyenne régionale, de niveaux de revenus supérieurs à la moyenne régionale, avec une proportion importante de personnes d'origine étrangère issues principalement des pays de l'UE (32% en 2011).



Le taux de chômage est de moitié inférieur à la moyenne régionale. Le taux de population active occupée est légèrement plus important. La population inactive est par contre de loin supérieure à la moyenne régionale. Les revenus sont également plus importants.



La population ne devrait pas augmenter significativement dans les 10 prochaines années : +0.2% entre 2010 et 2020.

La population active se rend certainement dans les communes limitrophes ou vers le quartier européen pour y travailler. **Un accès rapide et sécurisé à vélo vers le centre peut offrir une alternative importante aux autres moyens de transport.**

Woluwe accueille de nombreux écoliers ou étudiants venant de communes voisines

La population scolaire est importante : 10.723 élèves de l'enseignement maternel à secondaire pour une population en âge de scolarité et habitant la commune de 6 615 enfants.

Tableau 1: répartition des enfants en âge de scolarité et nombre d'inscrits dans les écoles de Woluwe St Pierre

2011	% population	Population Woluwe en n pers	Inscrits en n pers
		39.494	
3-5 ans	3,48%	1.374	2.244

6-11 ans	6,74%	2.662	3.469
12-17 ans	6,53%	2.579	5.010
		6.615	10.723

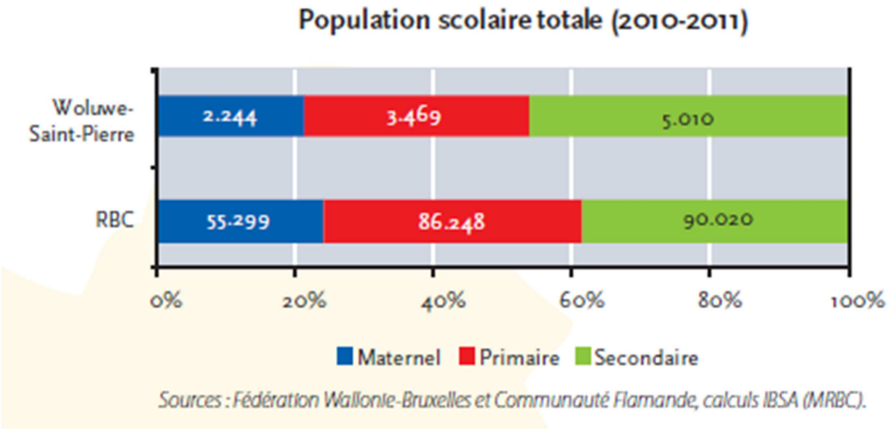


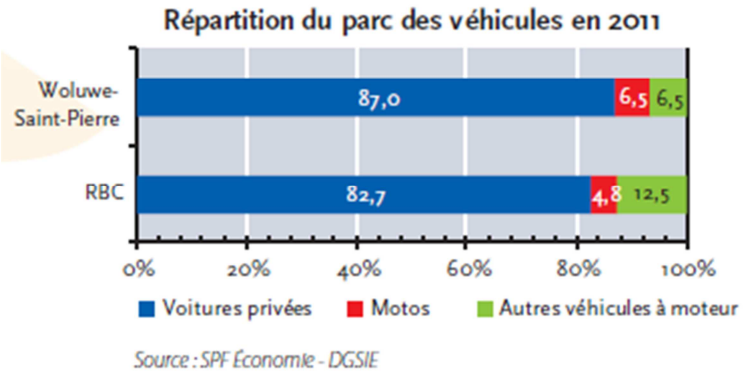
Illustration 4 : Population scolaire inscrites année 2010-2011

La commune étant frontalière avec des communes à facilités de la Région flamande, de nombreux enfants francophones et néerlandophones de ces communes fréquentent les écoles de l'entité.

De plus, la commune accueille une implantation d'une haute école (ICHEC) et se trouve en bordure du complexe universitaire et hautes écoles de Louvain en Woluwe.

L'accès à ces écoles devient un enjeu majeur de la mobilité de la commune. **Un accès à vélo à l'école ou à l'université doit devenir une priorité, d'autant plus que le public scolaire et étudiant est un public facilement mobilisable.**

Taux de possession d'une voiture privée



Le taux de possession d'une voiture privée est légèrement supérieur à la moyenne régionale avec une voiture pour 2,1 habitants (2,2 moyenne régionale). Le taux de possession d'un véhicule utilitaire est nettement inférieur.

Réseau routier

Le réseau routier régional de Woluwe-Saint-Pierre représente 11,2 km et le réseau communal 95,5 km de voiries revêtues (2005).

1.2.2 Mobilité vélo dans la commune

Aux heures de pointe, la commune subit un trafic automobile de transit intense, entre la banlieue et la ville, principalement via la liaison métropolitaine Avenue de Tervueren, Boulevard de la Woluwe et du Souverain. Les rues interquartiers et collecteurs de quartiers sont également très fréquentées, fréquentation liée aux déplacements domicile-école et domicile-travail des habitants de la commune ou des communes limitrophes et vers les zones de bureau du boulevard de la Woluwe. On peut aisément le constater à la simple lecture des taux d'occupation du stationnement (cf p24).

La morphologie des rues est liée à celle des quartiers: les quartiers plus denses présentent des rues plus étroites:

Et les quartiers plus aérés des rues plus larges:

Certains grands axes régionaux rapides avec un enjeu important de mobilité sont aménagés partiellement pour les cyclistes. Mais la perméabilité est non assurée et les carrefours sont très complexes avec de réels dangers.

L'avenue de Tervuren est aménagée avec une piste cyclable bidirectionnelle séparée du trafic (PCS) à partir du carrefour Léopold II vers Tervuren. La partie Montgomery – Léopold II se parcourt à vélo sur les latérales avec stationnement en épi, sans marquage vélo. La traversée de

Montgomery n'est pas claire, ainsi que la traversée des axes de l'avenue pour rejoindre la PCS. Les entrées-sorties vers les latérales de la PCS ne sont pas assurées.

Illustration 5 : Montgomery=point noir

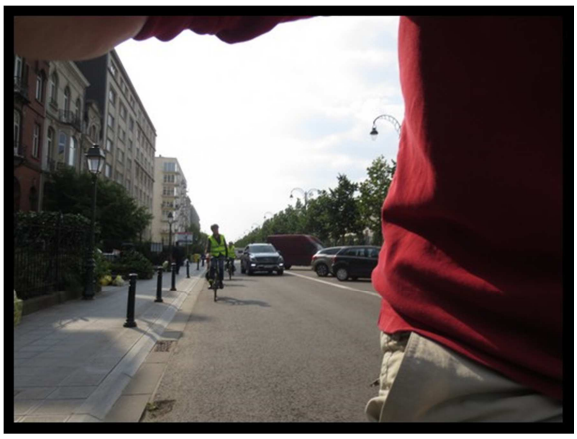


Illustration 6 : voiries latérales sans aménagement avec stationnement

Illustration 7 :Léopold II : traversée du tourne à droite obligatoire pour les voitures = danger !

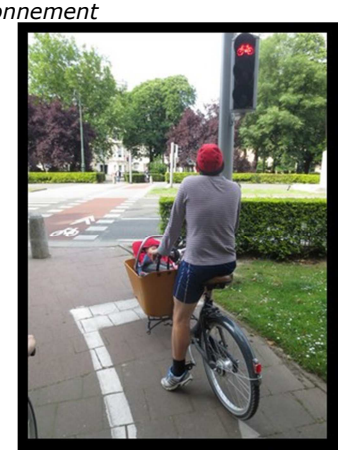


Illustration 8 : traversée par cheminement complexe

Illustration 9 : 2ème tourne à droite

Illustration 10 : la perméabilité n'est assurée qu'à quelques endroits, ce qui nécessite de remonter la latérale pour rejoindre les rues perpendiculaires

Les carrefours vers les autres grands axes, boulevard du Souverain et Boulevard de la Woluwe sont très complexes et la lisibilité pour le cycliste n'est pas du tout intuitive.

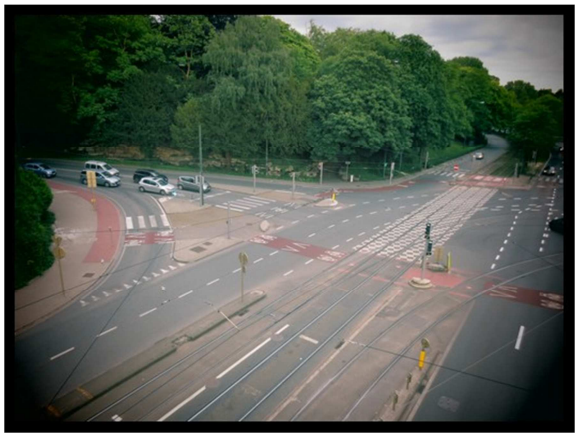


Illustration 11 : carrefours complexes avec marquages très visibles

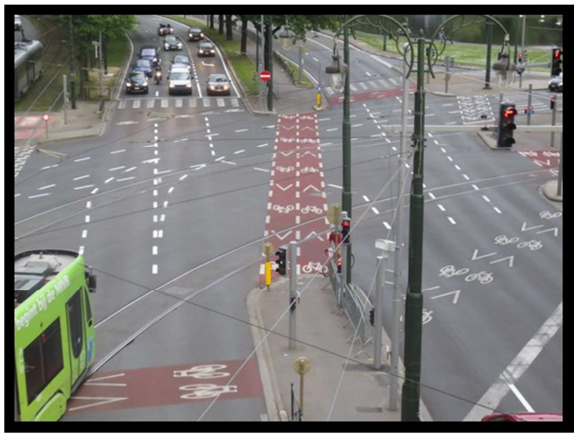


Illustration 12 : complexité intensifiée par les lignes de tram

Rejoindre la passerelle « Pont de Woluwe » n'est pas évident. Cette passerelle est très pratique pour rejoindre les quartiers hauts et Auderghem. La promenade verte est fortement fréquentée par les piétons et nécessite une bonne convivialité piétons-cyclistes, car la largeur est très réduite à certains endroits.

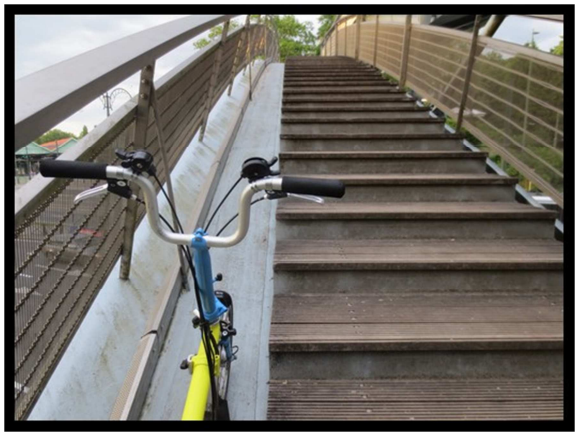


Illustration 13 : accès à la passerelle par les trottoirs et rampes prévues

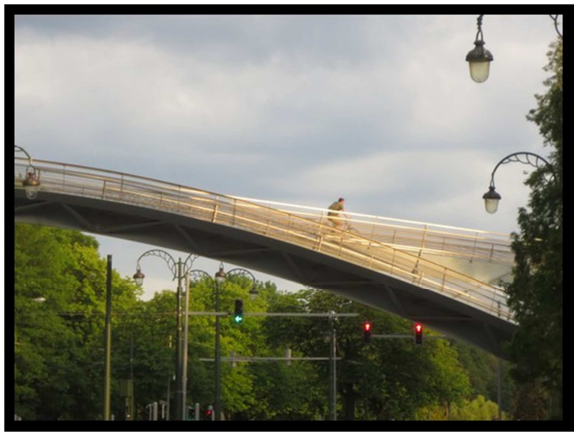


Illustration 14 : la passerelle permet d'éviter de descendre dans la vallée

Le Boulevard de la Woluwe permet une circulation par les voiries latérales. La largeur des axes rend sa traversée inconfortable. L'avenue de Broqueville est aménagée sur sa longueur sauf à l'approche du rond-point Montgomery. La traversée rue du Duc/av de Broqueville est très complexe.

Illustration 15 : où dois-je me positionner pour traverser ?

Illustration 16 : que faire ?

Certaines voiries <u>inter-quartiers</u> sont aménagées et permettent la rapidité, mais présentent la difficulté des pistes cyclables bidirectionnelles : carrefours, entrées-sorties, stationnement, visibilité, cohérence dans le traitement des carrefours.

En suivant le plan des voiries de la commune, ces liaisons et collecteurs sont les voies qui paraissent les plus évidentes pour les cyclistes. Etant donnée la charge de trafic de ces voiries aux heures de pointe et les pentes de celles-ci, des aménagements spécifiques pour cyclistes sont un gage de sécurité et d'augmentation de l'utilisation du vélo. Sans aménagement, le cycliste perçoit la pression permanente de la circulation.

Les axes Parmentier-Grandhamp, Madou-Orban sont aménagés avec quelques problèmes liés à la structure d'une bi-directionnelle (entrée-sortie, carrefours, visibilité, priorités).

Illustration 17: les inter-quartiers sont presque tous aménagés et lisibles

Illustration 18 : avec quelques problèmes liés aux choix de l'infrastructure

La lecture des cartes du réseau viaire et des aménagements de la commune nous permet de voir que seules les voiries interquartiers Avenue de Gribaumont et l'axe Prince Baudouin-Dames blanches ne sont pas aménagées. Par contre, les rues "collecteurs de quartiers" ne sont pas aménagées.

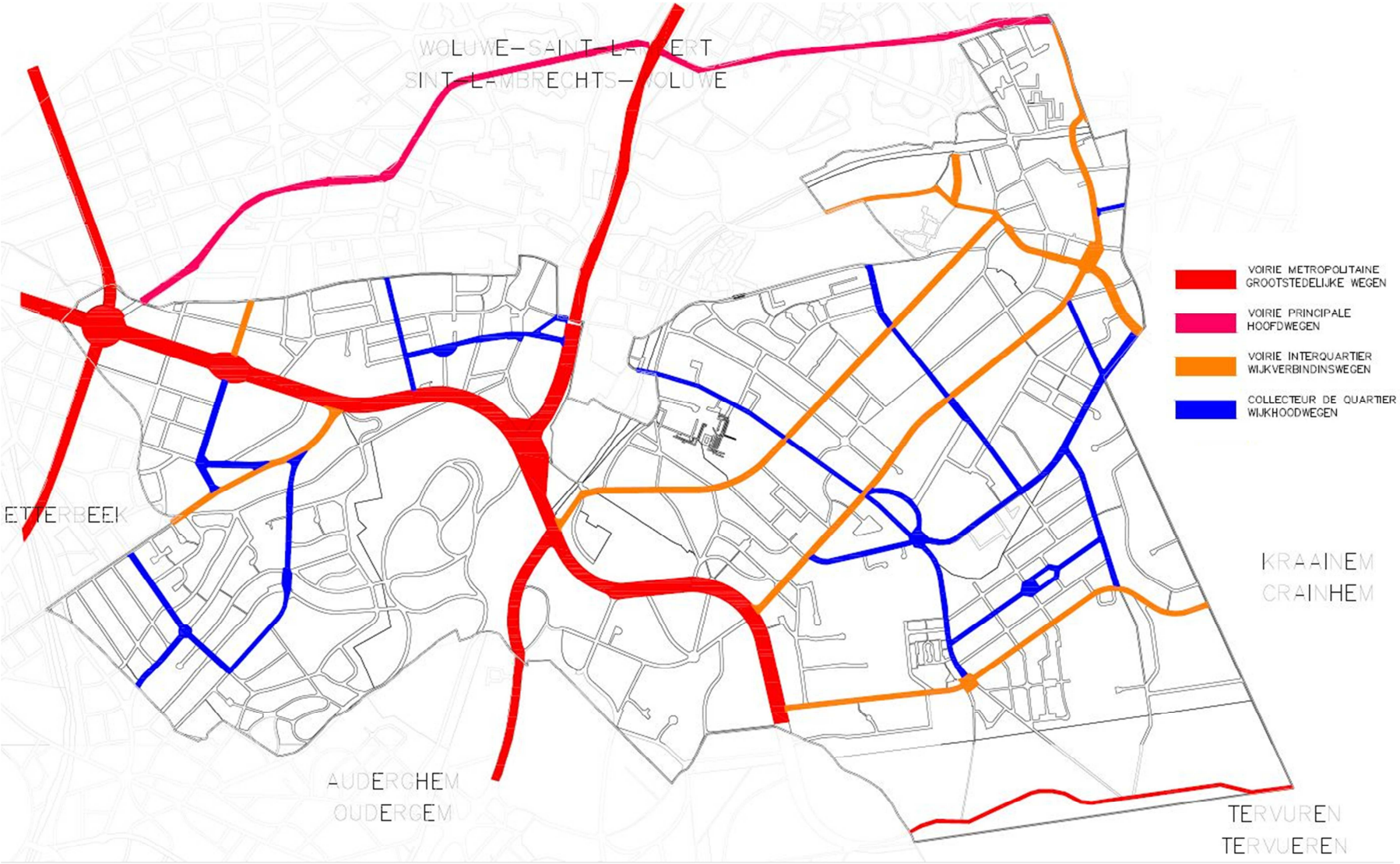


Illustration 19: réseau viaire avec hiérarchie des voiries

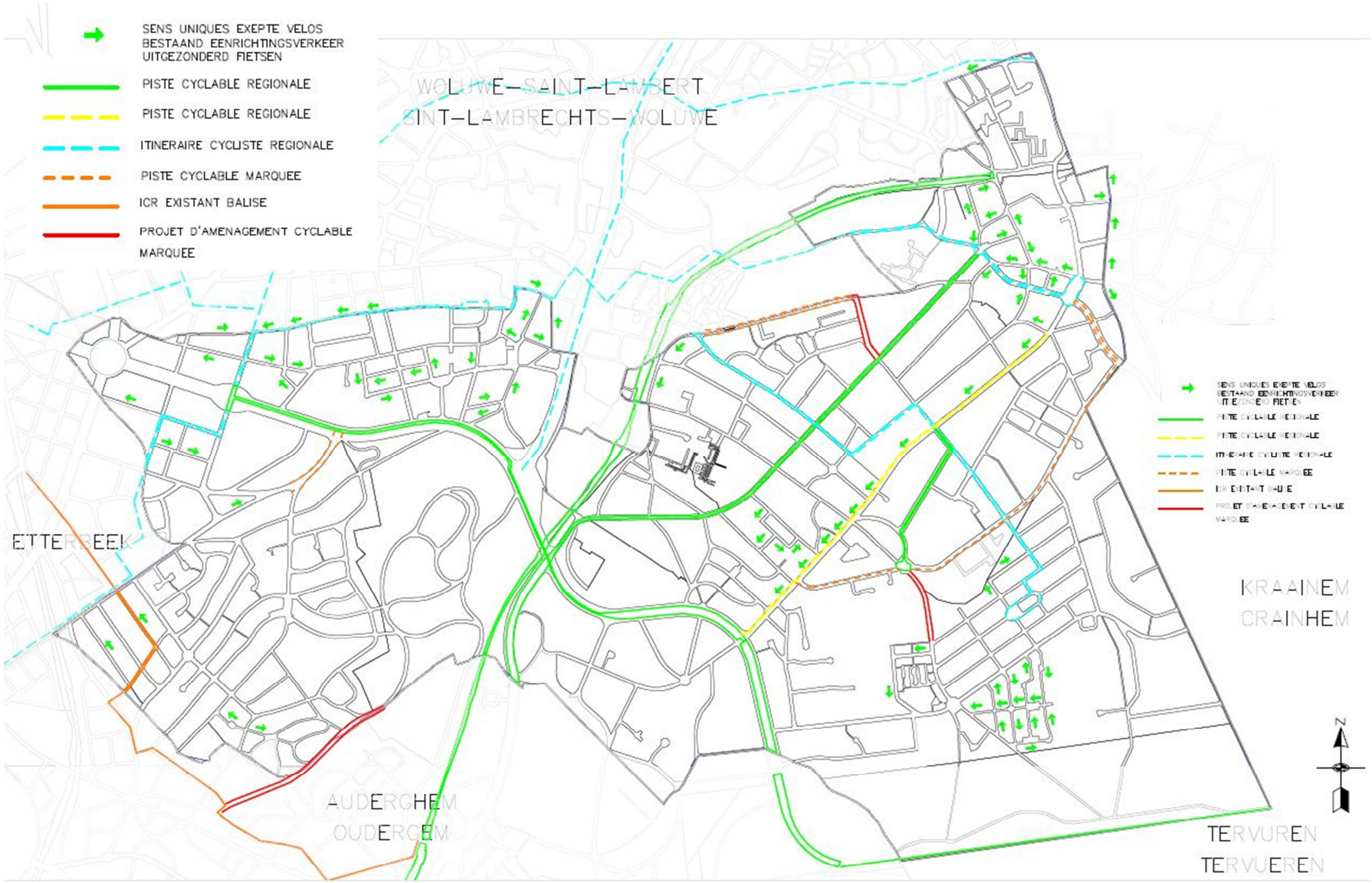


Illustration 20 : Réseau vélo

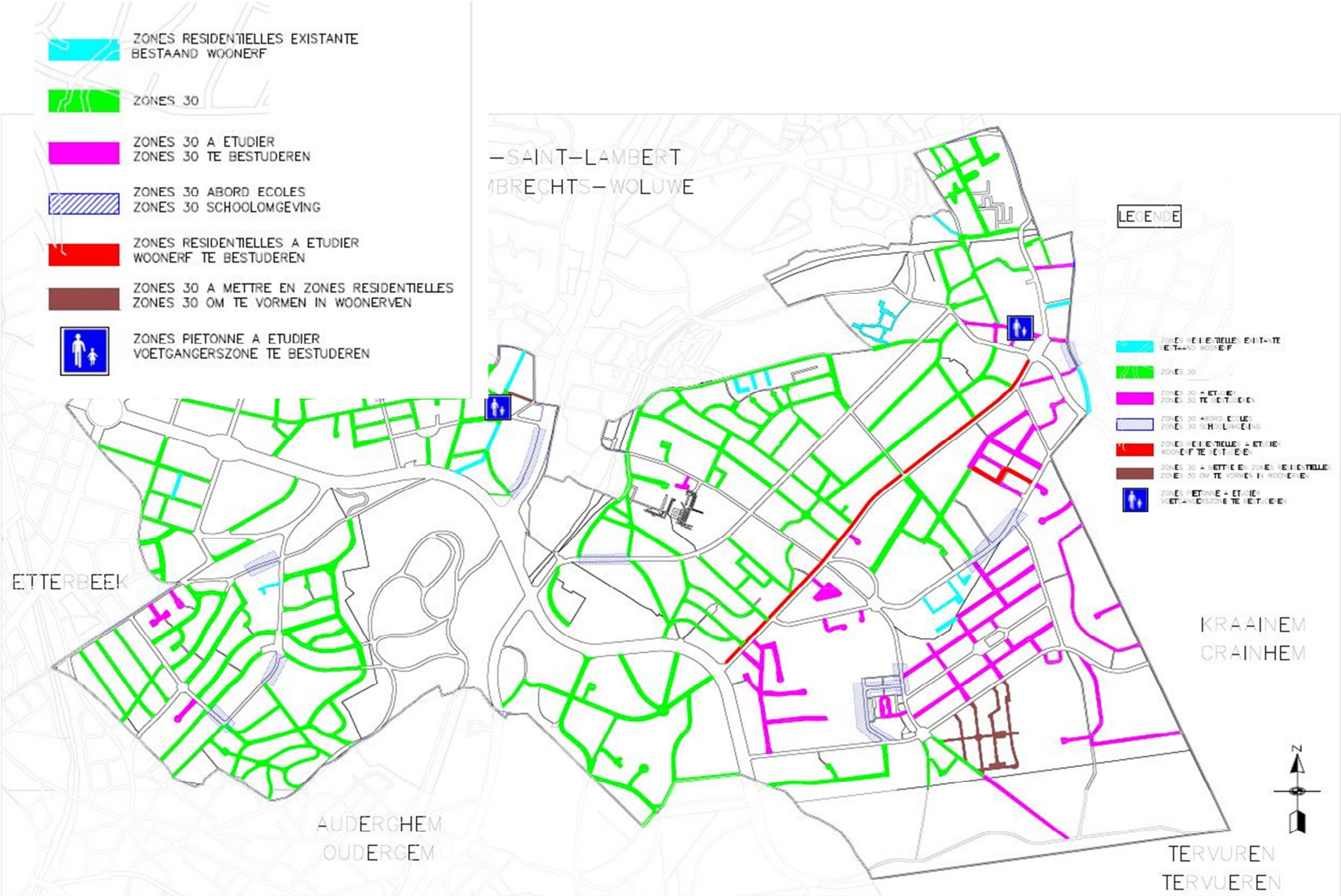


Illustration 21 : Rues en zone 30 et SUL

Illustration 22 : les collecteurs de quartier devront être aménagés

Illustration 23 : ou possèdent des aménagements inadaptés

A vélo dans les quartiers, une circulation agréable

L'aménagement des zones 30 et zones résidentielles et la configuration des voiries de quartier résultent en une circulation automobile parfois dense, mais apaisée. Cela permet une circulation à vélo agréable dans un environnement sans pression, sauf quand les voiries sont très étroites. Les zones 30 ne sont pas autorisées au trafic des bus scolaires. Pour améliorer la circulation à vélo en tous sens, les sens uniques sont en partie en sens unique limité.

Les impasses traversantes sont à l'étude et il existe de nombreux chemins piétons dans certains quartiers (ex Chant d'Oiseau).

Les liaisons régionales (ICR) finalisées dans un avenir proche

Un itinéraire cyclable régional (ICR) traverse la commune. Les ICR 3a et 3b permettent de relier Ste Alixe et Stockel vers le centre-ville. Ils sont partiellement aménagés. L'ICR B traverse partiellement la commune à hauteur du rond-point Léopold II.

La promenade verte traverse également la commune et les cyclistes réguliers considérent celle-ci comme une artère principale car elle évite le dénivelé important de la traversée de la vallée de la Woluwe. La mixité piétons-cyclistes pose problème les week-end ou en soirée, lorsque les promeneurs sont nombreux.

Signalisation directionnelle et balisage absents

Actuellement, les ICR régionaux sont en partie signalés ou balisés.

Inter-modalité train ou métro + vélo

La desserte en transports en commun varie très fort d'un quartier à l'autre. Le métro déssert la commune à son terminus (Stockel). Deux lignes de tram (39 et 44) coupent la commune en 2. Le terminus de la ligne 94 est situé au Pont de Woluwe. Le reste de la commune est maillé par des lignes de bus. Si l'on veut se rendre rapidement au centre-ville, le tram et le métro sont les plus rapides. Cela présente un potentiel d'inter-modalité vélo-TC: via Stockel et un noeud important au pont de Woluwe.

L'occupation du stationnement voiture en voiries revèle les caractéristiques de la vocation résidentielle sauf aux abords des lieux d'activités (bureaux/écoles)

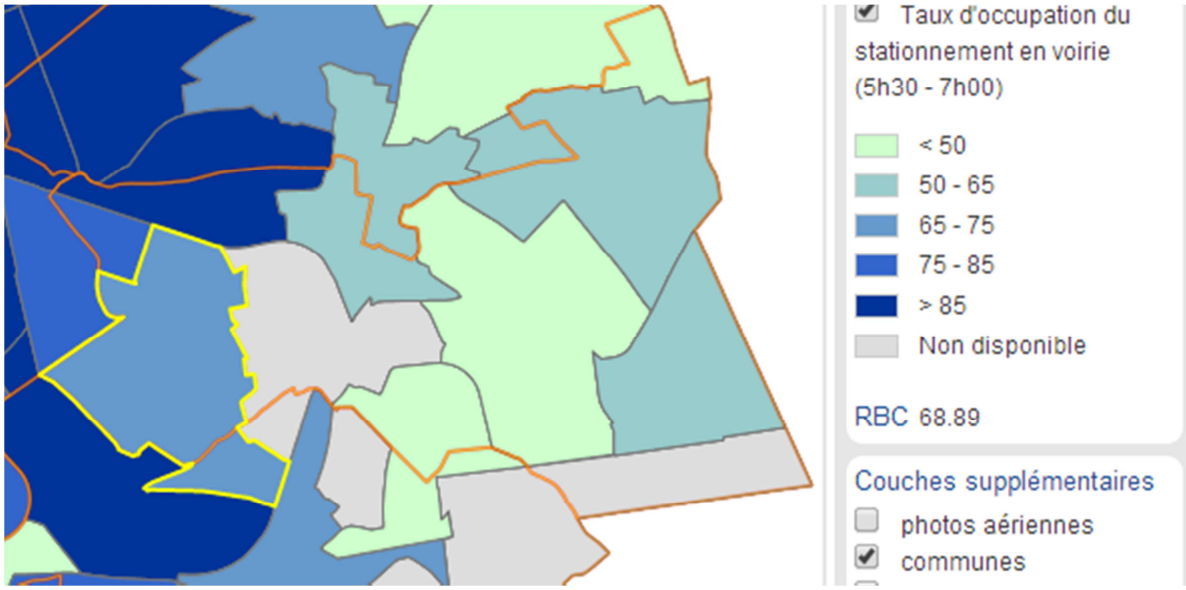


Illustration 24: Taux d'occupation du stationnement 5h30-7h (2006)

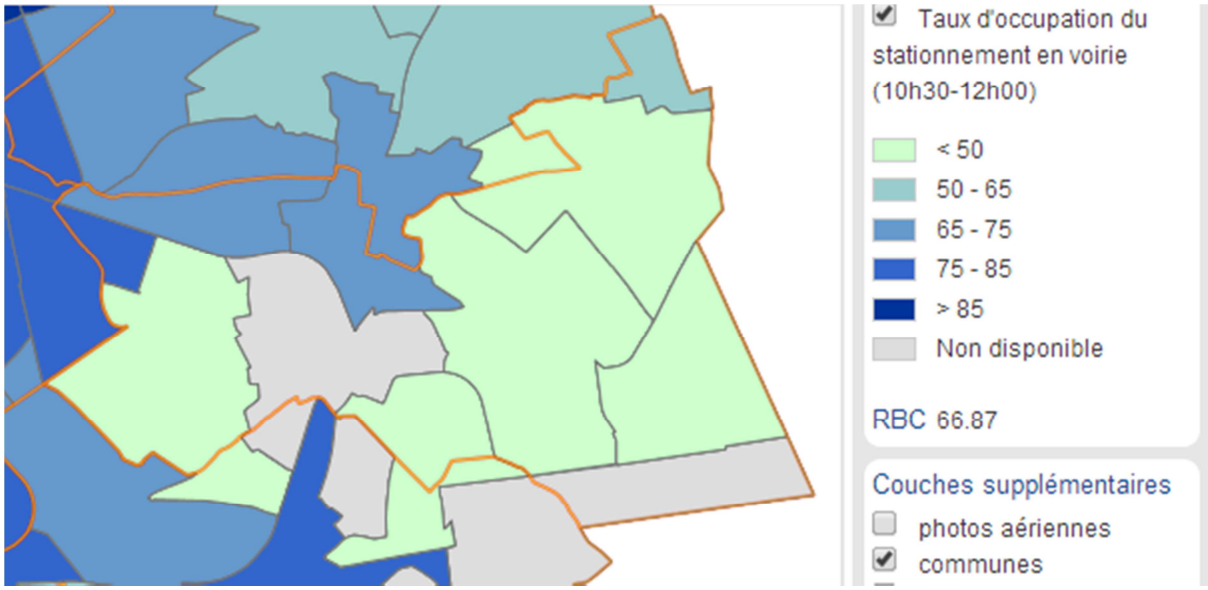


Illustration 25 : Taux d'occupation du stationnement 10h30-12h00 (2006)

Comme expliqué plus haut, on constate une différence entre les quartiers à vocation résidentielle et ceux où se concentrent les activités. Etant donné l'espace nécessaire à de bons aménagements cyclables, il sera judicieux d'affiner une étude de l'offre de stationnement sur les axes nécessitant un aménagement.

L'offre de stationnements vélo

Le placement d'arceaux vélo est systématique à l'approche des passages piétons. D'autres espaces de stationnement sont équipés aux abords de zones commerciales et scolaires. Le placement de box à vélo est également prévu. Le stationnement vélo de la station métro de Stockel est à saturation.

1.2.3 La cyclabilité[9]

Nous avons déjà évoqué le relief particulier de la commune, ainsi que les particularités des quartiers.

Nous pouvons résumer les constats:

- les axes métropolitains sont partiellement équipés et permettent une liaison rapide ville-communes, mais présentent de nombreux problèmes et points noirs : traversées des carrefours, perméabilité vers les perpendiculaires. Cela nécessite une grande vigilance des cyclistes et d'être visible aux carrefours ;
- les axes inter-quartiers sont presque tous aménagés en aménagements séparés, avec quelques problèmes inhérents aux choix des pistes cyclables bidirectionnelles ;
- les axes collecteurs de quartier ne sont pas aménagés et créent un sentiment d'insécurité surtout dans le sens des montées ;
- la plupart des quartiers sont en zone 30, soit une bonne cyclabilité dans les quartiers avec quelques problèmes de largeur de voiries dans certains SUL ou sens uniques ;
- une bonne visibilité des SUL et une mise en SUL des sens uniques ;
- l'absence de réseau continu et cohérent et une non-visibilité du réseau: le cycliste débutant ne sait pas par où il peut passer ;
- le placement d'arceaux de stationnement à proximité des passages pour piétons, des zones d'activités commerciales et scolaires.

1.2.4 La politique vélo

Le **plan communal de mobilité** est à l'étude.

L'**Agenda 21** approuvé en 2011 inclut l'axe 4, *Vers des transports moins consommateurs d'énergie* du chapitre 2 *Réduction des dépenses énergétiques et de l'effet de serre*.

La **responsabilité** de la politique de mobilité est intégrée au service des travaux, doté d'un département « mobilité », via l'échevin en charge des Travaux publics, de la Propreté publique, de la Mobilité et de l'Urbanisme, entre autres. En général, les projets « mobilité » passent par une cellule de coordination mensuelle, police & travaux et sont ensuite relayés vers la Région.

Les **budgets** pour les actions spécifiquement dédiées aux aménagements cyclables n'existent pas et sont intégrés au budget « voiries ». Le marquage est intégré dans un budget annuel de marquage au sol (50 000€ annuels). Le stationnement dépend du budget mobilier urbain (50 000€ annuels).

Les zones 30 bénéficient d'aménagements plus conséquents : chicanes, trottoirs traversant ou passages piétons rehaussés, effets de porte, suppression du stationnement aux passages pour piétons. Ils dépendent d'un budget spécifique.

L'entretien des aménagements séparés dépend du Service Propreté.

Les actions de **sensibilisation** sont réalisées en collaboration avec la police : piste de sécurité routière pour les enfants. Il n'y a pas de carte cyclable autre que la carte régionale. Il n'y a pas d'informations vélo sur le site web de la commune. Quelques informations sont diffusées par le bulletin communal. 5 stations Villo sont actuellement installées, 4 autres stations sont en projet.

---

[9] *La cyclabilité est un concept alliant plusieurs critères : la sécurité, le confort, la cohérence, la rapidité et le caractère agréable. La sécurité prend en compte principalement les vitesses pratiquées et la charge de trafic des véhicules motorisés, le confort, l'état du revêtement et les bordures, la pente, la cohérence, la continuité dans les aménagements et la lecture facile du positionnement et de la trajectoire du cycliste, la rapidité, les interruptions sur le tracé et le caractère rectiligne du trajet, agréable, l'environnement calme et la sécurité subjective.*

1.3 La méthode BYPAD

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD se base sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (BicYcle Policy AuDit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand ils s'imposent et seulement quand ils s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cycliste est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cycliste atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux, avec des partenaires de secteurs qui au départ ne sont pas concerné par la mobilité comme la santé, l'économie, ... Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD

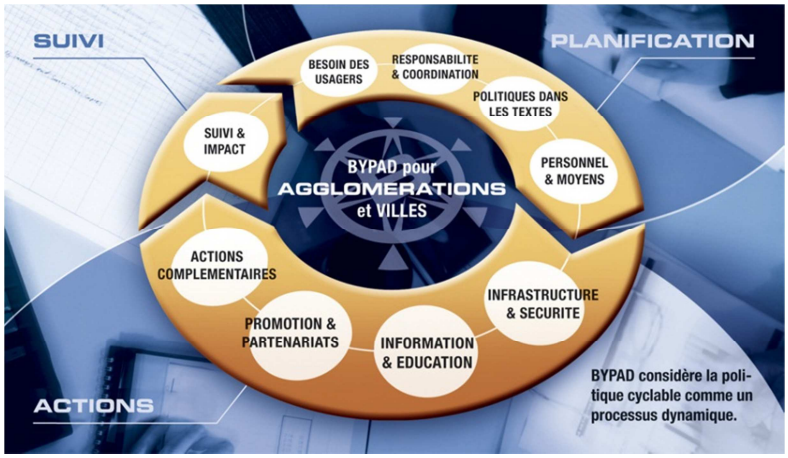


Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD

La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cycliste** :

- Une **politique cycliste approfondie**, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une **politique cycliste mieux portée**, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une **dynamique à long terme**, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- **Label de qualité** et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD (www.bypad.org).

Toutes les communes ayant appliqué la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cycliste intégrée.

Tableau 2 – Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Nom-prénom	Service	e-mail
Décideur politique	Damien de Keyser	Echevin Travaux publics - Propreté publique - Mobilité - Urbanisme - Patrimoine et Propriétés	ddekeyser@woluwe1150.irisnet.be
Décideur politique	Caroline Lhoir	Echevine Environnement - Politique des déchets - Energie - Développement durable - Agenda 21 - Espaces verts	clhoir@woluwe1150.irisnet.be
Fonctionnaire	El Ahmadi El Bachir	Service des Travaux Publics & Mobilité	eelahmadi@woluwe1150.irisnet.be
Fonctionnaire	Johan Cloetens	Service des Travaux Publics & Mobilité	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be
Cycliste	Michel Legros	cycliste	michellegros26@yahoo.be
Cycliste	Dominique Simon	cycliste	simonstaquet@hotmail.com
Cycliste	Sophie Vankerckhoven	cycliste	svk905@hotmail.com

Tableau 3 – Calendrier de l'AUDIT BYPAD

Journée de lancement	
GROUPE DE TRAVAIL 1 : réunion de lancement	**08/05/2014**
Réunion de travail avec CEMA	28/03/2014
Visite de terrain	02/06/2014
GROUPE DE TRAVAIL 2 : réunion de consensus	**05/06/2014**
Rapport intermédiaire AUDIT BYPAD	Septembre 2014
GROUPE DE TRAVAIL 3 : réunion pistes d'action	**09/09/2014**
Réunion de travail avec échevine et CEMA	04/12/2014
GROUPE DE TRAVAIL 4 : réunion de validation du plan d'action	**15/12/2014**
Rapport final AUDIT BYPAD + PLAN D'ACTION	Déecembre 2014

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Figure 3 – Diagnostic BYPAD par question

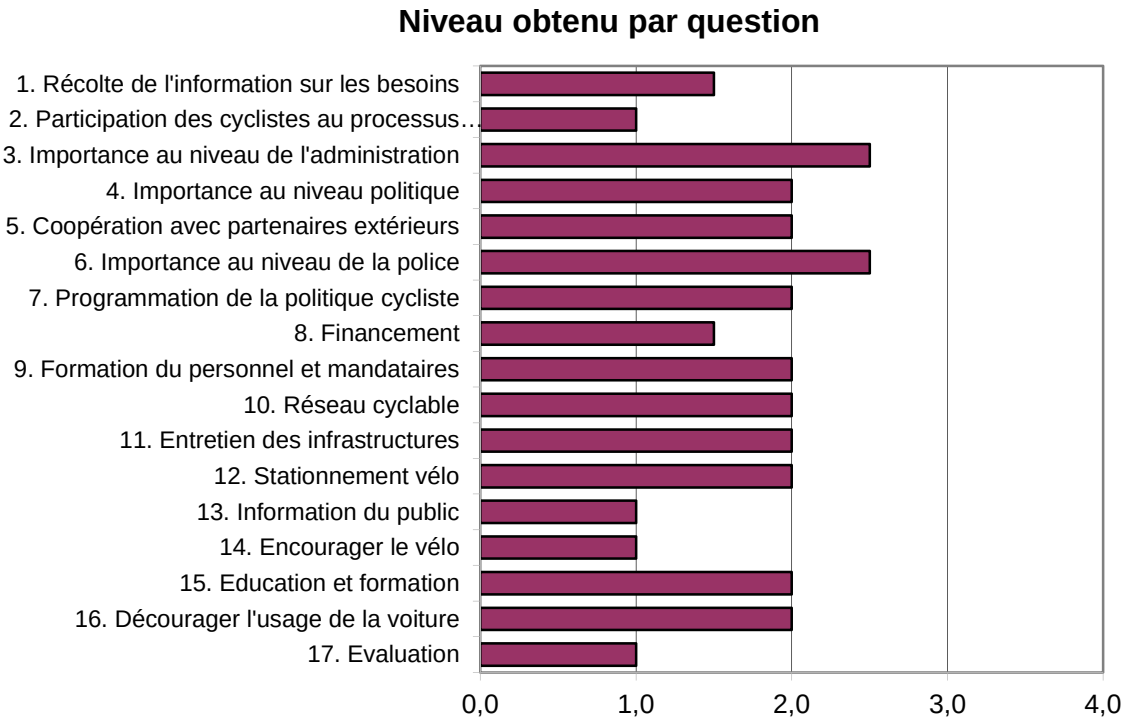
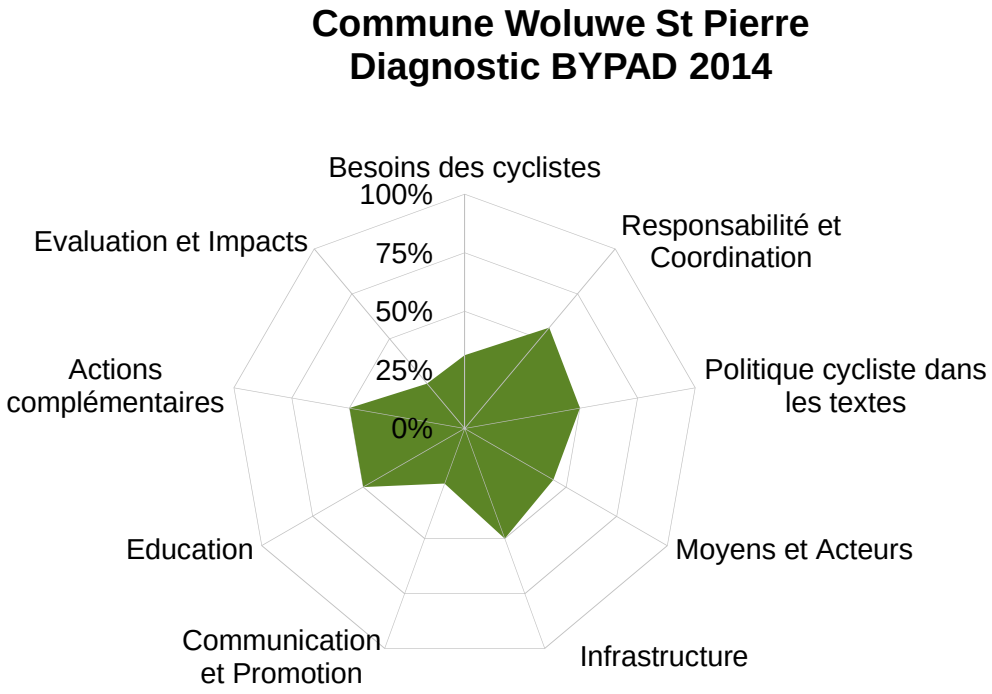


Figure 4 – Diagnostic BYPAD par module



1.5 Le diagnostic par module

1.5.1 Besoins des cyclistes – niveau 1.3

Q1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes?

Q2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité?

Actuellement, rien n'existe de manière officielle et/ou systématique. Les cyclistes peuvent faire des demandes qui seront traitées par la cellule Police-Travaux. Celle-ci se réunit mensuellement. Il n'existe donc pas de réunions régulières avec les cyclistes.

Avant travaux, l'analyse sur le terrain se fait de manière visuelle par les conseillers en mobilité qui ont une excellente connaissance des besoins en sécurité routière. Les vade-mecum de la Région sont utilisés pour répondre aux normes de qualité demandée par la Région. Les dossiers sont envoyés à la Région pour avis.

La réflexion se fait au cas par cas et des aménagements de sécurité routière servent à la politique vélo (ex : arceaux de stationnement vélo aux abords des passages pour piétons empêchent le stationnement et améliorent la visibilité).

La commune commence à utiliser l'outil Fix-my-street (outil généraliste de renseignement de problèmes).

Une commission modes actifs sera mise sur pied prochainement.

1.5.2 Responsabilité et coordination – niveau 2.3

Q3 : Au niveau de l'administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ?

Q4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique cycliste ?

Q5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, IBGE,...)

Q6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique cycliste?

Le service Mobilité est intégré au service des Travaux et dépend de l'Echevin en charge des Travaux et de la Mobilité. L'analyse se fait par les CEMA (conseillers en mobilité) et prend en compte l'ensemble des usagers. Les aménagements sont discutés en commission Police-Travaux avant d'être envoyés à la Région. La Police est impliquée via cette commission, mais surtout en termes de sécurité routière. La Police organise la formation et la piste de sécurité routière.

La relation entre services est bonne et efficace.

La volonté est d'arriver à évaluer les projets par l'approche STOP (priorité piétons (Stappers), cyclistes (Trappers), transport public (OV), transport individuel (Privé)).

Le Collège communal n'a pas peur d'assumer ses décisions en matière de mobilité, même pour la suppression de stationnement voiture, mais le vélo n'est pas encore considéré comme une priorité.

Il existe de nombreux contacts avec les organismes extérieurs (STIB, Région, communes) pour de nombreux projets autres que « vélo ». La consultation et le partenariat de la Région sont systématiques pour les aspects « vélo ». Plusieurs aménagements nécessitent la concertation avec les communes voisines, les quartiers étant partagés avec les autres communes.

Une dizaine d'agents communaux viennent à vélo et le PDE (Plan de déplacements en entreprise) est en cours.

1.5.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 2.0

Q7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée?

La politique vélo est basée sur une liste d'actions récurrentes (marquages, placement d'arceaux) et d'actions d'aménagements lors de la modification de certaines voiries (ex Av. Grandchamp).

1.5.4 Moyens et acteurs – niveau 1.8

Q8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste?

Q9 : Qu'est-il fait pour améliorer les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière?

Les actions récurrentes dépendent d'un budget annuel prévu pour celles-ci. Il s'agit de marquages vélo qui dépendent du budget global de « marquages », et d'arceaux vélo qui dépendent du budget « mobilier urbain ». D'autres actions dépendent d'un budget extraordinaire « aménagements ». Mais il n'y a pas un budget spécifique « vélo ».

L'équipe Mobilité est composée de 2 CEMA. Ils peuvent participer à toutes les formations qu'ils demandent.

1.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 2.0

Q10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant?

Q11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables?

Q12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée?

Comme évoqué dans l'analyse de terrain, petit à petit un réseau se met en place. Les quartiers passant en zone 30 ne nécessitent pas d'aménagements spécifiques pour le vélo si les vitesses sont bien respectées. Les collecteurs de quartier ne sont pas encore aménagés, la priorité a été portée sur les voiries inter-quartiers qui sont maintenant presque toutes équipées. Le quartier du Chant d'Oiseau est souvent « oublié ». Les standards repris dans les vade-mecum sont appliqués. Les itinéraires ne sont pas balisés.

L'entretien est assuré par le service Travaux et le nettoyage (enlèvement des feuilles mortes) par le Service Propreté. Il n'y a pas d'entretien hivernal. Il n'y a pas de veille continue (certains marquages s'effacent par exemple) et pas encore de programmation préventive et efficace.

En termes de stationnement, chaque année 100 arceaux sont placés. On constate un manque dans les zones commerciales (Place Dumon, Ste Alixe, par ex). Il n'y a pas d'évaluation systématique de la demande et un plan de stationnement n'est pas encore réalisé.

1.5.6 Communication et promotion – niveau 1.0

Q13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste?

Q14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles?

A part quelques articles dans le bulletin communal, aucune information ou action de promotion n'est réellement entreprise. Quelques actions plus ciblées mobilité sont organisées lors du Dimanche sans voiture par ex, ou agenda 21.

1.5.7 Education – niveau 2.0

Q15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo?

Outre la piste de sécurité routière où les enfants sont mis en condition de circulation, il existe quelques initiatives isolées de certaines écoles.

1.5.8 Actions complémentaires – niveau 2.0

Q16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture?

Lors des aménagements, la prise en compte des piétons et des cyclistes est systématique avec des diminutions d'emplacements de stationnement en voiries, mais sans compensation. Le stationnement est payant dans certains quartiers et une grande part des quartiers sont en zone 30 ou zone résidentielles.

1.5.9 Évaluation et impacts- niveau 1.0

Q17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ?

Les infrastructures et les zones 30 font l'objet d'une cartographie mise à jour régulièrement.

1.6 Résumé des forces et faiblesses

Forces	Faiblesses
Commune verte à caractère résidentiel	Dénivelé de la vallée de la Woluwe
Population scolaire importante et population active de niveau supérieur	Coupé par axes métropolitains difficilement franchissables
Pôles d'activités concentrés	Collecteurs de quartier peu équipés
Quartiers en zones 30 et résidentiels	Besoins des cyclistes et évaluation encore peu développés
Volonté politique et de l'administration	Actions de communication et de sensibilisation très sommaires
	Axes de financement peu importants

2 LE PLAN VELO : LE VELO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

Dans la deuxième partie les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations du groupe sont traduits dans un plan d'action concret.

Synthèse : Woluwe St Pierre à vélo

Le plan d'action vélo vise à soutenir la croissance de la pratique du vélo et à encourager ses habitants, jeunes, actifs, retraités, d'utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5 km.
Ces actions leviers dans divers domaines constituent une politique vélo globale, à mettre en œuvre progressivement.

2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cyclable communale peuvent être résumés comme suit : **rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.**

- Le PLAN VELO vise à stimuler la **pratique quotidienne** du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.

- Le PLAN VELO vise avant tout à **réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité générale**, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.

- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer **l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal**, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cycliste	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

La relation entre les 9 modules Bypad et les 4 champs d'action est la suivante.

CHAMP D'ACTION	MODULES BYPAD CORRESPONDANTS
A. Rouler à vélo l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure et sécurité – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires - maîtrise de la circulation et du stationnement
B. Le vélo à l'arrêt Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
C. Encourager le vélo Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
D. Ancrer la politique cyclable	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cyclable dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

2.2 Objectifs définis en fonction des champs d'action

CHAMPS D'ACTION	OBJECTIFS
A. Rouler à vélo	Développer un réseau vélo attractif pour les écoliers et étudiants Faciliter le déplacement des actifs vers le centre de Bruxelles, en complétant le réseau ICR par des ICC (Itinéraires Cyclistes Communaux)en équipant tous les collecteurs de quartiers (50km/h) Délimiter une zone prioritaire d'investissements en infrastructure ou/et traitement de points noirs ou de ruptures Développer vers les centres commerciaux/ marchés Maitrise des vitesses Trouver de la place pour des aménagements de qualité Eviter le trafic de transit sur les voiries utilisées par le réseau cyclable
B. Le vélo à l'arrêt	Développer le stationnement de courte durée aux lieux de commerces, moyenne durée aux écoles et lieux d'intermodalité, longue durée dans les zones d'habitat dense
C. Encourager le vélo	Informer la population qu'il y a moyen de se déplacer à vélo à Woluwe et les inciter à le faire. Définir des groupes cibles Définir une image et construire une notoriété du vélo à Woluwe Faire connaitre l'existant et l'état d'avancement du futur Permettre d'essayer le vélo Aider au changement de comportement Apprendre à se déplacer en sécurité pour les enfants (11 ans) et les seniors
D. Ancrer la politique cyclable	Prendre en compte l'avis des cyclistes (expertise d'usage) Anticiper les conflits et la sécurité Faire connaitre l'état d'avancement des projets Faire avancer les projets ne dépendant pas de la commune Donner des objectifs clairs et réalistes Augmenter l'importance politique de la mobilité active dans la commune

	Recherche de moyens financiers Améliorer la compétence et s'intégrer dans des réseaux de relations Analyser l'impact de la politique menée Améliorer et cerner les conditions pour redéfinir les objectifs.

2.3 Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

2.3.1 Orientations pour la cyclabilité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnus.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,…)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

Il convient de souligner que **le 'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doivent toutes être cyclables (objectif IRIS II), donc adapté à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et locaux** offre des liaisons vélo privilégiées et recommandées.

2.3.2 Définir un réseau structurant

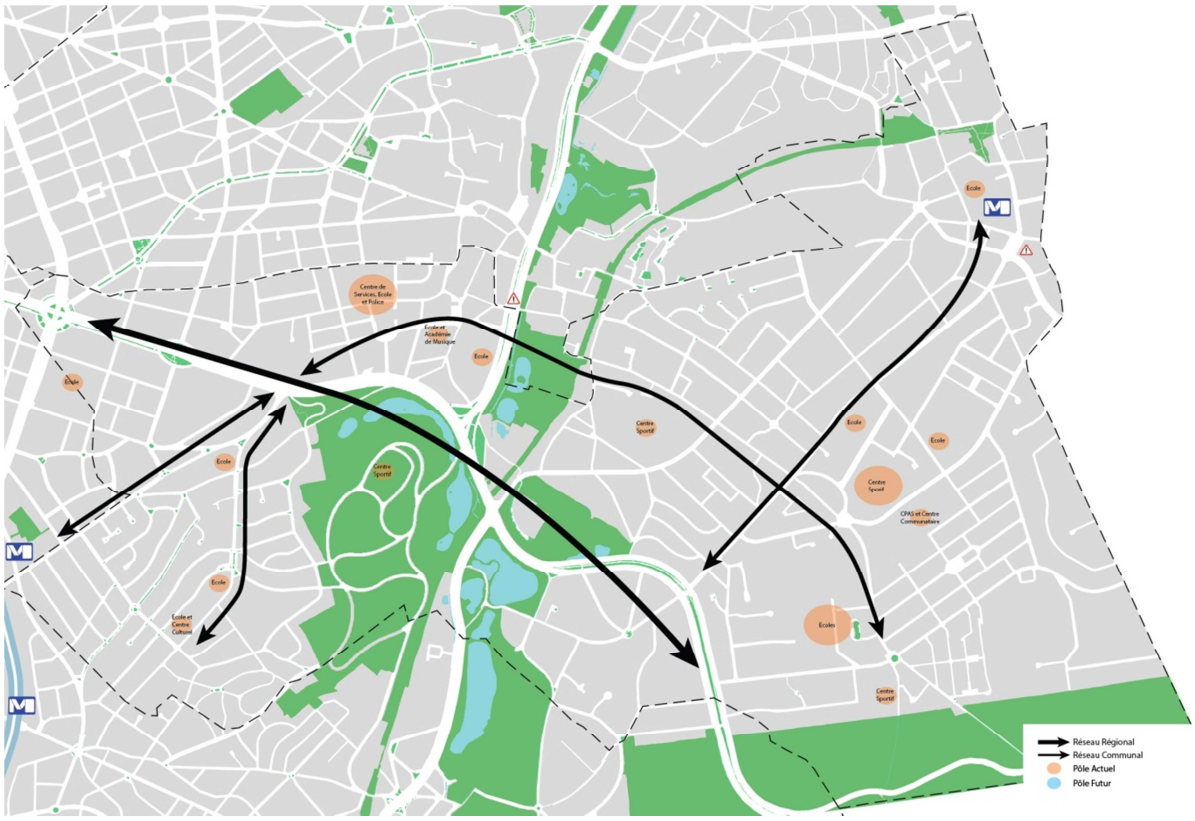
La majorité des rues locales à Woluwe-Saint-Pierre est en zone 30 (90%), avec un système de sens uniques et de nombreux SUL. Les rues locales sont donc de fait déjà en grande partie cyclables en toute sécurité. Le Plan d'Action soutient activement la volonté de la commune de transformer rapidement les dernières rues qui s'y prêtent en zone 30, par des mesures de Police dans un premier temps puis par d'éventuels dispositifs ralentisseurs.

Outre la sensibilisation, il faut attirer l'attention en rue sur la possibilité et l'intérêt du vélo. Les rues doivent inviter à faire du vélo. La commune doit créer des itinéraires vélos lisibles et continus, avec un haut niveau de sécurité et de confort, à compléter par une signalisation directionnelle. Ce **réseau structurant local** doit répondre au maximum aux critères suivants :

Principes utilisés pour la définition d'un réseau structurant local
✓ Créer des liaisons en ligne tendue reliant les quartiers, les pôles locaux (administration communale, écoles secondaires, hôpitaux) et les nœuds de transports en commun (gare, stations de métro). Ceci a résulté en un schéma de principe.
✓ Créer un réseau en grille, visant un maillage de 500 m
✓ Privilégier des alternatives aux axes de grande circulation (motorisée et transports en commun)
✓ Intégrer les ICR dans le réseau structurant local. Les deux ICR ne sont pas à considérer comme un 'niveau supérieur' d'itinéraire vélo, mais comme des éléments à intégrer dans le réseau local.

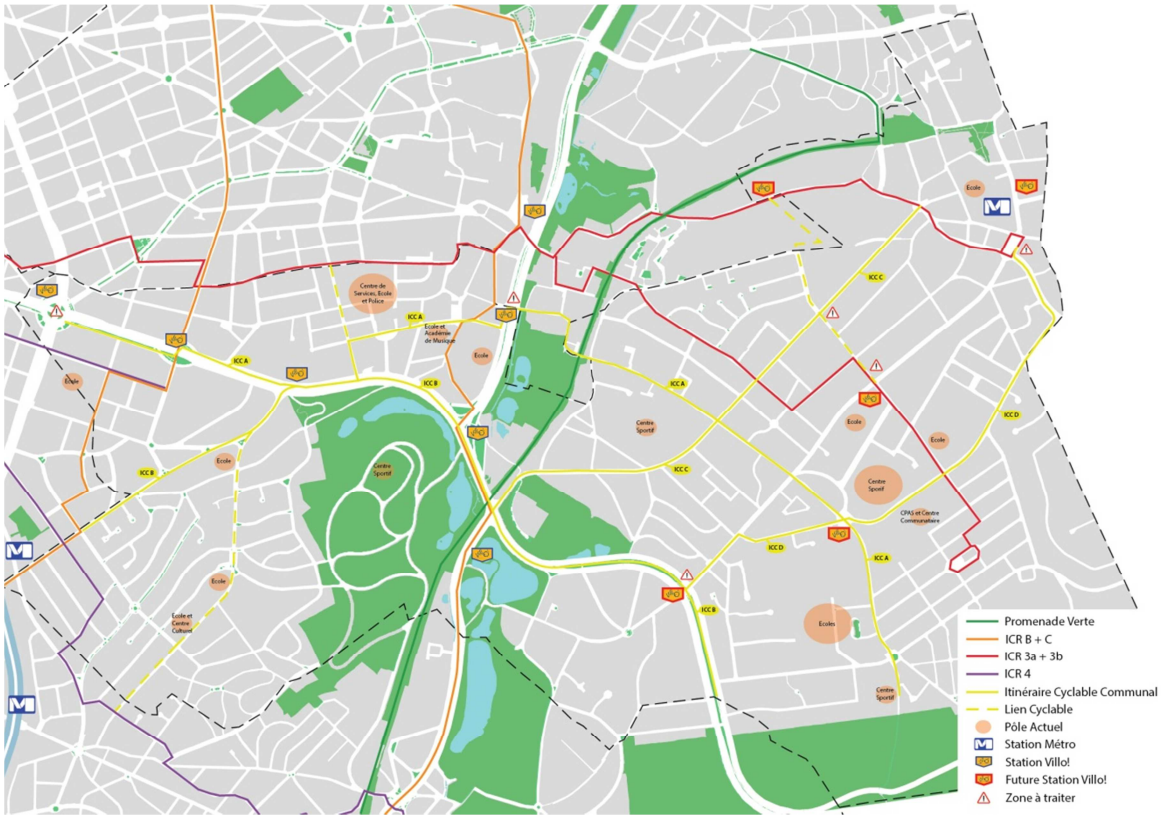
✓	Veiller à se conformer aux réseaux locaux des communes voisines
✓	Etre bien connecté avec les itinéraires sur les grands axes.

Dans le cadre du Plan d'Action, il a été décidé de partir d'une situation schématisée. Comme il apparaît dans la carte ci-dessous, le réseau schématique a été dessiné en reliant les différents pôles qui génèrent potentiellement des déplacements à vélo (écoles, services et commerces).



Sur base de ce schéma de principe et en vue d'assurer une certaine cohérence, la définition du réseau structurant privilégie un travail soit sur un **itinéraire complet**, soit sur **un quartier dans son ensemble**. Ce réseau tire parti également des projets régionaux de création d'itinéraires cyclables régionaux. Ceux-ci sont complétés par des propositions d'itinéraires cyclables communaux pour assurer un maillage plus fin et plus en adéquation avec les besoins locaux. Ci-dessous, la carte des ICC proposée par le Plan d'Action. Il est à noter que l'avenue de Tervueren est une voirie régionale ce qui implique que son aménagement est à réaliser par la Région, en concertation avec la commune.

Ce réseau tient également compte des propositions de réseaux, notamment ICC, dans les communes voisines d'Auderghem, Etterbeek et Woluwe-Saint-Lambert.

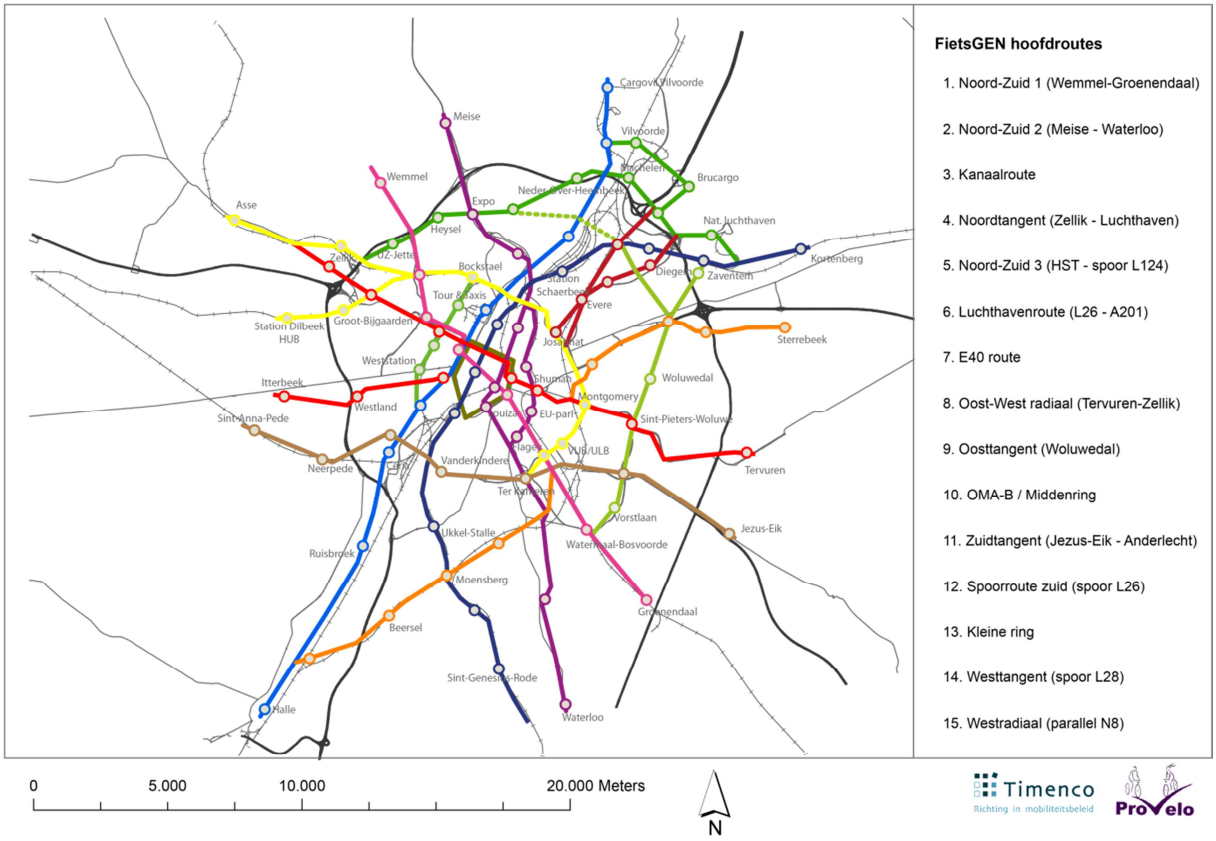


RER-Vélo

Outre ce réseau structurant, la Région de Bruxelles-Capitale a récemment identifiée des **itinéraires RER-vélo en collaboration avec la Région Flamande**. Ces itinéraires RER-vélo seront réaménagés comme des routes vélo rapides qui rendront possible des déplacements vélo supra-locaux. Lorsque l'infrastructure le permet, certaines routes longent les voies ferrées.

La commune de Woluwe-Saint-Pierre est concernée par deux axes de ce RER vélo :

- **La Radiale Ouest-Est** (n°8) qui relie Zellik à Tervuren et emprunte l'avenue de Tervuren
- **La tangente Ouest** (N°9) qui relie Watermael à Zaventem et emprunte le Boulevard de la Woluwe



Itinéraire Cyclables Régionaux (ICR)

Bruxelles Mobilité a défini un réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) qui sont progressivement mis en œuvre. Les ICR B, C, 3a, 3b et 4 concernent la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Hormis la signalisation, le balisage provisoire et à l'exception de l'ICR 4, les autres itinéraires n'ont pas encore été ni étudiés ni réalisés. Le Plan d'Action détaille les problèmes rencontrés sur les différents ICR et émet quelques propositions d'aménagements qui devront être évaluées dans le cadre des études d'aménagement des ICR prévues par la Région dès 2017.

Même si cela est cohérent par rapport à la politique régionale qui prévoit que ces itinéraires empruntent des voiries locales, où le trafic est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales, il peut paraître étonnant que l'avenue de Tervuren, fortement empruntée par les cyclistes, n'ait pas été reprise comme un axe cyclable fort, permettant une entrée facile et lisible (et déjà presque entièrement aménagée) depuis l'extérieur de la Région. Le Plan d'Action propose de l'intégrer comme ICC.

ICR B (Av. Louis Gribaumont) : Aménager PCM en montée et piste suggérée en descente

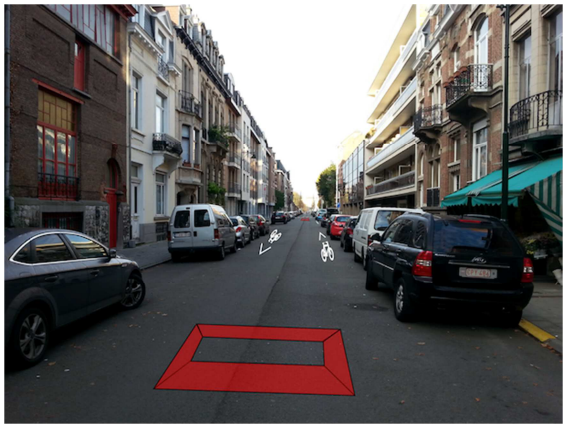
ICR 3 (# entre av. Val d'Or et rue de la Cambre) : Marquage (chevrons + vélos) après

les carrefours et rappel dans les longs tronçons

ICR 3a (Val des Seigneurs)

ICR 3b (Av. de l'Aviation)
1) Aménager traversée sécurisée et bidirectionnelle de l'av. Orban
2) Aménager plateau généralisé au carrefour avec l'av. des Mille Mètres

ICR 3b (Av. de l'Aviation) : Aménager plateau, extension de trottoir et barrières sécurisées devant l'école Mater Dei
ICR 3b (Av. Meurers)
1) Réaménager voirie – Mauvais état général
2) Marquage (chevrons + vélos)



ICR 4 (Rue du Collège Saint-Michel) : Aménager des coussins et rappel de marquage (chevrons + vélos)

La Promenade Verte

La **Promenade Verte** est une des **grandes forces de la commune** de Woluwe-Saint-Pierre en terme de vélo. Celle-ci traverse la commune sur près de 3,5km de piste et permet d'**éviter de nombreux obstacles naturels ou routiers** tels que le dénivelé récurrent ou le carrefour entre l'avenue de Tervuren et le boulevard du Souverain. Dans l'ensemble, la **cyclabilité** de la Promenade Verte est **garantie** mais la commune doit jouer d'influence pour que Bruxelles Environnement privilégie l'entretien de cette partie du tracé. Il est également important pour la commune de **mettre en évidence le potentiel** de la Promenade Verte auprès des citoyens, à la fois en terme récréatif mais surtout en tant qu'usage quotidien.

Les Itinéraires Cyclables Communaux

Afin de **compléter le maillage** et offrir un réseau **lisible** et **performant** aux cyclistes, les propositions d'itinéraires cyclables communaux **(ICC)** sont détaillées ci-après. Ceux-ci visent à connecter les différents pôles de la commune et des communes voisines. La mise en place et la sécurisation (aménagements proposés) de ces itinéraires doit être une **priorité** pour la commune.

ICC A : **Montgomery – Madoux** : via av. de Tervuren	
Intérêt et potentiel	Créer une dorsale le long de l'av. de Tervuren. Ce tracé est un lien important entre les quartiers de Saint-Paul, Sainte-Alix, Stockel et les quartiers de Gribaumont et du Chant d'Oiseau.
	Trafic de transit cycliste (communal et régional) déjà important à l'heure actuelle.
	Ce tracé prendra beaucoup plus d'ampleur avec le projet de RER vélo de la RBC.
	Le tracé étant déjà muni d'une piste bidirectionnelle il n'y a que très peu d'aménagements à y effectuer.
Aménagements	La piste étant aménagée de dalles, celles-ci tendent à se disloquer (voir ci-dessous). A l'heure actuelle, le meilleur revêtement reste l'asphalte.
	Aménager le maillon manquant entre le Square Léopold II et le rondpoint Montgomery. Pour ce faire, deux scénarii se dessinent. **Afin d'ancrer le vélo comme alternative crédible, le Plan d'Action plaide en faveur du scénario le plus ambitieux.** Pour ce tronçon, une collaboration avec la Région est à envisager (le projet serait déjà en cours d'étude)
	Scénario 1 : Le plus ambitieux (voir plan ci-dessous), prolonge la piste bidirectionnelle dans la latérale de l'av. de Tervuren après l'avoir traversée à hauteur du Square Léopold II. Il convient de transformer le stationnement en épis en stationnement longitudinal (suppression d'environ 40 places sur 100 disponibles).
	Scénario 2 : Le scénario minimum prévoit d'un côté (direction Square Léopold II) une piste cyclable marquée (PCM) dans la latérale ainsi que quelques aménagements ralentisseurs. La largeur (5,5m) de la voirie permet une PCM malgré la distance de recul requise pour le stationnement en épis (4,1m). De l'autre côté (direction Montgomery), le scénario prévoit l'aménagement d'une piste suggérée avec marquage (chevrons + vélos). Dans ce scénario, la traversée des rails à hauteur de la rue de Georges et Jacques Martin est dangereuse pour les cyclistes et l'étroitesse de la voirie ne permet pas une cyclabilité idéale.

ICC B : **Pétillon – Joli Bois** : via av. des Volontaires, av. Général de Longueville, av. Jules César, av. de Tervuren, av. du Val d'Or, av. Charles Thielemans, place des Maïeurs, rue Pierre de Cock, rue de la Station et rue au Bois	
Intérêt et potentiel	Créer une transversale forte entre le Nord-Ouest et le Sud-Est de la commune.
	Relier certains quartiers importants aux pôles de services et à de nombreuses écoles et centres sportifs communaux.
	Itinéraire similaire sur une grande partie du tracé à celui du bus 36 ce qui renforce sa lisibilité (carte mentale) pour les usagers.
	Servir de lien entre les différents ICC.
Aménagements	**Av. des Volontaires** : Aménager une PCM dans la montée (vers Pétillon) et une bande cyclable suggérée dans la descente (voir ci-dessous)
	Av. Gén. De Longueville : Bande cyclable suggérée de chaque côté (rappel du marquage chevrons + vélos).
	Av. de Tervuren (croisement avec l'av. Val d'Or) : Aménager et sécuriser une traversée cycliste à hauteur de la traversée piétonne et sécuriser (voir ci-dessous).
	Av. Val d'Or : Aménager un plateau devant l'école Don Bosco avec extension de trottoir et barrières de sécurité pour la traversée piétonne.

	Av. Val d'Or (croisement avec rue de la Cambre) : Sécurisation du croisement avec l'ICR. Aménager un plateau généralisé avec oreilles de trottoir et rajouter le passage piéton manquant.
	Av. Ch. Thielemans : Voirie large, stationnement des deux côtés malgré la présence de nombreux garages. Revégétaliser la rue en y plantant des arbres de part et d'autre. Aménager un double coussin entre l'av. Val d'Or et la rue Lancsweert. Marquer une bande cyclable suggérée des 2 côtés de la voirie
	Blvd. de la Woluwe : Elargir la piste cyclable de la rue de Cock jusqu'à la rue de la Station (voir ci-dessous). Aménager une traversée sécurisée avec berme centrale. Comme on peut le remarquer sur le plan ci-dessous, ces propositions d'aménagements correspondent bien aux aménagements prévus par le projet de prolongement du Tram 94 sur le boulevard.
	Rue de la Station : Marquage d'une bande cyclable suggérée (chevrons + vélos) des deux côtés de la voirie tout le long. A noter que l'aménagement d'un chemin cyclable dans le Parc des Sources est envisagé et permettrait de relier le boulevard à la Promenade Verte, tout en évitant la rue de la Station.
	Rue au Bois (jusqu'à av. Orban) : Marquage d'une bande cyclable suggérée (chevrons + vélos) des deux côtés de la voirie tout le long.
	Rue au Bois (entre av. Orban et av. Manoir d'Anjou) : A court-terme, le Plan d'Action préconise le passage de l'ICC par la rue Jules Du Jardin (dans le sens de la circulation) moyennant quelques aménagements (notamment l'inversion du stationnement en épis pour éviter les conflits avec les vélos) et par la rue au Bois dans l'autre sens. A long-terme, le passage dans les deux sens dans la rue au Bois est le tracé le plus isible. Mais cecirequiert la suppression d'une bande de stationnement pour l'aménagement d'un SUL confortable, étant donné l'étroitesse de la rue.
	Rue au Bois (après le rond-point et jusqu'à l'av. du Prince Baudouin) : Aménager une PCM dans la montée et une bande cyclable suggérée dans la descente.

ICC C : **Jules César – Chant d'Oiseau** : av. de l'Atlantique et av. du Chant d'Oiseau	
Intérêt et potentiel	Relier les écoles du Chant d'Oiseau à l'ICC B et donc au reste de la commune.
	La déclivité est importante mais il n'existe aucune alternative performante.
Aménagements	**Av. de l'Atlantique** : Aménager un plateau à hauteur de l'av. des Muguets pour réguler la vitesse des automobilistes descendants (assurer une continuité de langage avec les aménagements devant l'école Notre-Dame des Grâces). Une piste cyclo-piétonne pourrait être aménagée dans la montée mais l'étroitesse du trottoir (2,3m) permet difficilement cette option. La suppression d'une bande de stationnement pour aménager une piste cyclable sécurisée dans la montée n'a pas non plus été prise en compte en raison de la suppression peu envisageable de la rangée d'arbre.
	Av. du Chant d'Oiseau : Aménager un double coussin entre le quadruple coussin et l'arrêt de bus « Mouettes » pour faire respecter la zone 30. Supprimer le panneau « fin de zone 30 » à hauteur des coussins actuels.

ICC D : **Musée du Tram – Stockel** : via av. Edmond Parmentier, av. Grandchamp, Val des Seigneurs et place Dumon	
Intérêt et potentiel	Relier deux pôles multimodaux importants.
	Relier l'Est de la commune à Auderghem (via le Blvd. du Souverain)
	Aménagements en très bon état même si la largeur de la piste cyclable permet difficilement le croisement.

Aménagements	Annoncer le croisement de la piste cyclable à la sortie de l'av. Louis Jasmin. (même panneau que pour les autres perpendiculaires à l'av. Granchamp)
	Mettre rapidement en place le projet de réaménagement de l'arrêt de Bus Kelle (devant l'école Jean XXIII). A l'heure actuelle, l'absence d'éléments de régulation de vitesse (hormis le feu) fait que la vitesse maximale autorisée n'est que rarement respectée.

ICC E : **Madoux – Stockel** : via av. Madoux, av. Orban et place Dumon	
Intérêt et potentiel	Relier deux pôles d'écoles et des centres sportifs au reste de la commune.
Aménagements	Passer la rue en zone 20 et enivsager la création d'une rue cyclable. Réfléchir au traitement du carrefour avec l'avenue de Tervueren pour faciliter la liaison avec la piste cyclable centrale de l'avenue de Terveuren.

ICC F : **Konkel – Av. Orban** : via clos A. Rappe, clos M. Fonteyne, av. Olieslaegers et av. de l'Aviation	
Intérêt et potentiel	Relier les ICR 3a et 3b.
	Desservir le Collège Don Bosco de WSL
Aménagements	Assurer un passage cyclable entre les deux clos.
	Av. Olieslaegers : La voirie offrant une largeur conséquente (5m de chaque côté), il convient d'y aménager une PCM de chaque côté
	Rondpoint (av. Olieslaegers et av. de l'Aviation) : Réaménager le rondpoint afin d'assurer une traversée sécurisée (voir ci-dessous)
	Av. de l'Aviation : Alors que la majorité des habitations qui se trouvent dans la rue dispose à la fois d'un garage et d'un parking privé, il paraît peu pertinent d'avoir du stationnement de chaque côté de la voirie. La suppression d'une bande complète de stationnement (entre l'av. Grandchamp et l'av. Orban) permettrait d'y aménager une PCM qui sécuriserait fortement un tracé pertinent à la fois pour les écoliers mais également pour assurer une véritable connexion vers la commune de Woluwe-Saint-Lambert. Un projet plus ambitieux mais pertinent serait de supprimer le stationnement de part et d'autre afin de garantir la sécurité et le confort d'un des seuls tracés qui permette aux cyclistes de traverser l'av. Orban (Aménagement de 2 PCM).

Av. de Tervuren : Scénario ambitieux (ICC A)

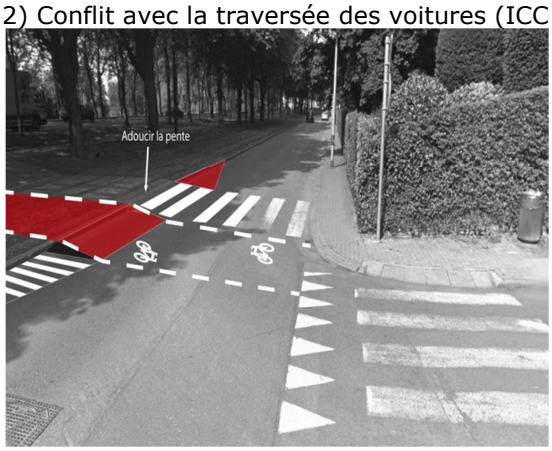
Av. de Tervuren : Scénario minimum (ICC A)

Av. de Tervuren : Les dalles se disloquent (ICC A)

Square Léopold II : Manque de lisibilité du croisement avec l'ICR B (ICC A) – absence de panneaux dans le sens du cycliste

Square Léopold II :
1) Aménager un plateau cyclo-piéton sécurisé et perpendiculaire à la voirie (Traversée dangereuse de la latérale) (ICC A)
2) Conflit avec la traversée des voitures (ICC A)

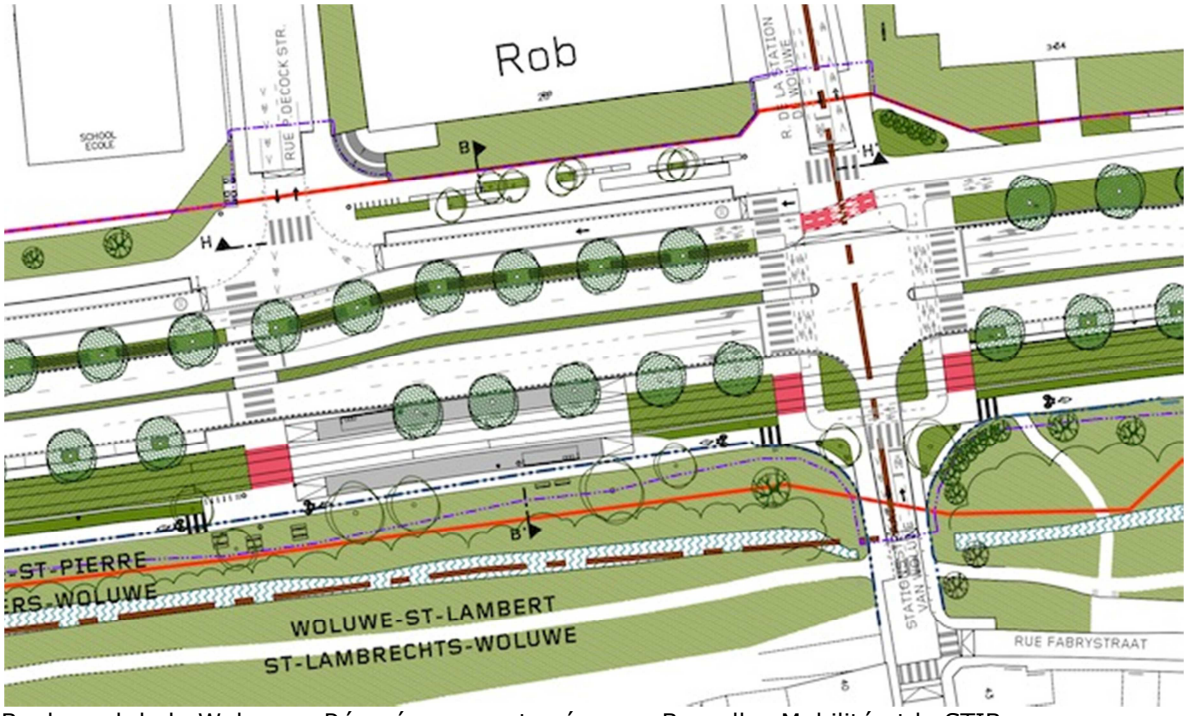
Av. des Volontaires (ICC B)



av. de Tervuren et av. Val d'Or (ICC B)

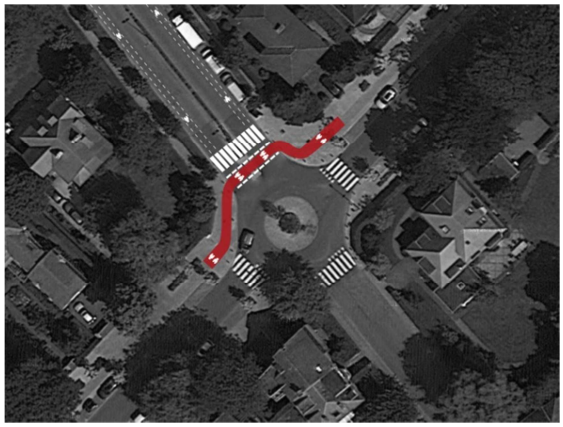
Blvd de la Woluwe (ICC B) – Piste bidirectionnelle

Blvd de la Woluwe (ICC B) – Traversée sécurisée bidirectionnelle



Boulevard de la Woluwe – Réaménagement prévu par Bruxelles Mobilité et la STIB

Arrêt STIB Kelle (ICC D) – Aucun aménagement de zone 30 devant l'école Jean XXIII



Av. Olieslaegers – Traiter la traversée cycliste du rondpoint

2.3.3 Aménager et gérer le réseau

Réseau structurant

Le réseau structurant doit bénéficier d'un niveau de qualité continu, égal à celui des ICR et apte à attirer des cyclistes débutants, de 8 à 88 ans. De manière générale, il faudra apaiser la circulation autant que possible, selon les trois grandes options d'interventions suivantes.

- **Dévier (en partie) la circulation** : mise à sens unique, sens uniques opposés, coupures pour la circulation avec passage pour cyclistes
- **Modérer les vitesses**, dans les rues et aux carrefours : largeur de chaussée réduite, aménagement de modération de vitesses (déplacement d'axe, dispositifs de modération des vitesses, plateau, oreilles de trottoir), en minimisant la gêne pour le cycliste (bypass etc.)
- **Réduire (en partie) le stationnement** si nécessaire, pour libérer l'espace pour un aménagement de qualité

Le choix de l'aménagement sur le réseau structurant doit toujours tendre vers le haut. L'aménagement suivra la grille décisionnelle en annexe. De manière générale, il est important de garder quelques points en tête lors de de la création ou l'entretien de nouvelles infrastructures cyclables :

- **Le marquage** : Même si l'abus de marquage peut nuire à la visibilité du cycliste, il est important de répéter celui-ci entre les carrefours lorsque les tronçons se font trop longs.
- **La signalétique** : Il est essentiel d'assurer la visibilité des itinéraires cyclables (ICR et ICC) lorsque ceux-ci se croisent. Pour cela, il faut garantir une hauteur et un positionnement adéquats de la signalétique.
- **Le revêtement** : L'utilisation d'asphalte doit être privilégiée par rapport aux autres types de revêtements (dalles, pavées etc.).
- **Le confort**: Afin d'assurer le confort des pistes, il est impératif de minimiser les bordures et changement de revêtement (parfois quelques centimètres peuvent être fatals), d'éviter d'installer les taques d'égouts sur les pistes cyclables et d'éviter le croisement non-perpendiculaire avec des rails de tram.

Le tableau ci-dessous précise la ligne de conduite pour les cas de figures courants à Woluwe-Saint-Pierre.

Cas de figure de rue locale	Solution de principe pour itinéraire vélo (ICR, ICC)
Rue de desserte résidentielle, où la tranquillité et la convivialité sont une plus-value	Zone résidentielle = priorité piétons, aménagement sans bordures *Rue cyclable – à tester sur les axes vélos (potentiellement) les plus utilisés*
Rue apaisée et tranquille : faible circulation + limite 30 respectée + dispositifs physiques de modération des vitesses	Mixité – BCS (bande cyclable suggérée) PCM en cas de grand afflux de cyclistes
Rue locale plus chargée (collecteur) : circulation plus importante, bus, camions (livraisons)…	PCM
Sens unique ; chaussée (hors stationnement)	SUL

A. 4m25 ou plus B. moins de 4m25	A. PCM à contresens, BCS dans le sens B. BCS dans les deux sens *PCM min. 1m + min. 0,50 distance de la bordure + chaussée min. 2m75*[10]
Rue excessivement large pour zone 30 Rue en pente forte, sens de la montée Rue connectée à un PCS déjà existant	PCS – unidirectionnelle ou bidirectionnelle, le cas échéant à droite de la bande de stationnement (à court terme, provisoirement : PCM)

Autres aménagements

Les collecteurs de quartiers

Av. des Frères Legrain : Aménager une zone de livraison aux alentours du rondpoint. Problèmes : Les camions stationnent sur l'avenue et rendent difficile le passage des cyclistes en montée.

Av. Roger Vandendriessche : Marquage (chevrons + vélos). Les plateaux assurent une bonne cyclabilité mais le marquage permet de sensibiliser les automobilistes à la présence de cyclistes.

Av. François Peeters : Marquage (chevrons + vélos) et aménagement de passages pour piétons traversant.

Place Dumon

La place Dumon se trouve à l'extrémité de la commune de Woluwe-Saint-Pierre mais elle en est pourtant le centre commercial. C'est un des pôles commerciaux et d'activités les plus fréquentés de la Région de Bruxelles Capitale, il est donc générateur d'un grand nombre de déplacement extra et intra-communaux. Or, d'après les chiffres de Bruxelles Mobilité, près de 7% des personnes s'y

[10] Vade-mecum vélo de la RBC, cahier Sens Uniques Limités

rendent à vélo (contre 1% pour l'avenue Louise). La place a donc un potentiel cyclable très élevé qui ne demande qu'à être exploité. Malheureusement, à l'heure actuelle, la place n'est que difficilement cyclable alors qu'elle est parcourue par l'ICR 3a qui relie la station de métro Stockel.

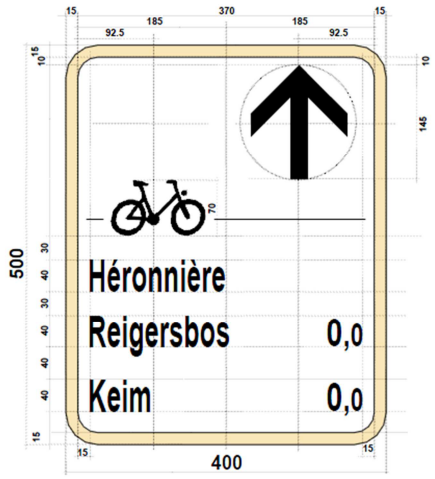
La place Dumon fait actuellement l'objet d'une étude pour son réaménagement au travers d'un concours d'architecture. Plusieurs bureaux ont été sélectionnés et un comité d'experts formé d'architectes, d'urbanistes, d'experts en mobilité et de représentants communaux et régionaux, analysent ces projets pour aider le Collège dans sa sélection du bureau lauréat. Lors des plans d'aménagement définitifs, la commune doit veiller à la cohérence des cheminements cyclables sur et aux abords de la place, et ce tout au long de l'élaboration du projet. En effet, le réaménagement récent de certaines places importantes a malheureusement démontré que la lisibilité des itinéraires cyclables n'avait pas été suffisamment prise en compte. L'essor de l'usage du vélo est-tel qu'il est important de consacrer une réflexion accrue au positionnement du vélo (à la fois en terme d'aménagement mais également en terme de stationnement) sur la voirie et qu'il est absolument crucial de considérer le vélo comme un mode de transport à part entière.

Le Plan d'Action fait également un point sur le stationnement vélo aux alentours de la place Dumon et de la station de métro de Stockel dans le champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

Signalisation

Le réseau structurant doit être complété par une **signalisation des destinations locales et des distances**. Cette signalisation guidera le cycliste débutant sur les meilleurs itinéraires. Elle est un outil de sensibilisation aux faibles distances et à l'utilité pratique du vélo au quotidien.

- Cette signalisation sera conçue sur base du réseau défini. Elle aura son impact optimal quand le réseau sera complet, mais elle peut déjà être mise en place progressivement, sur des itinéraires déjà bien cyclables ;
- Elle sera aussi déclinée sous forme de schéma local du réseau, avec les distances entre les pôles, téléchargeable sur les pages vélo du site web et diffusé en version papier ;
- La commune appliquera la charte graphique de signalisation d'ICC développée par la Région, cohérente avec la signalisation ICR, qui oriente les cyclistes sur des distances plus importantes à l'échelle régionale. Cependant, il serait souhaitable d'indiquer également le temps de parcours moyen: plus parlant, plus encourageant, mieux pour mettre en valeur la rapidité.



Source: Commune d'Anderlecht, photo : Espaces-Mobilités

Gestion des points noirs

Afin de faciliter la pratique du vélo, au quotidien ou de manière récréative, il est essentiel que la commune mette en place et tienne à jour une liste de « points-noirs » au point de vue des aménagements et des infrastructures. Le présent rapport met en évidence certains points noirs relevés lors des visites de terrain. Toutefois, des points noirs vont subsister et d'autres vont apparaître au fur et à mesure des développements et réaménagements et de l'augmentation du nombre de cyclistes. Cette liste peut être faite en interne par l'administration ou par les ouvriers communaux, mais elle sera plus pertinente si elle est alimentée par les associations cyclistes locales (ex : Gracq). Pour pouvoir relayer l'information auprès de la commune, il est impératif que celle-ci mette en place un formulaire en ligne avec visualisation des lieux (cfr. Champ d'action C : Site internet).

Innover

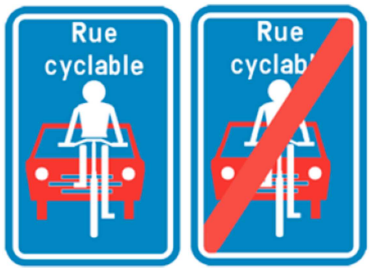
La Commune doit être prête à participer à des projets pilotes concernant le vélo. Elle pourrait par exemple **collaborer avec la Région pour tester la 'rue cyclable' en voirie locale**. La commune consultera les cyclistes pour sélectionner des liaisons sur son réseau vélo, déjà bien empruntés par les cyclistes ou avec un potentiel élevé.

> *« Une rue cyclable est une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin ; » (Code de la route – Article 2, alinéa 61)*

La particularité principale des rues cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes. Le cycliste peut occuper pleinement l'espace de la voirie. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30km/h.

La rue cyclable est facile à mettre en œuvre par les panneaux F111 – F113 avec maintien du profil classique, des trottoirs et du stationnement (pas de réaménagement physique, comme pour une zone résidentielle). L'aménagement de la surface pour exprimer le dispositif (couleur, marquage, ...) reste à définir et à tester par la Région, pour une uniformité dans toutes les communes. La rue cyclable offre plus de sécurité, confort et fluidité aux cyclistes sur des itinéraires (actuellement ou potentiellement) très utilisés par les cyclistes.

Exemple d'une rue cyclable aux Pays-Bas (source : Fieldoptimizer)



La rue cyclable est facile à mettre en œuvre par les panneaux F111 – F113

Une fiche technique relative à l'aménagement d'une rue cyclable en Wallonie est disponible en annexe.

Il est à noter que le concept de la rue cyclable commence à prendre de l'ampleur en Région bruxelloise. Après les premiers tests sur les contre-allées de l'avenue Louise, d'autres communes entendent explorer cette piste d'aménagement. Watermael-Boitsfort envisage l'aménagement d'une rue cyclable sur le Heiligenborre, voirie à sens unique, parallèle à la Chaussée de la Hulpe.

Entretien et nettoyage

Les services techniques doivent accorder une attention particulière à l'entretien des infrastructures et marquages vélo. La commune doit réagir dans les plus brefs délais et en fonction des priorités et urgences aux problèmes signalés par les cyclistes. En termes de nettoyage de pistes cyclables séparées (sur voirie régionale et locale), la commune définira avec la Région un mode de fonctionnement efficace.

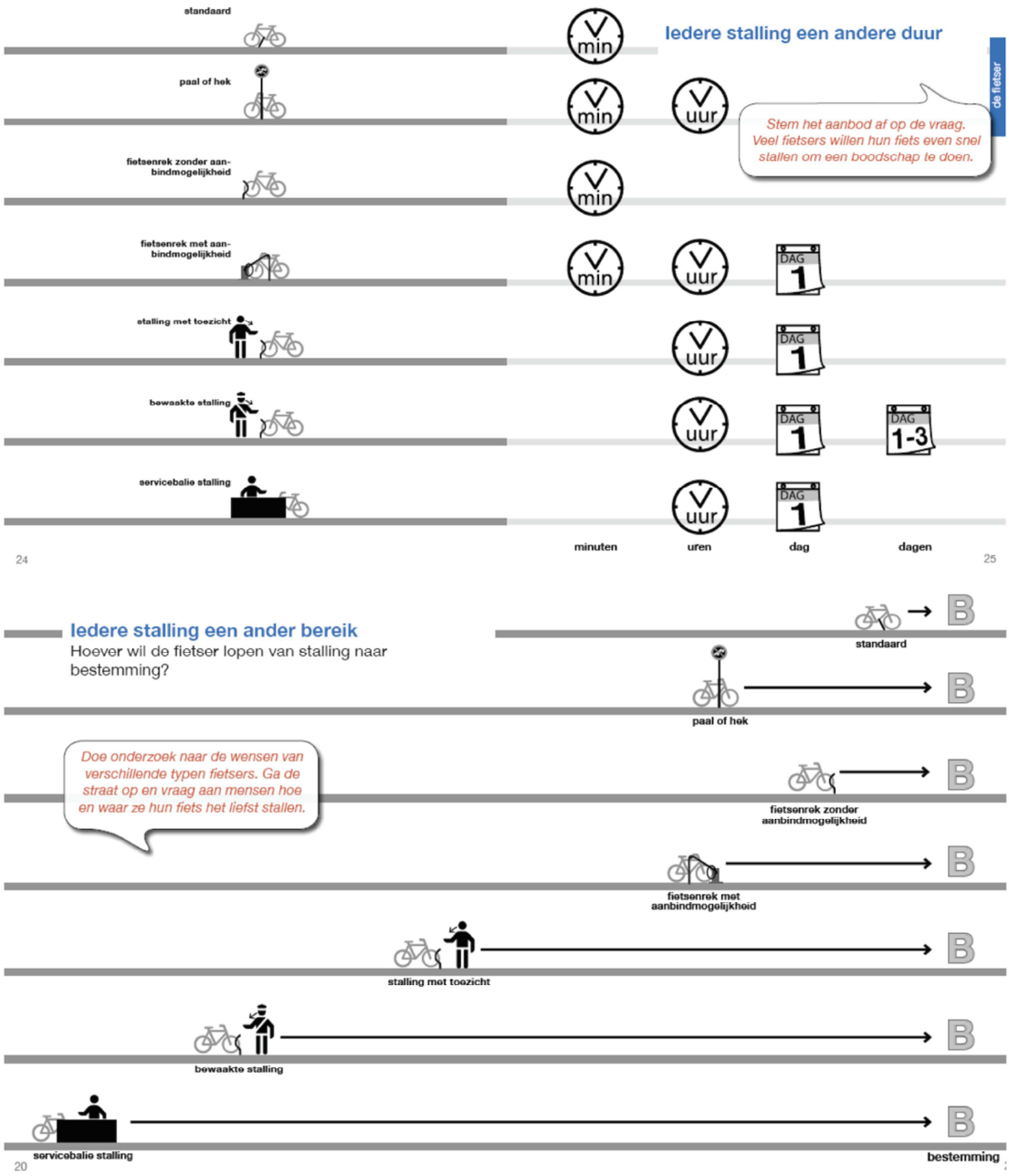
Nettoyage des feuilles sur un axe cyclo-piéton à Jette

2.4 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

Champ d'action : stationnement vélo

2.4.1 Le Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS)

A l'heure actuelle, la commune de Woluwe-Saint-Pierre est entrain de finaliser son PACS. Dans celui-ci, outre les normes régionales pour le stationnement des vélos, il existe toute une série de mesures que la commune doit prendre en compte dans sa politique de stationnement. Comme précisé ci-après, il est nécessaire de diversifier l'offre de stationnement en fonction de l'usage. L'infographie, ci-dessous, reprend les différents instruments à utiliser en fonction du temps de stationnement et de la distance parcourue par le cycliste entre le lieu de départ et l'endroit de stationnement.



Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

De manière générale, le Plan d'Action insiste sur l'importance du stationnement de moyenne durée. Les pôles tels que les écoles, la gare, les bibliothèques et les supermarchés doivent impérativement être équipés par du matériel permettant le stationnement de moyenne durée (1/2 jusqu'à 2 jours). Ce genre d'équipement incite les gens à se déplacer à vélo en leur offrant une place sécurisée et adaptée à la durée de leur stationnement, plus que de simples arceaux.

2.4.2 Orientations pour le stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons:

- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable ;
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Stationnement sur l'espace public

Les éléments à prendre en compte sont:

- Prévoir une offre proportionnelle à la demande réelle, générée par les destinations ;
- Répondre aux besoins différents du stationnement de courte durée (par ex. course rapide) et de longue durée (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort ;
- Prévoir des solutions de rangement du vélo à domicile, surtout en milieu urbain ;
- Choisir des solutions techniques efficaces (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abimer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

Stationnement dans les écoles

L'article 11 du titre 7 du Règlement régional d'urbanisme stipule que lorsqu'il s'agit d'une école, le stationnement des vélos du personnel et des étudiants s'effectue dans des installations propres et non sur la voirie. L'installation doit être le plus près possible de l'entrée publique, à une distance maximale de vingt mètres. Si plusieurs équipements sont proches les uns des autres, ils peuvent être groupés si cela apporte un plus. La Commune doit accompagner les écoles dans le développement d'une offre en stationnement sécurisé pour les vélos. Des subsides pourront être accordés par la Commune ou recherchés auprès d'autres partenaires (Fédération wallonie Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, Région flamande…).

Comptages

A l'heure actuelle, la commune n'a pas une idée précise de l'occupation du stationnement par les vélos. Programmer un ou deux comptages annuels (aux alentours du mois de septembre et/ou du mois de mai) serait une manière d'évaluer partiellement celle-ci. Ce comptage permettrait de mesurer le taux d'occupation des équipements disponibles et de répertorier les lieux de stationnement « sauvage » qui démontrent plus que vraisemblablement une offre trop faible en ces lieux ou une mauvaise localisation par rapport aux besoins (ex. Stockel). Ce comptage pourrait être fait en collaboration avec les agents de quartiers à qui la consigne a déjà été donnée qu'ils prennent note des endroits trop souvent occupés par du stationnement « sauvage ».

Stationnement résidentiel

Le point de départ de la grande majorité des déplacements reste le domicile. Certaines habitations ne permettent pas de ranger des vélos en immeuble en tout confort (garage, local spécifique). Laisser son vélo la nuit dans l'espace public comporte un risque réel. Et la peur du vol et du vandalisme est un frein connu à l'utilisation du vélo. Villo est un élément de réponse, mais aussi un

service moins souple à l'usage : station à station, plutôt que porte-à-porte. Pour stimuler l'usage quotidien, la possession du vélo personnel doit donc être encouragée, entre autres par des solutions de rangement de qualité.

La commune doit poursuivre son idée de développer une offre de box vélo (minimum 2 par an) et mettre en place un processus de suivi de la demande. Des vélobox inutilisés risquent de discréditer l'initiative. Et d'autres solutions sont à envisager pour une demande importante.

- La commune peut lancer un appel à candidats locataires, via les canaux de communication de la commune. (journal communal, site web). Le tarif restera modeste (50€/an). Les règles offriront un maximum de souplesse : tout candidat prêt à payer doit avoir accès au service (adulte ou enfant, individu ou grande famille).
- Les vélobox seront installés aux endroits de la plus grande demande (dans un rayon d'environ 100 m), en principe sur un emplacement de stationnement ou éventuellement en trottoir si cela n'occasionne pas de gêne.

Aux endroits où la demande dépasse/ra les possibilités d'un vélobox (difficile de caser plus de 5 vélobox dans une rue), des opportunités pour créer des parkings vélo de quartier hors voirie seront cherchées. A terme, la gestion de ces parkings vélo de quartier pourrait être assumée par l'Agence Régionale de Stationnement.

- Des grandes unités sécurisées de 20 à 50 places peuvent être installés hors voirie ou en intérieur d'îlot
- Des opportunités de locaux vélo de quartier en immeuble sont à envisager: propriétés communales ou CPAS, rez commercial inoccupé, box de garage, partie d'un garage voitures. Les modalités de la gestion sont à définir, en concertation avec les usagers : accès (clés), vérification de vélos abandonnés etc.

Le service Urbanisme continuera à lui veiller au respect strict du titre VIII, article 17 du RRU pour l'intégration de local vélos/poussettes dans les nouvelles constructions de logement. Aucune dérogation ne sera accordée sur ce point (tant sur le nombre d'emplacements et leur surface, que sur l'accessibilité aisée à la voie publique) et les demandeurs seront encouragés à équiper chaque logement neuf d'au moins un emplacement vélo par chambre (cf. système d'application en Suisse). De même, en ce qui concerne les immeubles de bureaux, commerces et d'activités productives, le service Urbanisme continuera à veiller au respect strict du titre II, articles 13 et 17 du RRU et inciter les demandeurs à prévoir une offre de stationnement vélo sécurisé plus importante que le minimum légal.

> Pour rappel, extraits du RRU:
>
> Titre VIII, art 13
>
> Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.
>
> Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :
>
> 1° être sécurisés ;
>
> 2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;
>
> 3° être couverts ;
>
> 4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.
>
> ARTICLE 17 LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VÉLOS À CRÉER
>
> En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parcage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.
>
> Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

1° être sécurisés ;

2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;

3° être couverts ;

4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

Dans des projets de constructions de la commune même, un local vélo de grande qualité utilitaire et esthétique doit toujours être intégré.

Local vélo de quartier (Anvers)

Local vélo intégré dans des nouveaux immeubles ou rénovations[11]

Conversion de locaux en parkings vélo en France

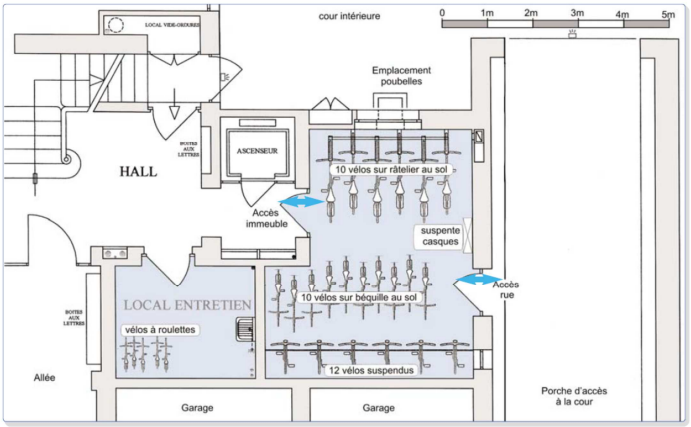
Plusieurs villes françaises ont lancé des appels à projets pour transformer des locaux sans réelle affectation en parkings vélos de proximité. Cette approche permet de rénover le bâti existant et de créer à peu de frais et en peu de temps un réseau de parkings dans les quartiers.

A Bordeaux, la Bicycletterie est un ancien garage d'immeuble reconverti en garage à vélos collectif. Les vélos sont stationnés de manière efficace à l'aide d'un système de rack double étage. Le parking est ouvert 24h/24 et est sécurisé par un accès par badge dont l'abonnement individuel revient à 5€ par mois.

Source : Bordeaux - La Bicycletterie (source : CERTU - InCité)

A Lyon, une loge de concierge de 22 m² dans un immeuble ancien en copropriété a été transformée en un parking offrant 32 emplacements vélos.

[11] Source: Mobiel 21 – Fiets Suite



Source : CETE de Lyon - Architecte Paul Bacconnier

Lille Métropole mène un partenariat pour transformer les anciens locaux Numericable, qui servent à abriter des équipements de télécommunication mais dont la taille s'est fortement réduite. En fonction des espaces, les locaux peuvent accueillir entre 20 et 30 vélos.

Source : Ville de Lille

Stockel

En terme de stationnement, il est particulièrement important de traiter le cas de la station métro de Stockel. A l'heure actuelle, l'offre de stationnement ne satisfait pas la demande croissante. Comme on peut le voir sur les photos ci-dessous, les vélos accrochés à des panneaux se multiplient car les arceaux disponibles sont trop souvent remplis. Afin d'assurer un confort et une sécurité maximale, il est impératif qu'un pôle intermodal aussi important que Stockel soit aussi muni de places de stationnement couvertes et en nombre suffisant pour accueillir une demande de moyenne durée (une journée). Aujourd'hui, seule une dizaine de place de la sorte sont disponibles. A long-terme, la commune doit envisager l'installation d'un véritable parking vélo sécurisé d'une centaine de places, à l'instar de ce qu'il se fait dans les gares ferroviaires (ex. Louvain, Gand, etc.).

Le développement important des vélos pliables requiert également des approches nouvelles pour le stationnement des vélos. Une inspiration pourrait être le système Brompton Dock qui est un système de casiers sur deux étages qui permet de ranger jusqu'à 40 vélos sur l'équivalent d'une seule place automobile. L'avantage très net du casier est que le vélo reste à l'abri des intempéries et surtout du vandalisme. Plus d'infos : http://www.bromptondock.co.uk/

Système Brompton Dock à la gare de Guildford dans la banlieue de Londres (Source : Brompton)

2.5 Champ d'action C : ENCOURAGER LA PRATIQUE DU vélo

Champ d'action : information, sensibilisation, éducation

De nombreuses personnes croient encore aujourd'hui que seules de bonnes infrastructures attirent les cyclistes. Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. Malheureusement, le rôle de la communication dans le changement d'habitudes des citoyens est encore trop souvent sous-estimé. S'il convient d'avoir des infrastructures en bon état, sécurisées, lisibles et confortables, il est également indispensable de **promouvoir** de manière soutenue l'usage du vélo au quotidien. La promotion du vélo comprend des **actions d'information, de sensibilisation et d'éducation**. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra :

- **Récompenser les cyclistes actuels** : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- **Encourager les cyclistes frileux** : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- **Convaincre les cyclistes potentiels** : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices…

2.5.1 Communication

Journal communal

Le premier canal de communication est le *Wolumag*, touchant potentiellement l'ensemble de la population. Il faudra s'insérer dans la ligne de conduite journalistique : privilégier des annonces d'évènement. La cellule mobilité doit programmer, en concertation avec la rédaction du journal, les thèmes vélo potentiels, de manière régulière

- Présentation conséquente du Plan Vélo, annonçant les actions pour les années à venir ;
- Par la suite, des petits articles pour annoncer une réalisation, une action bientôt entamée ou terminée, l'inauguration d'un aménagement ou d'un parking vélo, la remise de brevet cycliste, etc ;
- Annonce d'initiatives vélo par des associations, à condition d'être signalées 2 mois à l'avance ;
- Des articles sur des citoyens qui utilisent quotidiennement le vélo ou qui expliquent comment ils ont franchi le cap peuvent aider les cyclistes potentiels à se décider ;
- Utilisation systématique du logo vélo de la RBC (I bike Bru) ou bien un nouveau logo vélo spécifique à la commune.

Le site internet

Le site internet de la commune de Woluwe-Saint-Pierre contient actuellement très peu d'informations concernant la mobilité et celle-ci est peu structurée et peu orientée vers les besoins des usagers. Pour faciliter la vie des citoyens, (futurs) usagers, il est essentiel de créer une page dédiée au vélo et à toutes les informations relatives à sa pratique. A titre d'exemple, les sites internet communaux de Jette et de Woluwe-Saint-Lambert offrent des rubriques intéressantes. Voici une liste non-exhaustive des documents et informations qui devraient être publiés sur cette page :

- Des informations relatives aux aménagements réalisés dans la commune, que ce soit d'un point de vue des infrastructures (maintenance, nouveaux aménagements, etc.) ou du

stationnement (nouveaux box vélos, etc.). La page internet pourrait également permettre aux citoyens de se tenir informer et de réagir aux enquêtes publiques.

- La publication des itinéraires cyclables (ICR et ICC) pour en promouvoir l'usage.
- La publication du Plan d'Action pour permettre aux gens de se familiariser avec les actions proposées dans le cadre de l'Audit Bypad et d'avoir un retour plus avisé des principaux intéressés.
- Donner la possibilité aux citoyens de signaler des problèmes liés aux aménagements inappropriés ou défectueux par un formulaire en ligne et promouvoir cette initiative (via les associations de cyclistes) afin d'avoir un retour conséquent. Ce formulaire permettrait à la commune de mettre à jour sa liste de point-noirs afin de cibler au mieux ses interventions. Le recours à l'application FixMyStreet peut également être mis en avant.
- Mettre en ligne un formulaire permettant aux citoyens de faire la demande pour des box vélos.
- Des informations sur les initiatives régionales afin de relayer l'information auprès des citoyens de Woluwe-Saint-Pierre.

Réseaux sociaux

Les médias sociaux tels que Facebook ou Twitter sont des outils complémentaires aux médias traditionnels cités précédemment et qui ne touchent que très peu les plus jeunes générations. Pourtant, le potentiel du vélo est précisément à chercher du côté des jeunes. Les réseaux sociaux doivent être valorisées de manière générale par la commune dans ces communications au grand public. Ce mode de communication est peu onéreux et a le grand avantage de faciliter l'interaction avec les citoyens. Ceux-ci peuvent alerter aisément la commune sur un dysfocntionnement (itinéraire cyclable problématique, surcharge de stationnement pour vélos, etc). Ils peuvent également renforcer la participation citoyenne, notamment dans le cadre des enquêtes publiques. Le recours au numérique permet d'inciter les citoyens peu enclins à se déplacer, pour des raisons physiques, matérielles, familiales ou professionnelles, à prendre malgré tout part aux processus de décisions publiques. La commune a un intérêt certain à développer des outils numériques qui se veulent complémentaires des rencontres physiques entre les services et les citoyens.

Exemplarité

Afin d'être crédible auprès de ses citoyens, la commune se doit de jouer la carte de l'exemplarité. Pour ce faire, elle doit informer et sensibiliser les employés de l'administration à l'usage du vélo. C'est-à-dire, les inciter, par des actions spécifiques, à utiliser un vélo plutôt que de se déplacer en voiture. Une première étape a été atteinte dans ce sens puisque la commune a récemment mis des douches à disposition de ses employés. Ces différentes actions doivent être intégrées au plan de déplacement d'entreprise (PDE) de la commune.

Entreprises

Les entreprises sont un important vecteur de déplacement, il est donc primordial que la commune sensibilise les entreprises à favoriser l'usage du vélo auprès de leurs employés. Dans le même sens, la commune se doit également de relayer les initiatives régionales auprès des entreprises.

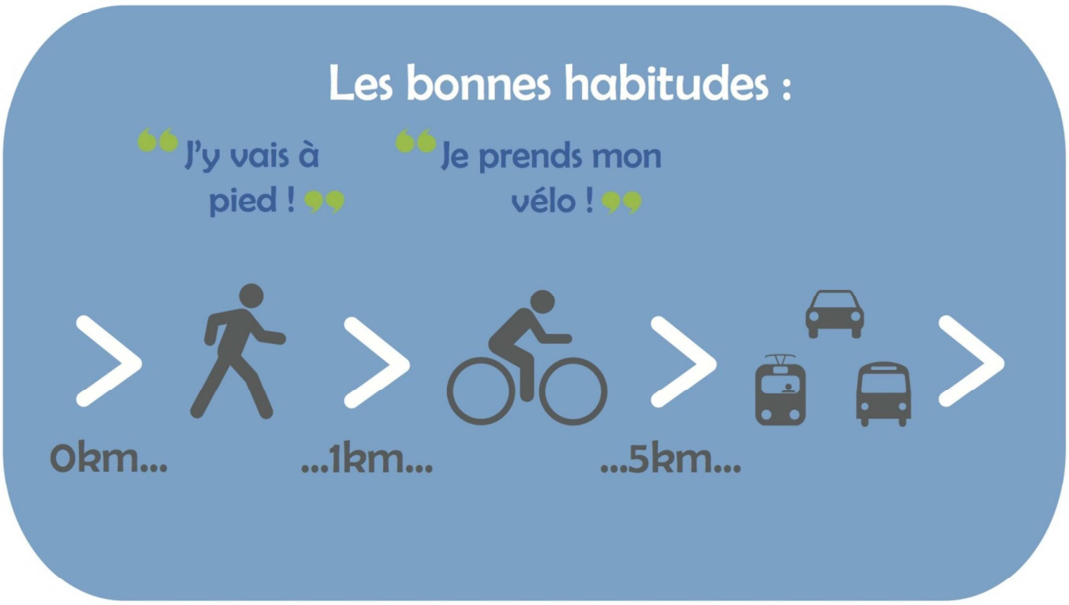
Promouvoir l'intermodalité

Les pôles multimodaux (métro, pôles tram/bus) offrent un potentiel de croissance très important comme destinations à vélo. Dans ce cadre, il paraît crucial de promouvoir ces pôles etc.) et de soigner leur accessibilité à vélo:

- Stockel ;

- Musée du Tram

Cette promotion doit se faire notamment par la diffusion de documents graphiques invitant les gens à effectuer leurs déplacements en combinant le vélo et les transports publics (voir ci-dessous).



Partenariats

En termes de partenariat, la commune se doit d'être le relais, le lien entre les associations (ASBL, mouvements de jeunesse, centre culturel, etc.) et les différents acteurs de la mobilité (la Police, la Région etc.). Elle doit être l'initiatrice d'une communication privilégiée avec et entre ces différents groupes.

Enfin, des partenariats peuvent également être établis pour des campagnes de communication plus spécifiques. Par exemple, la commune pourrait diffuser des messages à travers les différents moyens de communications des associations et vice versa, ce notamment afin de minimiser les coûts.

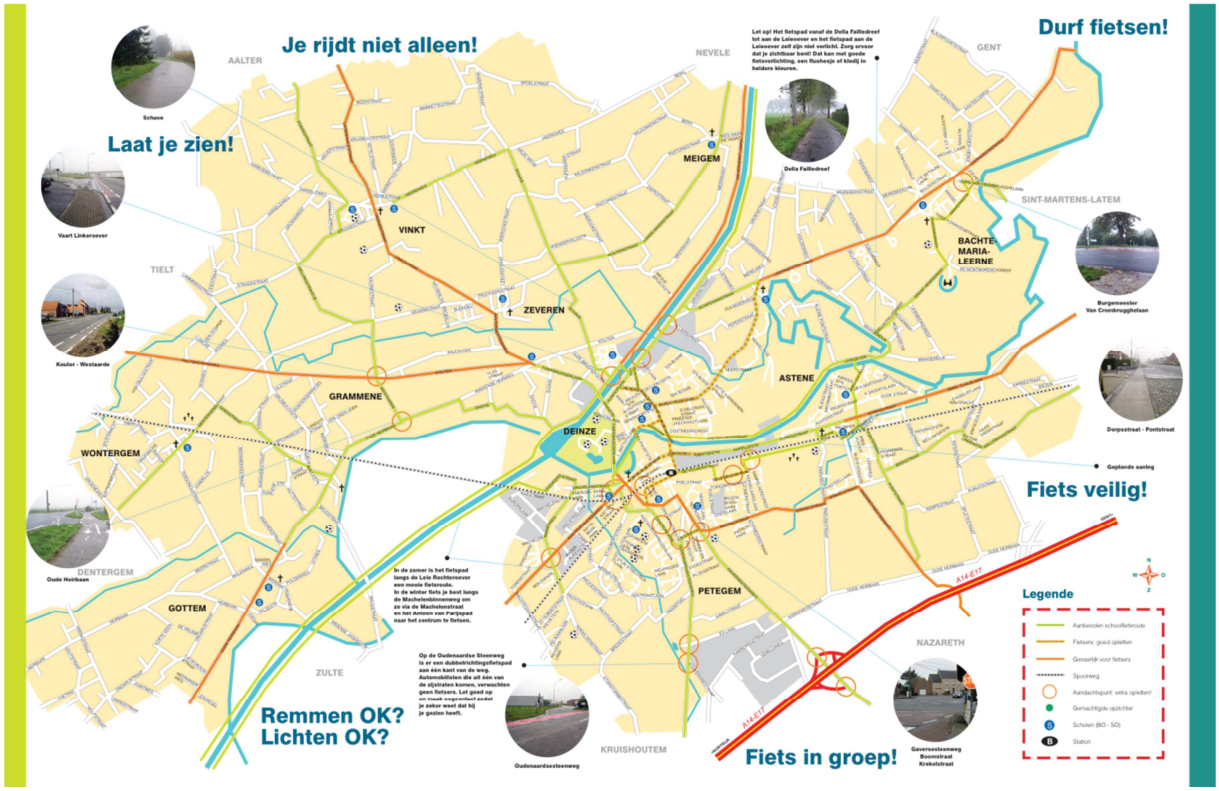
2.5.2 Education

Formations et brevets

A l'heure actuelle, l'école joue un rôle crucial dans la sensibilisation des jeunes à l'utilisation du vélo. Pourtant, à Woluwe-Saint-Pierre, aucune école ne participe au Brevet du Cycliste (voir dossier en annexe) et les autres initiatives de formation sont encore trop rares. Pourtant, la Zone de Police dispose d'une piste de sécurité routière qui peut s'avérer extrêmement utile à ces fins. Afin de banaliser l'usage du vélo parmi les jeunes et de leur apprendre à circuler selon des règles strictes de sécurité, il est indispensable d'institutionnaliser une formation concrète au sein des écoles primaires de la commune. La commune doit donc inciter les différentes écoles à s'investir dans ce domaine et à faire participer leurs classes (idéalement celles de 5ème primaire) au brevet.

Cartes d'accès écoles

Il paraît tout à fait essentiel que la commune s'accorde également avec les écoles afin de promouvoir les liaisons cyclables qui permettent l'accès aux écoles (ICR et ICC) tels que définis dans le Plan d'Action. Les écoles néerlandophones disposaient à l'époque d'une carte à distribuer aux parents et aux élèves afin de les familiariser avec les itinéraires sécurisés et surtout avec les points à éviter à tout prix. Cette carte doit absolument être mise à jour et distribuée également aux écoles francophones communales et libres (cfr. modèle en annexe).



Carte cyclable pour les écoliers – Source : Commune de Deinze

Découverte de la commune

Il serait également intéressant d'offrir aux habitants et plus spécialement aux nouveaux d'entre eux, une journée de sensibilisation aux itinéraires et aménagements cyclables de la commune.

L'attention sera focalisée sur les thèmes à découvrir, et non pas sur un message 'faites du vélo'. Pour la création de ces balades, la commune s'appuiera sur les associations diverses et les différents services et échevins. Une présentation standard est à développer avec le service communication.

- Une balade 'découverte de la commune', offerte une fois par an aux nouveaux habitants et fonctionnaires, par exemple pendant la semaine de la mobilité ;
- Un programme de 2 ou 3 balades thématiques par an, éventuellement liées à d'autres évènements : écologie, patrimoine, espaces verts, espaces publics, histoire sociale, architecture, enfants, … Cela reprendra des initiatives existantes, par exemple la découverte du patrimoine à vélo, organisé par Vélofiets dans la semaine de Mobilité. Il s'agit bien d'initiative vélo sur le territoire communal (pas des excursions pour vélotouristes) ;
- Annonce dans le journal communal, le site web…

Vélo électrique (VAE)

Enfin, il est indispensable de prendre en compte l'évolution technologique du vélo et l'apparition du vélo à assistance électrique (VAE). Vu son essor surprenant, aujourd'hui un vélo sur 8 vendus en RBC est un VAE, et vu le relief vallonné de la commune, le potentiel d'utilisation du VAE est particulièrement important à Woluwe-Saint-Pierre. Il serait nécessaire d'envisager l'organisation de séances d'informations et de formation à l'utilisation de ce type de vélos qui peuvent comporter des risques dus à la vitesse. Le VAE est une alternative non-négligeable pour les citoyens qui fuient l'usage quotidien du vélo pour des raisons de confort (transpiration) ou physique (efforts). Il l'est également pour les personnes qui ont des difficultés à se mouvoir. Comme dit précédemment, la part des plus de 65 ans est particulièrement importante dans la commune, il est donc important de cibler et de sensibiliser essentiellement ce groupe d'âge à l'utilisation du VAE en organisant des événements d'initiation.

L'octroi de primes à l'acquisition d'un VAE est une politique délicate. Tout d'abord, elle nécessite de disposer de budgets importants pour couvrir les demandes de primes. Ensuite, ses effets sur l'utilisation quotidienne sont encore à démontrer, certains citoyens réservant l'usage du vélo à des fins de loisirs. Souvent, les primes sont accordées en fonction des revenus du ménage pour limiter l'effet d'aubaine.

2.6 Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste

Champ d'action: organisation, moyens financiers et humains, suivi

2.6.1 Orientations pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal
- Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

2.6.2 Besoin des cyclistes

La commune de Woluwe-Saint-Pierre manque aujourd'hui d'informations concernant les usagers et l'usage qui est fait des aménagements cyclables. Afin d'y remédier, plusieurs pistes sont à mettre place.

Commission et groupe de travail

En vue d'instaurer une collaboration constructive entre les usagers et la commune, des réunions de concertations doivent être mises en place. Que celles-ci prennent la forme d'une commission (consacrée aux modes actifs et plus spécifiquement au vélo) ou d'un groupe de travail, que les réunions soient organisées de manière régulière ou ponctuelle, il est important qu'une plateforme soit mise en place afin de recueillir l'avis des différents acteurs (associations, usagers etc.) de la politique cyclable. De son côté, la commune plaide pour une commission englobant les 3 entités de la Zone de Police Montgomery (Woluwe-Saint-Pierre, Woluwe-Saint-Lambert et Etterbeek). Même si l'association des 3 communes paraît tout à fait pertinente et qu'une collaboration entre celles-ci pour traiter les principaux « points noirs » (ex : Rondpoint Montgomery) doit être mise en œuvre, l'ambition de réunir les principaux acteurs politiques, de l'administration et citoyens peut paraître

optimiste, du moins à court-terme. Le Plan d'Action souligne, ici, l'importance de mettre en place une commission et ne prend pas position quant à l'échelle à laquelle elle doit se faire.

Participation citoyenne

Au-delà d'une commission, il est absolument essentiel d'inciter les citoyens à donner un feedback par rapport aux problèmes d'infrastructures cyclables et aux enquêtes publiques qui concernent les aménagements. A l'heure actuelle, trop peu de gens savent qu'ils peuvent faire part à la commune de leur avis et de leurs suggestions. Pour ce faire, le site internet est évidemment un outil à privilégier (par exemple, en mettant en ligne un formulaire), mais la commune pourrait également lancer une enquête dans le *Wolumag* ou via les centres culturels. Cette enquête auprès des cyclistes, du type « satisfaction » (cfr. Enquête du Fietsersbond en annexe), peut également être réalisée en arrêtant les cyclistes sur le terrain (heures de point du soir pour que ceux-ci aient le temps de s'arrêter).

Associations cyclistes

Promouvoir, en utilisant les outils précités, les associations cyclistes (ex : Gracq) présentes sur la commune. Ces associations, qui vivent les infrastructures au quotidien, peuvent être une vraie manne d'informations précieuses pour l'administration communale et doivent être mises en avant, surtout auprès des jeunes et des nouveaux habitants.

2.6.3 Responsabilité et coordination

Communes voisines

La collaboration avec les communes voisines est essentielle, notamment pour assurer la continuité des aménagements et itinéraires cyclables. Il est notamment important de collaborer avec la commune d'Auderghem afin de décider du réaménagement de l'av. des Traquets. Dans le Plan Communal de Mobilité, la commune d'Auderghem a ciblé celle-ci comme futur ICC. L'av. des Traquets offrant un dénivelé intéressant, elle peut faire le lien avec la Promenade Verte, et donc le reste de la commune, à moindre effort.

Région

De manière générale, comme précisé ci-dessus, il paraît crucial d'intensifier la relation avec la RBC pour que celle-ci finisse rapidement la mise en place des itinéraires régionaux (ICR).

En outre, il serait intéressant de proposer à la Région d'organiser des réunions avec toutes les communes Bypad. Ce type de réunion permettrait aux communes de partager leurs diverses expériences et de réfléchir à des projets communs.

2.6.4 La politique cyclable dans les textes

L'absence de la problématique vélo dans la déclaration de politique générale est un mauvais signe pour le citoyen. A l'avenir, il paraît essentiel d'inscrire le principe de priorité STOP[12] (*stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer*) dans la politique communale de mobilité.

2.6.5 Moyens et acteurs

Acteurs politiques

Afin de sensibiliser les acteurs politiques de la commune à mettre systématiquement le vélo au sein de leurs réflexions en termes de politiques et d'infrastructures, la commune doit organiser une journée de visite de terrain. Certaines communes et villes (Gand, Louvain, etc.) ont mis en place

[12] Le principe "STOP" opère une hiérarchisation entre les différents modes de déplacement. La priorité est accordée aux piétons (*Stappen*), puis aux cyclistes (*Trappen*), ensuite aux transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin, aux véhicules privés (*Privévervoer*). Source : Gracq

d'innombrables mesures qui ne demandent qu'à être dupliquées au sein d'une commune comme Woluwe-Saint-Pierre. Il est donc crucial que les différents acteurs politiques (bourgmestre et échevins) ainsi que le personnel responsable de la politique vélo et de l'aménagement, prennent le temps de consacrer une journée complète à ce genre de visites. Celles-ci s'organisent régulièrement dans d'autres communes et ont prouvé leur efficacité.

Techniciens et fonctionnaires

Vélo-city (Nantes)

La participation des 2 CEMA, et/ou d'un responsable politique de la commune, au cycle de conférences Vélo-city à Nantes (juin 2015) est une excellente opportunité pour les conseillers en mobilité de se tenir au courant des développements et des dernières innovations (technologiques, politiques etc.) dans le domaine du vélo.

Entretien des infrastructures

Il est important de sensibiliser et former les employés et ouvriers communaux à l'entretien et au nettoyage des aménagements cyclables (neige, feuilles, etc.) et à faire un reporting en cas de problème. Des moyens humains suffisants doivent être mobilisables pour permettre aux techniciens et fonctionnaires de suivre des formations sur l'évolution du cadre règlementaire et des nouveaux développements (notamment le module de formation vélo de la formation CEMA).

La Police

Mobiliser **la Police** dans le cadre de ses fonctions. La commune doit encourager et inciter la Police à :

- Mener des campagnes de sensibilisation au respect des cyclistes (infrastructures, vitesse excessive, etc.)
- Mettre en place une (ou plusieurs) brigade à vélo. Celle-ci permettrait, tout d'abord, une plus grande proximité avec les citoyens. Ensuite, elle est également un moyen de promotion non-négligeable auprès de la population.
- Participer au groupe de travail vélo.

Étendre l'offre Villo

Le service Villo est une solution flexible pour l'utilisation occasionnelle du vélo. Il est aussi considéré comme une forme de sensibilisation, renforçant la visibilité du vélo dans l'espace public, donnant envie de le tester et rendant le vélo plus 'normal'.

L'évaluation Villo 2012 à l'échelle régionale indique que les non-utilisateurs ne manquent pas de confiance dans le service, mais hésitent surtout simplement à rouler à vélo en ville : le travail sur l'infrastructure et la cyclabilité reste primordial. L'évaluation Villo constate également que Villo est une solution statistiquement marginale, représentant environ 4% des déplacements à vélo dans la Région

Cependant, l'offre actuelle à Woluwe-Saint-Pierre, est encore trop limitée aux alentours de l'avenue de Tervuren pour être satisfaisante. A l'heure actuelle, des négociations sont en cours pour l'ouverture de 5 nouvelles stations.

- A l'arrêt de tram « Madoux » (# entre av. de Tervuren et av. Madoux)
- Au rondpoint Tibet (# entre rue au Bois et av. des Grands Prix)
- A l'arrêt de tram « Aviation » (# entre av. de l'Aviation et av. Orban)
- A la station « Stockel » (# entre av. d'Hinnisdael et av. d'Ophem)

- A l'arrêt de bus « Konkel » (au cimetière)

La commune doit tout mettre en œuvre pour que ces dossiers se finalisent rapidement et que les inaugurations puissent avoir lieu rapidement.

Vélocistes

Promouvoir les **vélocistes**. Leur connaissance du terrain (évaluation concrète des aménagements) et des différents acteurs est indéniable, ils sont donc des interlocuteurs à privilégier par la commune. Il paraît donc essentiel de les inviter au sein du groupe de travail proposé ci-dessus. De plus, il s'agirait de leur offrir une certaine visibilité dans la communication communale (site internet et journal). A noter que la commune a déjà lancé une première collaboration à l'occasion de l'opération *Cherry on the Bike*.

Point-vélo

A long-terme, envisager la création **d'un point-vélo** (stationnement, location et réparation) à la station de métro Stockel (pôle d'intermodalité, pôle commercial et proximité avec la promenade verte).

Financement structurel

Organiser un **financement structurel de la politique cyclable**. Le mode de financement de la politique cyclable est tel qu'il est difficile de lui consacrer un budget déterminé. Cependant certaines lignes budgétaires peuvent être clairement identifiées : promotion, stationnement, marquage, mise en place des propositions du Plan Vélo. Ces postes devraient être budgétisés annuellement et revus à la hausse.

Evaluation de la mise en œuvre

La mise en œuvre et le suivi du plan vélo seront assurés par les responsables et les structures existants. Le CEMA responsable de la cellule mobilité sera également le **coordinateur du Plan Vélo**. Il suivra et prendra des initiatives de mise en œuvre des actions. Les tâches du coordinateur sont les suivantes :

- Assurer la concertation transversale pour les projets d'infrastructure et d'aménagement. Une fois par an, le groupe de travail organisera une réunion spécifique 'plan vélo' pour faire le bilan et programmer l'année à venir. Le coordinateur assurera la concertation avec des acteurs externes (Région, STIB, BELIRIS, communes voisines) pour la prise en compte du plan vélo dans les projets.
- Initier une concertation, rassemblant les différents services et échevinats et les acteurs externes (écoles, associations,…).
- Coordonner la mise en place de parkings vélo aux équipements, pour définir avec les responsables la demande, l'offre, des normes et le suivi (voir volet stationnement)
- Préparer le bilan annuel des réalisations et des obstacles. Le bilan sera présenté pour avis au groupe de travail, et ensuite pour approbation au collège.
- Évaluer annuellement la charge de travail et le besoin d'un renforcement de la cellule mobilité. Cette évaluation sera intégrée dans le Plan Stratégique annuel du service Mobilité, qui analyse l'adéquation entre la charge de travail et les moyens humains mis en œuvre.

Evolution de la pratique du vélo

Avoir des chiffres réguliers sur des cyclistes roulants et des vélos garés permet d'objectiver les résultats du plan d'action notamment sur l'évolution globale de la pratique du vélo mais également sur l'impact local d'une intervention : « depuis qu'on a fait la piste cyclable, voit-on plus de cyclistes ?

La Commune doit définir quelques points de comptage supplémentaire dont la ligne de conduite est de :

- Choisir des lieux stratégiques, sur les itinéraires cyclables (régionaux ou locaux), de préférence des points de passage obligés ;
- Commencer les comptages immédiatement (bien avant tout réaménagement, afin de comparer l'avant et l'après) et les refaire au moins deux fois par an (printemps, automne) ;
- Appliquer la méthodologie de l'Observatoire du Vélo, éventuellement affinée selon les lieux ;
- Utiliser du personnel communal ou des volontaires ou les deux, encadré par l'observatoire du vélo qui pourra assurer le traitement.

Elle peut proposer à la Région d'ajouter des comptages sur le territoire de Woluwe-Saint-Pierre ou prévoir de les réaliser elle-même. Ces comptages permettraient d'avoir une meilleure connaissance de l'ampleur de la demande et pourraient se situer,

- Square Léopold II : Au croisement entre l'ICR et la piste bidirectionnelle de l'av. de Tervuren
- Square Roi Baudouin
- Rue au Bois : A hauteur du croisement avec av. d'Anjou et l'av. des Grands Prix
- Promenade Verte : Après le pont de la Woluwe en direction du parc

La Commune doit également évaluer régulièrement le taux d'occupation du stationnement :

- Les arceaux à proximité des pôles (rayon de 500 m), min. une fois par an, au moment d'affluence maximale : nombre d'arceaux (non-couvert, couvert), nombre de vélos aux arceaux, nombre de vélos hors arceaux
- Les parkings vélo publics hors voirie – sur terrain privé, en immeuble, parking de quartier – min. une fois par an au moment d'affluence maximale

Enfin, il est recommandé de lancer une enquête de type « satisfaction » auprès des cyclistes (cfr. Enquête du Fietsersbond en annexe). Ceci peut être fait en les arrêtant sur le terrain (heures de pointe du soir), via le site internet de la commune, via le journal communal et/ou via les associations cyclistes, relais essentiels auprès des citoyens.

	Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
A1	Achever la réalisation des ICR (tracés + aménagements)	Région	Commune	
A2	Définir un réseau structurant (validation des tracés des ICC par le groupe de travail)	Commune	Associations, Police, Vélocistes, Communes voisines	
A3	Aménager les ICC sur base des recommandations du Plan d'Action	Commune		
A4	Donner la priorité aux itinéraires reliant les pôles multimodaux	Commune		
A5	Traiter la place Dumon d'un point de vue de la cyclabilité	Région	Commune	
A6	Créer et gérer une liste des points noirs	Commune	Associations	
A7	Participer à des projets pilotes en termes d'aménagements (rue cyclable etc.)	Commune	Région	
B1	Organiser des comptages pour connaître les taux d'occupation des équipements de stationnement vélo	Commune	Agents de quartier, Associations	
B2	Augmenter l'offre de stationnement (moyenne durée) à Stockel	Commune	STIB, Région	
C1	Mettre, de manière régulière, le vélo au cœur du *Wolumag*	Commune		
C2	Création d'une page Web uniquement destinée à l'usage du vélo (ou des moyens de déplacements actifs) et développer les réseaux sociaux	Commune		
C3	Sensibiliser les entreprises à favoriser l'usage du vélo	Commune	Entreprises	
C4	Promouvoir l'intermodalité	Commune		
C5	D'un point de vue de la communication, initier des partenariats avec des acteurs privilégiés	Commune	Associations, Centres culturels, Mouvements de Jeunesse etc.	
C6	Inciter les écoles à participer au Brevet du Cycliste	Commune	Pro Vélo, Ecoles	
C7	Mettre à jour la carte d'accès aux écoles en mettant en avant les points à éviter et la distribuer à tous les parents et enfants de WSP	Commune	Ecoles	
C8	Organiser une journée « Découverte de la Commune » pour les nouveaux habitants	Commune		

	Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
C9	Organiser des événements d'initiation au vélo électrique	Commune	Associations	
D1	Mettre en place une commission ou d'un groupe de travail (avec des acteurs privilégiés) consacré au	Commune	Associations, Police, Vélocistes, Communes voisines	
D2	Inciter les citoyens à donner un feedback au sujet des aménagements	Commune		
D3	Promouvoir les associations cyclistes (surtout auprès des nouveaux habitants et des jeunes de la commune)	Commune	Associations	
D4	Collaborer avec les communes voisines afin d'offrir des aménagements cyclables continus	Commune	Communes voisines	
D5	Intensifier les contacts avec la RBC	Commune	Région	
D6	Inscrire le principe de priorité STOP dans la politique communale de mobilité	Commune		
D7	Organiser une visite de terrain pour les acteurs politiques	Commune	Pro Vélo, Associations, Bureaux d'études	
D8	Participation des 2 CEMA à la conférence Vélo-City (Nantes)	Commune		
D9	Sensibilisation des ouvriers à l'entretien des aménagements cyclables	Commune		
D10	Mobiliser la Police	Commune	Police	
D11	Etendre l'offre Villo	Villo	Commune, Région	
D12	Privilégier la communication avec les vélocistes	Commune		
D13	Promouvoir les vélocistes	Commune		
D14	Envisager la création d'un Point Vélo	Commune		
D15	Organiser un financement structurel	Commune		
D16	Evaluation de la mise en œuvre	Commune		
D17	Evaluation de l'évolution de la pratique (comptages)	Région	Commune	

Grille décisionnelle cyclabilité

Précisions importantes

- Principe: volume de trafic x nombre de cyclistes = conflits potentiels = besoin de séparation en cas de conflits nombreux
- Le réseau de base vélo = toutes les rues doivent être cyclables
- Intensité des cyclistes = nombre de cyclistes actuels + potentiel (estimation)
- Intensité du trafic motorisé = evp/jour (équivalent véhicules privés par jour) = bus et poids lourds comptent double, donc incitent plus rapidement vers des aménagements séparés
- V85 = vitesse maximale de fait (85% des véhicules) – une zone 30 non-respectée est à traiter comme rue à 50 km/h ou bien à apaiser

Rappel : sur les itinéraires vélo (ICR, ICC) en rue locale, des mesures d'apaisement de la circulation sont indiqués, pour modifier les paramètres volumes / vitesses / espace :

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation (mise à sens unique, sens uniques opposés, tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire TP et taxi)
- **Diminuer la vitesse effective** = dispositifs physiques de modération des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, déplacements d'axe, coussins berlinois) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en minimisant le gêne pour cyclistes (bypass)
- **Libérer l'espace nécessaire** pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

	Spécalisation des voiries en RBC			Hiérarchie du réseau cyclable		
		Vitesse traffic (V_{85})	Volumes traffic (evp/dag)	Réseau de base ($I_{cyclistes}$< 200/j)	ICR – ICC ($I_{cyclistes}$200 – 2.000/j)	Fiets-GEN ($I_{cyclistes}$ > 2.000/j)
VOIRIES SUPRA LOCALES	Voie métropolitaine	70, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voie latérales		
	Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (UD ou BD)		
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)			
			< 5.000 (2 x 1)	Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées		
	Voie interquartier	50	> 4.000			
			< 4.000	Pistes cyclables marquées (préférence) Ou bien bande bus + vélo		
VOIRIES LOCALES	Collecteur de quartier	30	> 4.000			
			< 4.000	Mixité: bandes cyclables suggérées *(en cas de montée – piste cyclable marquée)*		
	Rue de quartier	30	> 2.000			
			< 2.000	Mixité / zone résidentielle		Rue cyclable

Figure 5 : La commune consultera cette grille de qualité ci-dessous comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes Bypad bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée.

Une action financée par le Plan

Wallonie cyclable

Le Brevet du Cycliste

DOSSIER TECHNIQUE

www.brevetducycliste.be

Pro Velo EDUC

INTRODUCTION

Wallonie

Les enquêtes de mobilité démontrent que 35% des enfants du fondamental habitent à moins d'un kilomètre de l'établissement scolaire qu'ils fréquentent, et 37 % habitent à entre un et quatre kilomètres. La marche et le vélo font donc clairement partie de la solution de mobilité. Pourtant, 74% des élèves sont conduits en voiture…

Moyen de transport le plus rapide sur des distances de moins de 5 km, le vélo est le complément idéal des transports publics. Avec son faible coût d'utilisation, le vélo est accessible à tous et est excellent pour la santé.

Le Gouvernement wallon souhaite développer significativement la pratique du vélo en Wallonie.
Cela passe évidemment par l'aménagement d'infrastructures adaptées, par la modération du trafic et la sécurisation de l'espace public.
Cela passe également par l'apprentissage de bons réflexes : rouler de manière adaptée, anticiper et communiquer clairement ses intentions aux autres usagers de la route.
Initié en 2003, le « Brevet du cycliste » a progressivement pris de l'ampleur. Pas moins de 8000 élèves sont formés chaque année à la pratique du vélo au sein de la circulation. Notre objectif est d'accroître encore, d'ici 2014, le nombre de jeunes qui se déplacent en vélo.
Le « Brevet du cycliste » existe grâce à la mobilisation des enseignants, des parents, des policiers, des agents communaux, … qui s'investissent dans ce projet. Nous les encourageons à poursuivre leur engagement et nous continuerons à les soutenir.

Le Ministre de la Sécurité routière
et des Travaux publics

Le Ministre de la Mobilité

1. Objectifs

A. Objectifs généraux relatifs aux enfants

Autonomie	Améliorer le degré d'autonomie dans le domaine des déplacements vers l'école, les centres sportifs, les loisirs, etc.
Responsabilisation	Entraîner un comportement citoyen et de sécurité dans la circulation et développer le sens des responsabilités.
Santé physique	Améliorer l'état général de santé physique et développer des aptitudes en psychomotricité et gestion de l'effort.
Epanouissement	Renforcer une image positive de soi et goûter au dépassement de soi.
Environnement et cadre de vie	Développer la réflexion et l'action sur son milieu de vie.

B. Objectifs spécifiques à long terme

- Que les élèves utilisent davantage le vélo comme moyen de déplacement, avec leur classe ou individuellement ;
- Qu'ils s'ouvrent à une réflexion plus généralisée quant aux modes de déplacements qui existent en alternative au « tout à la voiture » ;
- Qu'ils acquièrent le goût d'une pratique qui met le corps en mouvement.

C.Objectifs spécifiques à court terme

Que les élèves acquièrent

- des compétences relatives à la maîtrise du vélo en site protégé ;
- des compétences pratiques de base relatives à la mécanique du vélo ;
- des compétences théoriques et pratiques relatives au vélo et au Code de la route ;
- des compétences relatives à la conduite à vélo dans la circulation.

2. Les publics-cibles

A. Les élèves de 5e primaire

La 5e primaire c'est :

- le début d'un nouveau cycle ;
- la possibilité de poursuivre des activités « vélo » en 6e année ;
- la possibilité d'un « repêchage » en 6e année.

Vers 10, 11 ans, la plupart des enfants présentent suffisamment d'aptitudes :

Physiques :	
Force musculaire, endurance cardio-respiratoire	
Motrices :	
Equilibre dynamique, coordination des mouvements	
Perceptives :	
Temps de réaction, anticipation	
Spatiales :	
Orientation, structure de l'espace	
Psychologiques :	
Compréhension des consignes, dépassement de soi	

B. Les directions d'écoles, les institutrices et instituteurs, les professeurs d'éducation physique

Tout en répondant aux exigences et aux objectifs de la Communauté Française quant aux socles de compétences, le Brevet du cycliste permet de :

- Rencontrer des points de programmes en éducation physique, sécurité routière, mathématiques, français, éveil, technologie, etc. ;
- Travailler sur des projets transversaux concrets ;
- Travailler des compétences transversales comme la collaboration, la coopération, l'effort, le respect des autres et des règles, etc.

3. Déroulement du cursus

Les 4 grands axes développés au cours des formations et qui constituent le cursus sont :

A. La sécurité routière et le Code de la route ;
B. La connaissance des équipements du vélo et la vérification de son état ;
C. La maîtrise du vélo en terrain privé ;
D. La conduite dans la circulation.

Au début du cursus, chaque élève reçoit un carnet, qu'il pourra compléter lui-même pour favoriser l'autoévaluation et qui attestera de sa participation aux épreuves ainsi que de ses résultats.

Au terme des apprentissages, l'enfant sera évalué sur ses capacités à rouler à vélo en rue en adoptant un comportement adéquat vis à vis des règles de circulation et des autres usagers.

A. Sécurité routière et code de la route

Contenu :

- Connaissance des principaux panneaux de signalisation ;
- Connaissance des règles de priorité ;
- Sensibilisation à la conduite défensive.

Qui s'en charge?

L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique)

Matériel utilisé :

- DVD de l'IBSR ;
- Fiches n°8 et 9 de l'IBSR « Sûr ou dangereux » ;
- Questionnaires établis par Pro Velo ;
- Autres outils de l'IBSR, de Pro Velo, ou tirés du site du Brevet.

Durée :

1/2 journée.

Evaluation :

4 épreuves écrites.

B. Equipements du vélo et vérification de son bon état

Contenu :

- Connaissance des équipements (vocabulaire).
- Capacité à vérifier le bon fonctionnement des freins, la pression des pneus et à régler la hauteur de la selle.

Qui s'en charge?

L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique).

Matériel utilisé :

- Fiche de contrôle du vélo de l'IBSR.
- Affiche et brochure sur l'équipement du vélo.

Durée :

+- 1/2 journée.

Evaluation :

- 1 épreuve écrite (connaissance des équipements du vélo).
- 1 épreuve pratique : l'élève doit être capable de vérifier lui-même les 3 éléments de base (freins, selle, pneus) et au besoin en effectuer le réglage.

C. Maîtrise du vélo en terrain privé

Contenu :

- Exercices et jeux testant les aptitudes sur le vélo ;
- Trouver l'équilibre dynamique sur le vélo ;
- Maintenir une trajectoire rectiligne ou courbe ;
- Freiner correctement ;
- Adapter sa vitesse ;
- Tenir compte de son environnement et regarder derrière soi ;
- Rouler à deux de front.
- ...

Qui s'en charge ?

L'enseignant (titulaire ou professeur d'éducation physique)

Matériel utilisé :

- « A vélo comme un pro » : Manuel pour l'enseignant (IBSR) ;
- Ressources partagées sur le site de Brevet.

Durée :

1/2 journée.

Evaluation :

Au moyen d'une piste d'habileté et du test «Pauwels».

D. Conduite dans la circulation

Contenu :

- Déplacement en groupe dans la circulation ;
- Exercices individuels dans la circulation :
  - Rouler dans un SUL (en fonction de leur présence ou non à proximité) ;
  - Rouler dans un rond-point (en fonction de leur présence ou non à proximité);
  - Effectuer un tourne-à-gauche ;
  - Traverser un carrefour avec priorité de droite ;
  - Prendre sa place correctement sur la chaussée ;
  - …

Qui s'en charge?

Un formateur de Pro Velo, dans un premier temps, ou quelqu'un formé par Pro Velo.

Durée :

3 journées.

Evaluation :

- Evaluation continue au cours de chaque exercice.
- Evaluation finale lors du passage du Brevet.

Au total, 5 à 6 journées par classe seront ainsi nécessaires pour l'ensemble du projet, en ce compris le jour « J » du passage du brevet.

Les enfants seront appelés à amener leur propre vélo, pour des raisons évidentes de sécurité et de confiance. Un vélo prêté qu'on ne connaît pas est souvent déroutant, voire risqué.

Par ailleurs, il faudra veiller, avec les parents, à ce que ces vélos soient en bon état de fonctionnement : taille adaptée, pneus bien gonflés, freins efficaces, selle à bonne hauteur constituent un minimum.

Les sorties en rue et le passage du Brevet sont couverts par la subvention de la Région wallonne.

Pour les apprentissages normalement assurés par les enseignants (mécanique, théorie + niveau 1), il est éventuellement possible de faire appel à un formateur de Pro Velo. Toutefois, dans ce cas, cette intervention est facturée selon les tarifs en vigueur à cette date.

4. PASSAGE DU BREVET

L'ÉPREUVE FINALE

Sur un circuit défini de plus ou moins 3-4 kilomètres autour de l'école, l'élève se déplace seul.

A chaque endroit stratégique, un examinateur (instituteur, [grand-]parent, policier, Gardiens de la paix, formateur Pro Velo, etc.) observe et évalue le comportement de l'élève en déplacement dans la circulation.

Au terme de l'épreuve et au regard du carnet de bord de l'élève, l'ensemble des examinateurs se concerte et décide de la réussite ou non de l'élève. Les élèves qui n'ont pas obtenu leur Brevet ont éventuellement la possibilité de le représenter plus tard.
S'améliorer est toujours possible!

L'élève qui a réussi reçoit alors un Brevet sur papier fort, attestant de sa participation et de sa réussite.
Celui qui échoue reçoit malgré tout une attestation de participation à la formation.

5. Formation des enseignants

Afin d'aboutir à la pérennisation du Brevet du cycliste, il est indispensable que les enseignants s'impliquent et prennent en charge une partie importante du cursus.
Pour les y aider, des formations sont proposées par Pro Velo et l'IBSR, dans le cadre légal de la formation en cours de carrière.

Actuellement, cela représente **deux journées de formation de base** durant lesquelles sont abordées les notions suivantes :

- *Actualisation des connaissances relatives au Code de la route et à la sécurité routière et utilisation du matériel pédagogique.*
- *Méthodologie et didactique :*
  - pour les apprentissages de base de la conduite à vélo ;
  - pour les apprentissages de base de la conduite de groupes à vélo dans la circulation ;
  - pour les apprentissages de base de la conduite individuelle à vélo dans la circulation.

Un deuxième module de **2 journées d'approfondissement** est proposé, pour aller plus loin en matière d'apprentissages individuels dans la circulation.

D'autres modules devraient être proposés progressivement (mécanique,...).

6. Comment participer à ce projet ?

Un tel projet ne pourra exister sans la participation active de tous ceux et celles qui le soutiennent. Que vous soyez directeur d'école, enseignant, policier, agent communal ou parent d'élève, nous avons besoin de vous !

Ainsi, vous pouvez :

- marquer votre intérêt pour ce projet auprès de votre direction d'école, de votre commune ou de la coordination du brevet, selon le cas ;
- vous engager comme examinateur (pas besoin d'être expert, votre bonne volonté suffit) ;
- vous proposer comme accompagnateur des sorties en rue (il suffit d'aimer les enfants et de savoir rouler à vélo) ;
- venir observer un brevet dans une autre commune ;
- apporter votre aide pour l'organisation de la journée de passage du brevet dans votre commune.

Merci d'avance pour votre collaboration !

Le Département de la Stratégie de la Mobilité (SPW- DG02)
L'équipe pédagogique de Pro Velo

Pour obtenir des infos générales sur ce Brevet, visitez le site Internet

WWW.BREVETDUCYCLISTE.BE

Pour des informations plus précises :

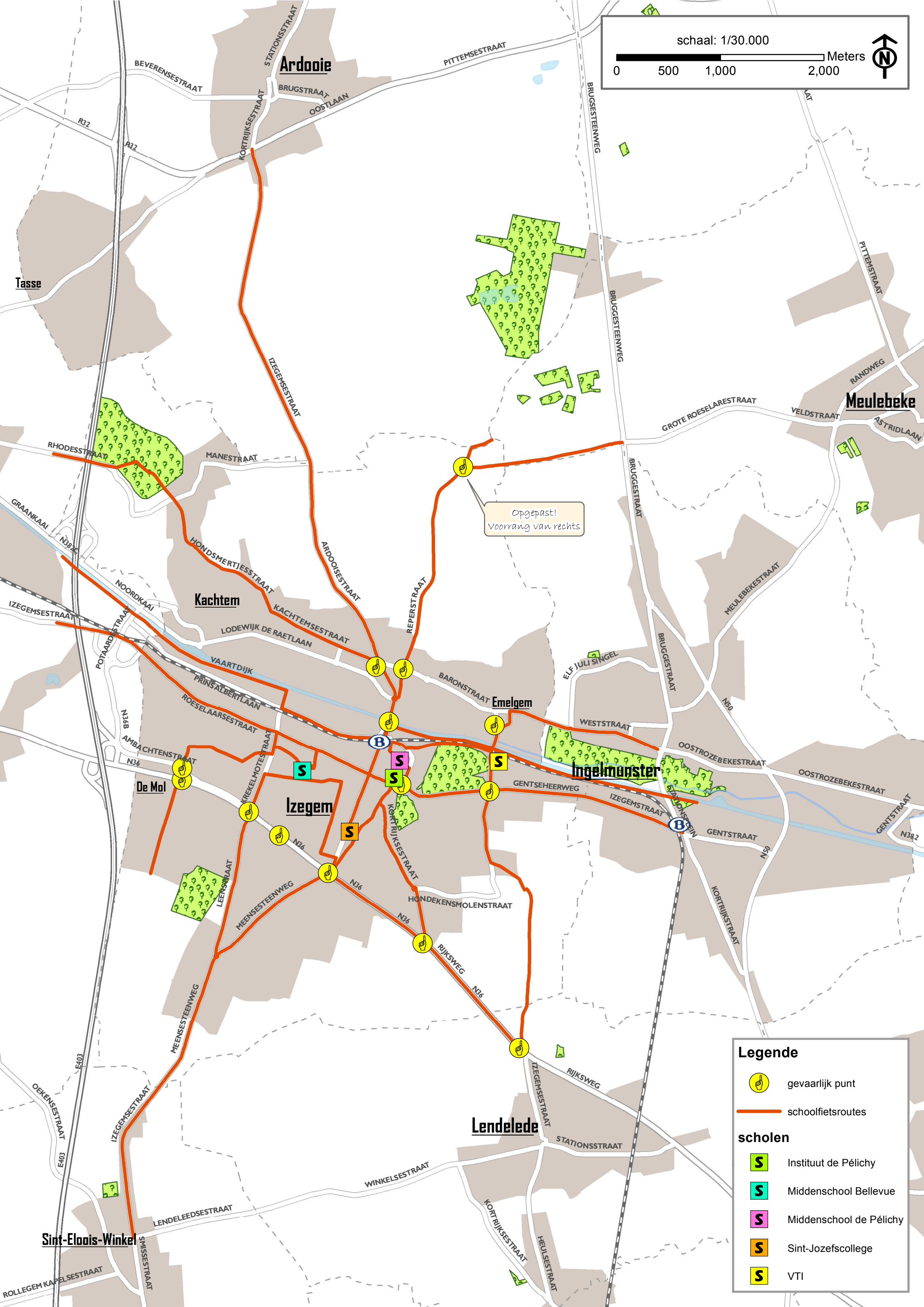
wallonie@brevetducycliste.be

Service public de Wallonie (SPW)
Département de la Stratégie de la Mobilité (DG02)
081 /77.30.98

www.brevetducycliste.be

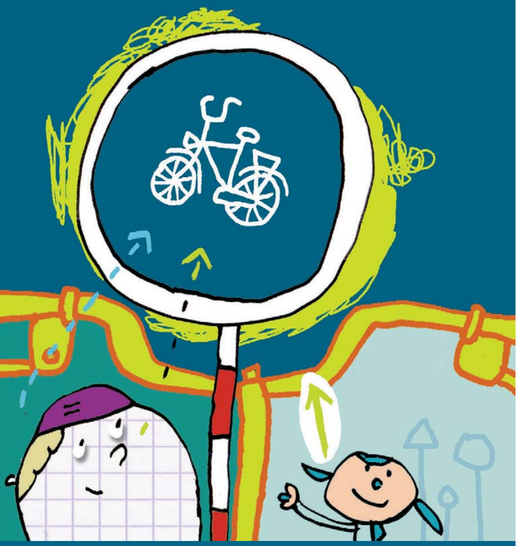
Editeur responsable : Pro Velo asbl - rue de Londres 15 - 1050 Bruxelles - juin 2012

Avec l'aide et le soutien de


schaal: 1/30.000
Meters
0
500
1,000
2,000
Ardooie
Tasse
Meulebeke
Kachtem
Emelgem
Ingelmunster
De Mol
Izegem
Lendelede
Sint-Eloois-Winkel
Opgepast!
Voorrang van rechts
STATIONSSTRAAT
BEVERENSESTRAAT
BRUGSTRAAT
OOSTLAAN
PITTEMSESTRAAT
KORTRIJKSESTRAAT
R32
BRUGGESTEENWEG
BRUGGESTRAAT
PITTEMSTRAAT
RANDWEG
GROTE ROESELARESTRAAT
VELDSTRAAT
ASTRIDLAAN
IZEGEMSESTRAAT
RHODESSTRAAT
MANESTRAAT
GRAANKAAI
N382
HONDSMERTJESSTRAAT
ARDOOISESTRAAT
REPERSTRAAT
MEULEBEKESTRAAT
NOORDKAAI
KACHTEMSESTRAAT
LODEWIJK DE RAETLAAN
POTAARDESTRAAT
VAARTDIJK
PRINSALBERTLAAN
ROESELAARSESTRAAT
BARONSTRAAT
ELF JULI SINGEL
N50
WESTSTRAAT
N36B
AMBACHTENSTRAAT
N36
KREKELMOTESTRAAT
OOSTROZEBEKESTRAAT
GENTSEHEERWEG
IZEGEMSTRAAT
STATIONSPLEIN
GENTSTRAAT
GENTSTRAAT
LEENSSTRAAT
MEENSESTEENWEG
HONDEKENSMOLENSTRAAT
RIJKSWEG
KORTRIJKSTRAAT
E403
OEKENSESTRAAT
WINKELSESTRAAT
LENDELEEDSESTRAAT
SMISSESTRAAT
ROLLEGEM KAPELSESTRAAT
HEULSESTRAAT
Legende
gevaarlijk punt
schoolfietsroutes
scholen
Instituut de Pélichy
Middenschool Bellevue
Middenschool de Pélichy
Sint-Jozefscollege
VTI

Fiets veilig Fiets cool

Iedereen de fiets op! En minder auto's aan de schoolpoort. Dat maakt het verkeer veiliger en milieuvriendelijker. Dat wil de stad Deinze bereiken. Daarvoor zet ze zich in en wil ze jou een veilige weg naar school aanbevelen. Deze fietskaart geeft de veiligste fietstrajecten aan en bevat waardevolle tips om veilig en aangenaam naar school te fietsen!
Schooltas op de rug en… de fiets op! Da's cool!!



Samen op weg voor een fietsveilig Deinze

Zo veilig mogelijk fietsen, daar zorgen we met z'n allen voor!

De stad Deinze werkt aan een veilig fietsbeleid. Samen met de provincie financierde ze deze kaart. Ook op het terrein zorgt ze voor veilige fietsvoorzieningen, zoals het fietspad aan de Rechteroever en de geplande aanleg van een fietsverbinding langs het kerkhof in Astene.

De Fietsersbond werkt dagelijks aan een beter fietsklimaat in Vlaanderen. Ook in jouw omgeving, in Deinze, is dat het geval. Ook jij kan je stem daar laten horen. De Fietsersbond Deinze organiseert elk jaar het fietsexamen voor de leerlingen van het zesde leerjaar. Met dit project werkt de Fietsersbond Deinze, in samenspraak met de scholen, de ouders en de lokale politie, aan meer verkeersveiligheid. Het project '**Haal je fietsrijbewijs**' kent elk jaar opnieuw een groot succes. Alle basisscholen nemen eraan deel. Het stelt leerlingen in staat hun fiets voldoende te beheersen en zich veilig in het verkeer in Deinze te begeven.

Mobiel 21 vzw is een centrum voor kennisontwikkeling, educatie en gedragsbeïnvloeding op het gebied van duurzame en veilige mobiliteit. Mobiel 21 maakte in het verleden schoolroutekaarten voor Mechelen, Herentals, Heusden-Zolder, Dilbeek, Rotselaar…

Het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen stimuleert de aanleg van fietsnetwerken en ondersteunt acties die mensen aanmoedigen om voor verplaatsingen naar school, naar het werk of naar de winkel de fiets te gebruiken.

V.u.: Provincie Oost-Vlaanderen, Gouvernementstraat 1, 9000 Gent.

Stad Deinze
Markt 21
9800 Deinze
Tel.: 09 381 95 00
stadsbestuur@deinze.be
www.deinze.be

Fietsersbond vzw
Patrijspark 39
9800 Deinze
Tel.: 09 386 09 29
wimvercruysse@fietsersbonddeinze.be
www.fietsersbond.be

Mobiel 21 vzw
Vital Decosterstraat 67 A/0101
3000 Leuven
Tel.: 016 23 94 65
info@mobiel21.be
www.mobiel21.be

Deinze centrum

Tweebruggenlaan

De oversteek naar Vaart Linkeroever is een gevaarlijk punt. Er is geen fietsoversteekplaats. Kijk bij het oversteken goed uit naar het aankomend verkeer van links naar rechts. Als fietser kan je best altijd eerst stoppen vooraleer over te steken.

Peter Benoitlaan

Als je van de Vaart Rechteroever komt en je wil naar de Peter Benoitlaan, sla je best al af ter hoogte van de Slachthuisstraat. Het is er veiliger fietsen dan op het kruispunt van de Vaart met de Peter Benoitlaan.

Kortrijksesteenweg

Doorsteek Gampelaeredreef

Centrumlaan

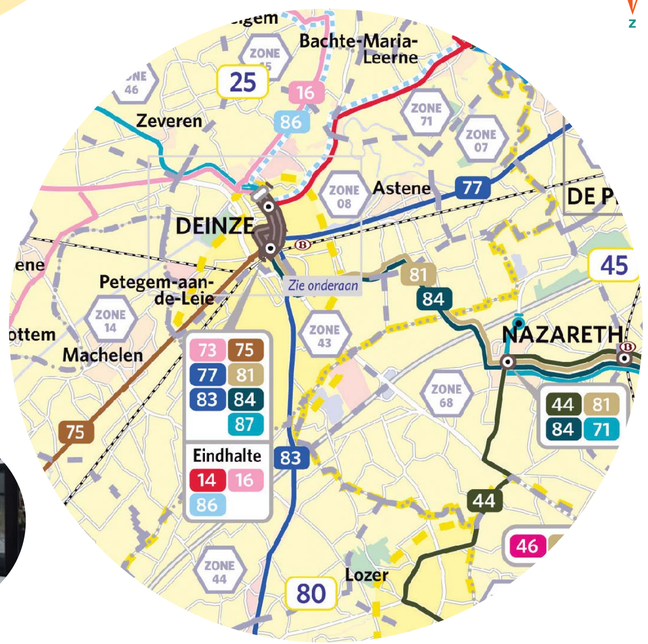
Oudenaardsesteenweg

Gaversesteenweg

Legende

- Aanbevolen schoolfietsroute
- Fietsers: goed opletten
- Gevaarlijk voor fietsers
- Spoorweg
- Aandachtspunt: extra opletten!
- Gemachtigde opzichter
- S Scholen (BO - SO)
- B Station

De busroutes



Gouden tips voor fietsers

Durf fietsen!

Met deze kaart willen we je niet bang maken, integendeel! Durf fietsen! Hoe meer fietsers, hoe minder auto's, da's toch simpel. Fietsen is gezond en goedkoop. Bovendien weet jij als fietser dat jij altijd meer uitgeslapen en fitter aankomt op school dan je autozittende collega's.

Fiets veilig!

Kies een veilige route. Spreek af met je vrienden hoe je zal rijden. In een groep fietsen, is niet alleen slim maar ook plezant!

Fiets in groep!

Een eenzame fietser valt minder op. Automobilisten reageren ook anders als je in groep fietst. Bovendien voel je je al vlug een stuk veiliger als je samen met vrienden rijdt op afgelegen of niet goed verlichte routes. Samen rijden, gebeurt ook in de fietspool.

Remmen OK? Lichten OK?

Pimp je fiets! Zorg dat hij steeds in orde is. Geef toe, bergaf zonder remmen is niet echt een pretje.

Laat je zien!

Een fietser zonder licht of fluorescerend materiaal zie je gewoon niet rijden. Dus wees een heer en reflecteer!

Je rijdt niet alleen!

Is er een fietspad? Gebruik het!
Langs elkaar fietsen mag*, maar ook het andere verkeer moet de straat kunnen gebruiken. Respect! Voor je medefietsers, voetgangers en automobilisten.

Op rolletjes naar school

Skeelers of steppers zijn ook gebonden aan regels. Als je jonger bent dan 16, moet je op het trottoir, de berm of het fietspad als er geen voetpad is. Is er geen voetpad en ook geen fietspad, dan is steppen verboden voor -16-jarigen. Wie ouder is dan 16, moet in principe op het fietspad. Als er geen fietspad is, is volgend schema van toepassing.

!!! Skateboarders moeten op het voetpad.

	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
30 km/u wegen	Rechterkant rijbaan	
50 km/u wegen	Rechterkant rijbaan, voetpad of berm	
>50 km/u wegen	Voetpad of berm, bij ontbreken verbod	Voetpad of berm of rechts van rijbaan

* Binnen de bebouwde kom (zone 50 of 30) mag je met twee naast elkaar op de weg fietsen zolang kruisend verkeer mogelijk blijft. Buiten de bebouwde kom (zone 70 of 90) rijd je achter elkaar wanneer een voertuig nadert. Als een fietspad stopt, moet je je weg rechts op de rijbaan vervolgen. Je voert hierbij geen manoeuvre uit en geniet dus voorrang. Kijk toch altijd goed uit of er geen auto vlak achter je komt.

Waar fietsen?

Wanneer er geen fietspad of –suggestiestrook is, moeten **fietsers op de rijbaan** rijden. Je moet dan zoals alle andere bestuurders rechts rijden. Aarzel niet om je plaats op de weg in te nemen. Te kort in de goot of tegen de voetpadrand is gevaarlijk voor valpartijen, fiets dan ook ongeveer op een halve meter van de goot. Bovendien moet je goed uitkijken voor openslaande autoportieren! Blijf steeds zo veel mogelijk in rechte lijn fietsen, zo ben je beter zichtbaar.

Als er fietspaden voorzien zijn, dan moet je deze als fietser gebruiken! Een **fietspad** herken je door het blauwe verkeersbord met een fiets of een afbakening door evenwijdige, witte onderbroken strepen. Ook op het fietspad moet je rechts rijden.

Met je fiets tegen de richting rijden in eenrichtingsstraten is sinds 1 juni 2004 toegestaan mits verkeersborden dit aangeven. De technische benaming is **beperkt eenrichtingsverkeer** (BEV). Mag je als fietser tegen de richting in de straat, dan zal je deze borden zien staan:

Wees er extra voorzichtig voor tegenliggend verkeer!

Durf fietsen!

Je rijdt niet alleen!

Laat je zien!

Fiets veilig!

Remmen OK? Lichten OK?

Fiets in groep!

Schave

Vaart Linkeroever

Kouter - Westaarde

Oude Heirbaan

Della Failledreef

Burgemeester Van Crombrugghelaan

Dorpsstraat - Pontstraat

Oudenaardsesteenweg

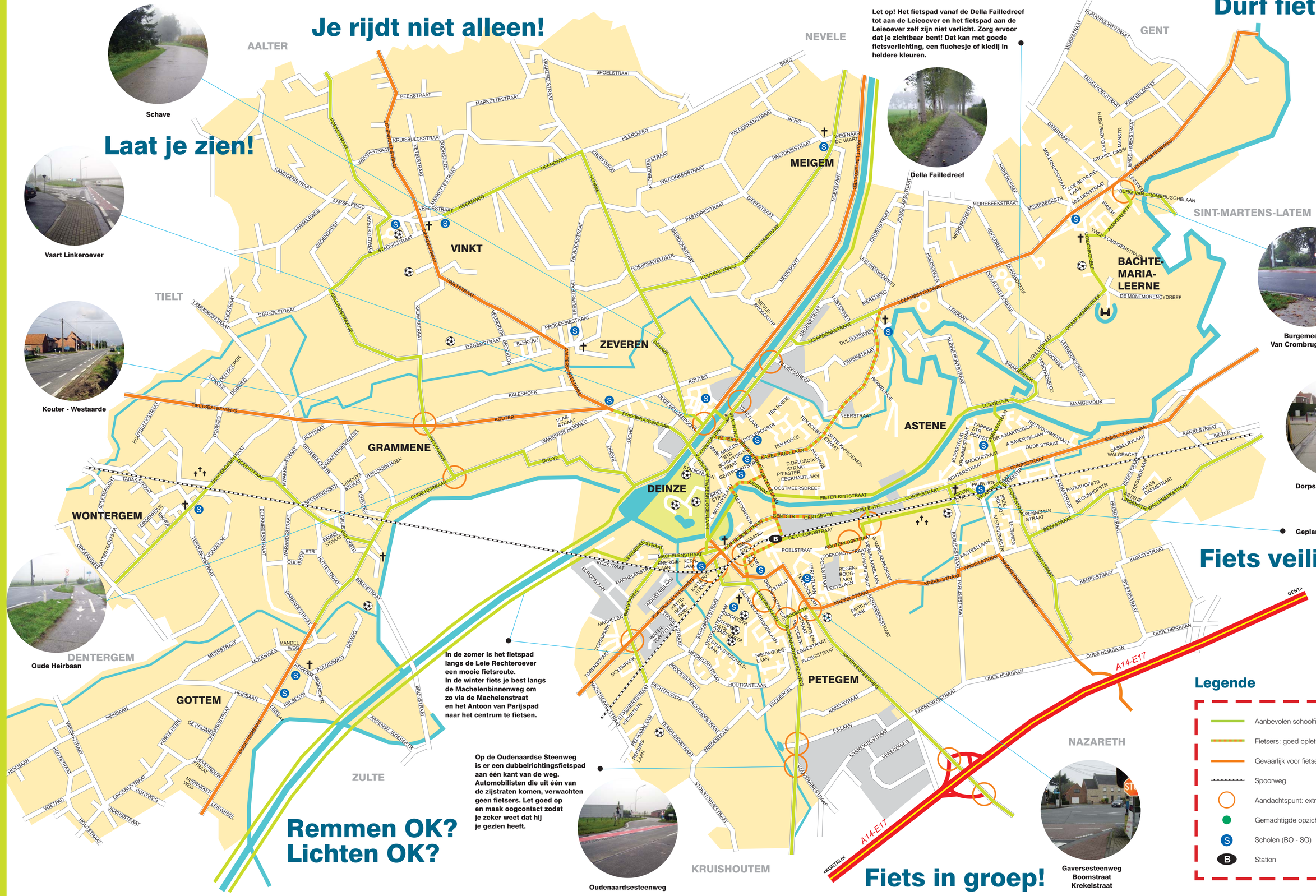
Gaversesteenweg
Boomstraat
Krekelstraat

Let op! Het fietspad vanaf de Della Failledreef tot aan de Leieoever en het fietspad aan de Leieoever zelf zijn niet verlicht. Zorg ervoor dat je zichtbaar bent! Dat kan met goede fietsverlichting, een fluohesje of kledij in heldere kleuren.

Geplande aanleg

In de zomer is het fietspad langs de Leie Rechteroever een mooie fietsroute.
In de winter fiets je best langs de Machelenbinnenweg om zo via de Machelenstraat en het Antoon van Parijspad naar het centrum te fietsen.

Op de Oudenaardse Steenweg is er een dubbelrichtingsfietspad aan één kant van de weg. Automobilisten die uit één van de zijstraten komen, verwachten geen fietsers. Let goed op en maak oogcontact zodat je zeker weet dat hij je gezien heeft.



Legende

- Aanbevolen schoolfietsroute
- Fietsers: goed opletten
- Gevaarlijk voor fietsers
- Spoorweg
- Aandachtspunt: extra opletten!
- Gemachtigde opzichter
- Scholen (BO - SO)
- Station

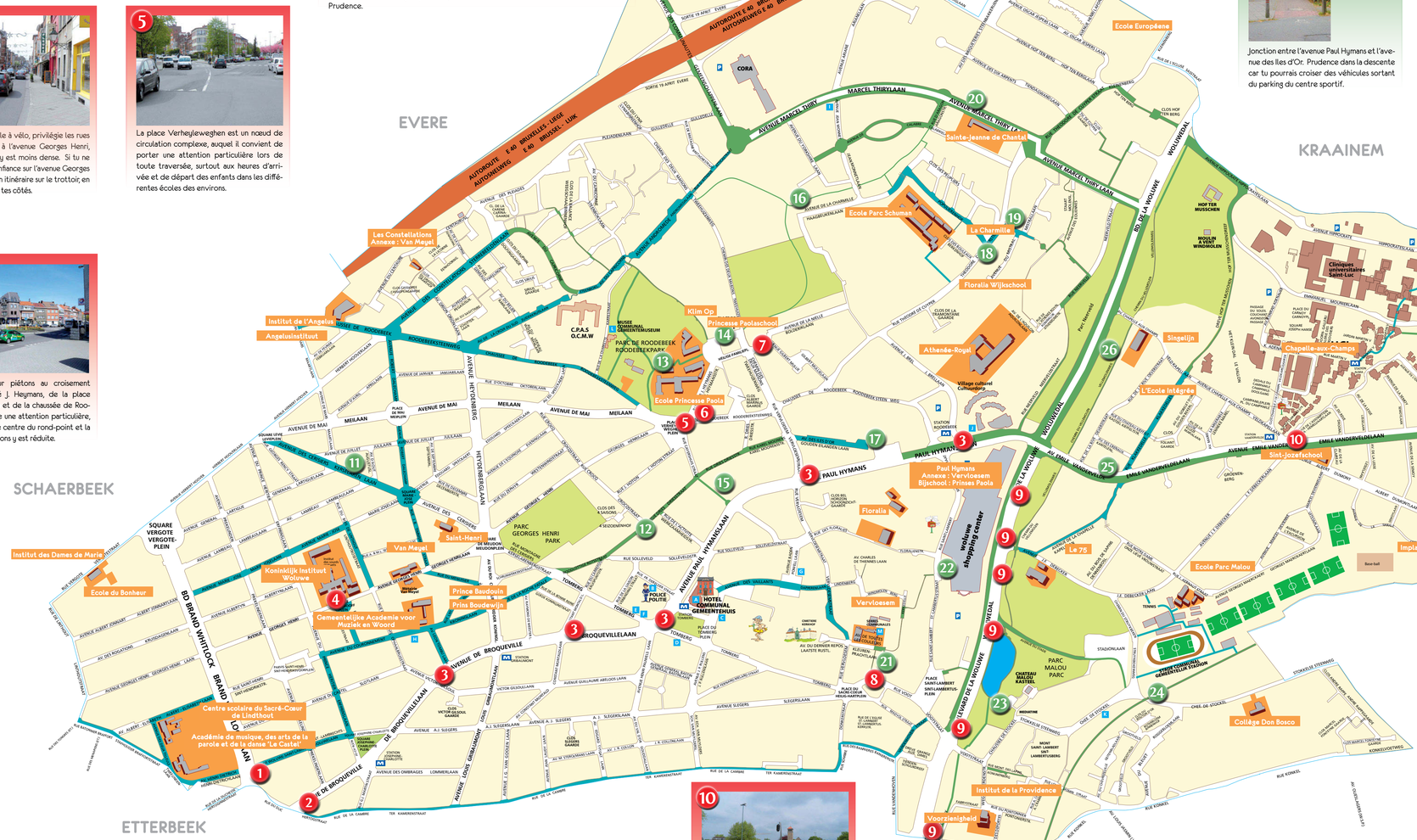
En route vers ton école

Les itinéraires de l'écolier "futé"

commune de
Woluwe-Saint-Lambert

Se rendre à pied ou à vélo à ton école, voilà une habitude que tu devras prendre si tu habites à une distance raisonnable.
Les policiers de la brigade cycliste parcourent continuellement la commune. Ils connaissent les itinéraires devantage sécurisés et mettent en garde contre certains dangers de la route.
Ils ont élaboré cette carte et le donnent des conseils. Lo carte reprend des points verts et des points rouges : les points verts pour signaler les endroits où tu peux circuler, comme piéton ou cycliste, sans risque majeur, les points rouges pour signaler les endroits où tu dois faire preuve de plus d'attention. Une photo te permet de reconnaître le lieu. Là bien le texte. Il t'invite à adopter le bon comportement et à être responsable sur la voie publique.
A Woluwe-Saint-Lambert, tu as la chance de pouvoir te rendre à ton école à pied ou à vélo. Saisis cette chance ! Tu verras que tu arriveras plus vite à l'école que les conducteurs qui, parfois, perdent beaucoup de temps en voiture dans les bouchons.
Soi futé et comme piéton ou cycliste, garde la forme. Et puis, tu verras mieux encore que Woluwe-Saint-Lambert est une commune agréable. Bonne découverte !

Olivier Maingain
Bourgmestre



Légende

- les voiries présentant une piste cyclable en site propre ou en chemin arboré.
- les axes recommandés, situés principalement aux endroits où il n'existe pas de piste cyclable en site propre.
- les points où la circulation automobile est très pregnante et qui demandent une attention particulière de la part des usagers faibles lors de leurs traversées.

1

Pour rejoindre le Sacré-Cœur de Linthout à vélo ou à pied, tu peux prendre le carrefour entre l'avenue de Woluwe-Saint-Lambert et le boulevard Brand Whitlock. Fais cependant attention, car la circulation sur l'avenue Brand Whitlock est importante. Respecte bien les feux de signalisation et emprunte les espaces qui te sont réservés.

2

Le carrefour entre la rue du Duc et l'avenue de Broqueville est un endroit fort fréquenté. Le passage pour piétons y est très long. La prudence est de rigueur.

3

Sur les avenues de Broqueville et Paul Hymans, respecte bien les signalisations et fais-toi remarquer par les automobilistes en prenant la place sur la chaussée lorsque tu es cycliste.
À certains endroits, il n'y a pas de feux aux passages pour piétons. Ces voiries sont à deux bandes de circulation dans chaque sens et, lors de la traversée de la chaussée, il faut être doublement prudent car tu pourrais être masqué par la voiture arrêtée sur la première bande et tu risquerais d'être renversé par un conducteur qui dépasserait par la deuxième bande et qui ne t'aurait pas vu.
Au niveau de l'avenue Jacques Brel, de nombreux bus et automobilistes s'entrecroisent. Prudence.

4

Si tu viens à l'école à vélo, privilégie les rues perpendiculaires à l'avenue Georges Henri, car la circulation y est moins dense. Si tu ne te sens pas en confiance sur l'avenue Georges Henri, termine ton itinéraire sur le trottoir, en tenant ton vélo à tes côtés.

5

La place Verheyleweghen est un nœud de circulation complexe, auquel il convient de porter une attention particulière lors de toute traversée, surtout aux heures d'arrivée et de départ des enfants dans les différentes écoles des environs.

6

Le passage pour piétons au croisement de la rue Abbé J. Heymans, de la place Verheyleweghen et de la chaussée de Roodebeek demande une attention particulière, car il passe par le centre du rond-point et la visibilité des piétons y est réduite.

7

Une vigilance accrue est recommandée aux personnes qui empruntent le passage pour piétons de la place de la Sainte-Famille parce que la visibilité pour les automobilistes y est réduite.

Le rond-point de la place de la Sainte-Famille est très chargé aux heures de pointe. De plus, lorsque le bus est à l'arrêt, la visibilité des automobilistes est réduite. Il est dès lors très important d'utiliser les passages pour piétons pour passer d'un côté à l'autre de la voirie.

8

Ce passage pour piétons sur la rue Voot est bien pratique car il est placé à hauteur du chemin piétonnier qui débouche devant l'école Vervloesem. Tu dois toutefois redoubler de vigilance lorsque tu l'empruntes parce que le passage pour piétons n'apparaît qu'au dernier moment aux automobilistes remontant la rue et sortant d'un virage assez serré. La berme centrale, qui divise la chaussée en deux voies de circulation, te permet de traverser la rue Voot en deux fois, en t'arrêtant en son milieu. Ne traverse jamais en courant, les voitures vont vite et leurs conducteurs ne s'attendent pas à te voir !

9

Piste cyclable longeant le Boulevard de la Woluwe. Il est important d'être attentif lorsque l'on circule sur ce tronçon à pied ou à vélo. Les risques de conflits sont nombreux avec les véhicules entrant et sortant des parking du Shopping Center. La traversée des différents carrefours nécessite également une bonne vigilance.

10

Pas moins de 4 avenues rejoignent l'avenue Vandervelde pour former un carrefour aux multiples flux de circulation possibles. La plus grande prudence est donc de mise, à pied ou à vélo.
Si tu circules sur la piste cyclable de l'avenue Vandervelde, bien que tu aies la priorité, méfie-toi des voitures qui ont tendance à s'avancer sur la piste cyclable pour s'infiltrer dans la circulation.

11

La piste cyclable (en montée) et la bande cyclable suggérée (en descente) de l'avenue des Cerisiers sont des itinéraires judicieux pour relier Schaerbeek aux écoles de Woluwe, notamment l'école Saint-Henri.

12

La piste cyclable des rues Moonens et Dries, récemment réaménagée, permet de faire la liaison entre le Tomberg et la station de métro « Roodebeek » par des voiries peu fréquentées, parallèles à l'avenue Paul Hymans.

13

Chemins et sentiers à privilégier, dans le cadre verdoyant de parc du Roodebeek, pour se rendre aux écoles Princesse Paola et Princess Paolaschool.

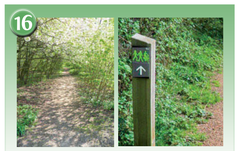
14

Dans le parc de Roodebeek et aux alentours, il est possible de se déplacer sur de nombreux sentiers aménagés, très agréables à emprunter.

15

Ce chemin relie la rue Cayershuis à l'avenue Paul Hymans. La dépense d'énergie nécessaire pour le gravir est compensée par sa sécurité et son cadre quasi champêtre.

16



Afin de rejoindre l'école de la Charmille ou l'école Parc Schuman, il est possible de passer par ce sentier agréable et paisible au départ de l'avenue Marcel Thiry.

17

Jonction entre l'avenue Paul Hymans et l'avenue des Iles d'Or. Prudence dans la descente car tu pourrais croiser des véhicules sortant du parking du centre sportif.

18

Pendant les heures d'arrivée et de départ des élèves, le clos des Bouleaux est encombré par les véhicules des parents qui ne sont pas toujours attentifs aux piétons traversant la chaussée.
Il est préférable de longer le trottoir, mais si tu dois néanmoins traverser, assure-toi d'être vu par les automobilistes avant de t'engager.
Une attention particulière est recommandée lors de la traversée du parking devant l'école se trouvant au bout de la rue, car les automobilistes qui déposent leurs enfants font demi-tour dans un espace restreint.

19

Lorsque tu traverses la rue Théodore De Cuyper, tu peux arrêter la circulation en appuyant sur le bouton poussoir, et traverser en toute sécurité. Si une personne habilitée se trouve au feu rouge, respecte ses consignes, elle est là pour assurer la sécurité face aux nombreux automobilistes.

20

Tout le long de l'avenue Marcel Thiry tu trouveras des pistes cyclables sécurisées comme celle-ci.

21

Emprunte ce petit chemin qui arrive directement aux portes de l'école Vervloesem. Fait cependant attention, ce chemin peut être glissant en hiver.

22

Ce sentier fait la jonction entre le Kerkedelle et le Shopping Center. Lorsque tu es à vélo, fais attention aux virages, ils sont abrupts et cachent peut-être un autre usager qui arrive en face.

23

Ce tronçon de verdure est idéal si tu es à pied ou à vélo. Il longe l'entièreté de la Woluwe d'un bout à l'autre de la commune.

24

Cette coulée verte, empruntant le tracé de l'ancien chemin de fer de Bruxelles à Tervueren, est réservé aux piétons et aux cyclistes. De nombreuses jonctions permettent de rejoindre, en toute sécurité, différents centres d'activités et notamment l'école Parc Malou ou l'institut de la Providence.

25

L'avenue Vandervelde en direction du Woluwé, possède de larges trottoirs partagés entre piétons et cyclistes.

26

Sur ce tronçon du boulevard de la Woluwe, il est possible de se déplacer sur ces trottoirs clairement partagés entre cyclistes et piétons.

27

L'ensemble du site de l'UCL (facultés et cliniques) est desservi par un réseau de sentiers qui te permet de rejoindre ta destination en toute sécurité.

En route vers ton école

Connais-tu "Bison futé" ? C'est la police de la route française qui a inventé cet animal plus malin que les autres, qui donne des astuces et des conseils pour ne pas être coincé dans les embouteillages.

Les bouchons, tu les connais bien. C'est quand tout le monde veut aller en voiture au même moment au même endroit, au risque de bloquer la circulation et parfois de provoquer des situations dangereuses.

Le matin et l'après-midi devant ton école, c'est souvent comme ça que ça se passe : il y a beaucoup de monde, et tous sont très pressés. Le code de la route n'est pas toujours respecté et la sécurité des piétons et des cyclistes est mise à mal.

En suivant quelques conseils et astuces, il y a moyen d'éviter les embouteillages et d'augmenter la sécurité autour de ton école.

C'est dans ce but que la brigade cycliste de la Police et la cellule Mobilité de la commune ont conçu le plan "de l'écolier futé" que tu tiens entre les mains. Cette carte va te donner un petit coup de pouce pour organiser tes déplacements en toute sécurité.

Quel que soit l'endroit où se trouve ton école, nous avons recherché le chemin le plus sûr pour toi lorsque tu y vas à pied ou à vélo. Tu trouveras sur cette carte des informations précieuses qui te permettront d'y parvenir.

Piéton

Si tu es piéton, tu dois marcher sur les trottoirs ou sur les accotements praticables.

En l'absence de ceux-ci, tu dois toujours choisir de marcher du côté gauche de la chaussée, dans le sens de ta marche afin de voir arriver en face les véhicules roulant du côté de la chaussée que tu longes.

Lorsque tu dois traverser une route, privilégie toujours les passages sécurisés tels que passages pour piétons et feux de signalisation.

S'il y a un signaleur pour te faire traverser, respecte ses indications, il veille à ta sécurité.

Lorsque tu traverses sur un passage pour piétons, même si tu es prioritaire, assure toi que les automobilistes t'aient bien remarqué et puissent s'arrêter à temps.

Lorsqu'il n'y a pas de passage pour piétons dans un rayon de 30 mètres, tu peux traverser la route. Traverse de manière perpendiculaire lorsqu'aucune voiture ne se présente. Ne traverse pas dans un tournant, dans une côte, ou entre deux voitures garées. La visibilité des conducteurs y est réduite.

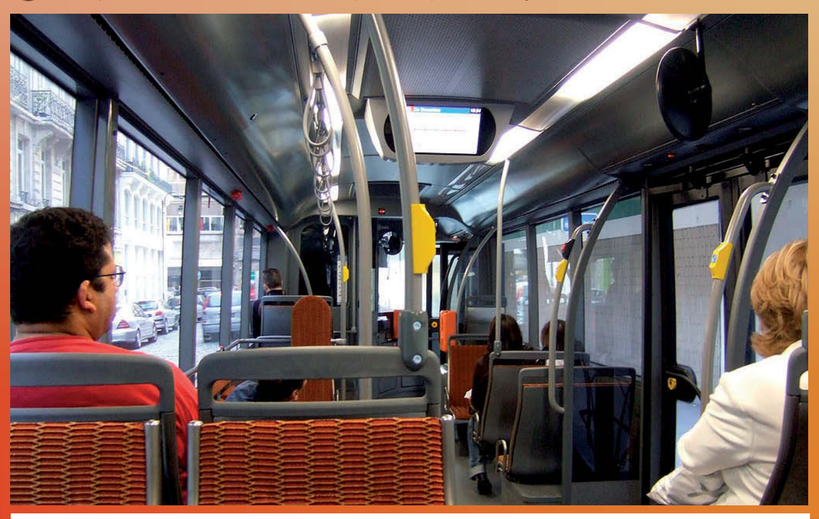
Les planches à roulettes, rollers, monocycles, trottinettes électriques, fauteuils roulants, segways et autres engins de déplacement, doivent se conformer aux règles en vigueur pour les piétons s'ils roulent au pas et doivent se conformer aux règles des cyclistes si leur vitesse est plus rapide.

N'oublie pas :

Les trams sont prioritaires lorsqu'il n'y a pas de feux de signalisation ou d'agent de police.
Lorsque tu te trouves au niveau d'un garage, d'un parking ou de toute autre sortie de véhicules, fais attention que personne n'en sorte. Si c'est le cas, fais-toi remarquer, quitte à marquer un temps d'arrêt, et cherche à capter le regard de l'automobiliste pour t'assurer qu'il t'a bien vu.

Passager du bus

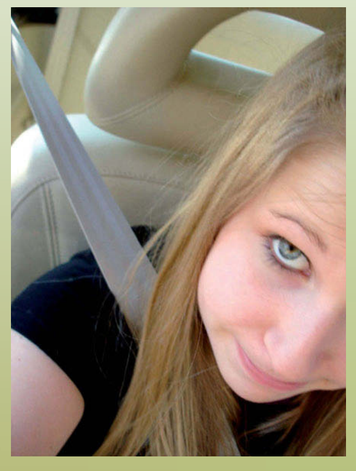
- Dans le bus scolaire ne vous asseyez pas à trois sur une banquette prévue pour deux personnes, cela est interdit.
- Si tu prends souvent le tram, le bus ou le métro, pense à t'acheter un abonnement, ça te facilitera la vie. Les transports sont gratuits pour toi si tu as moins de 12 ans. Au-delà tu es remboursé à hauteur de 50%.
- Si tu prends un ticket, pense à l'acheter à l'avance. Tu gagnes ainsi du temps et tu aides les trams et les bus à être à l'heure.
- Tu es jeune et en bonne santé, cède ta place aux personnes âgées et aux femmes enceintes.



N'oublie pas :

Lorsque tu attends un transport en commun, reste dans une zone protégée. Ne risque pas ta vie ou celle des autres inutilement. Reste éloigné du bord du quai.

Passager, en voiture



- Marcher c'est bon pour la santé. Au lieu de parquer la voiture juste devant l'école et d'encombrer inutilement la voirie, propose à ton conducteur de s'arrêter un peu plus loin et marche jusque là. Tu gagneras du temps en évitant les files.
- La ceinture de sécurité est obligatoire. Assure-toi que le conducteur montre l'exemple et que tous les passagers font de même.

  A 70 km/h un homme de 68 kg non attaché se transforme en un projectile de 1,8 tonne ! On estime que la mortalité routière peut diminuer de 40% si le port de la ceinture est respecté.
- Ton conducteur doit redoubler de prudence lorsque qu'il arrive près d'une école. Il doit faire attention aux cyclistes et aux piétons, surtout lorsque il fait une manœuvre, qu'il se déporte ou que lui, ou un passager, ouvre une portière.
- Au passage pour piétons, l'automobiliste doit s'arrêter spontanément pour laisser traverser les piétons, c'est une obligation.
- Les passagers sortent de préférence du côté du trottoir après avoir vérifié qu'aucun piéton ou vélo ne s'y présente.
- Si tu n'as pas d'autre choix que de venir en voiture, le co-voiturage est une bonne solution, penses-y.

N'oublie pas :

L'automobiliste qui se gare sur le trottoir, les pistes cyclables, les passages pour piétons ou en double file, met les autres usagers de la route en danger. Et l'amende risque d'être salée !
Lorsque l'on vit en communauté, la sécurité ça paye. C'est un acte citoyen, une marque de respect envers les autres.

Cycliste

- Lorsque tu te déplaces à vélo, ta visibilité est primordiale. De nombreux éléments sont mis à ta disposition à cette fin :
  Vêtement réfléchissant, catadioptre, lampes clignotantes avant et arrière et lampe frontale à placer sur ton casque. Ce sont autant de systèmes qui te permettront d'être vu de loin par les autres usagers de la route.
- Sais-tu où tu dois rouler ?
  Roule sur les pistes cyclables, elles sont indiquées par des panneaux de signalisation ou bien par des bandes blanches discontinues.
  Si tu ne vois aucun de ces aménagements, tu peux emprunter le côté droit de la chaussée.
  N'hésite pas à prendre ta place dans la circulation, il est dangereux de longer de trop près les voitures en stationnement.
  Parfois, des bandes cyclables indiquent où tu dois rouler. Elles sont le plus souvent d'une autre couleur. Les automobilistes savent qu'elles sont destinées aux cyclistes.

En ville, tu peux rouler côte à côte si tu le désires pour autant que tu ne bloques pas le trafic en sens inverse.

- Sois très attentif lorsque tu te trouves près d'un camion : à certains endroits le chauffeur ne peut pas te voir, c'est ce que l'on appelle un angle mort. Il est important de garder tes distances. La zone la plus dangereuse se trouve à droite du camion, fais donc très attention lorsque celui-ci tourne à droite.
  Si tu ne vois pas le chauffeur, lui non plus ne te voit pas.
- Vérifie régulièrement ton vélo, en particulier tes freins et tes phares. Sois soigneux avec ton casque, en cas d'accident n'hésite pas à le remplacer, car des micro-fissures peuvent y apparaître et fragiliser sa structure.
  Avoir un vélo en ordre et un équipement adéquat, c'est indispensable pour assurer ta sécurité.
- Si tu dois traverser une rue fort fréquentée, emprunte le passage pour piétons. Tu n'as pas priorité sur les piétons, descend alors de ton vélo et traverse en le tenant à la main.

N'oublie pas :

Fais attention aux diverses signalisations routières. Cède le passage lorsque tu n'es pas prioritaire. Lorsque tu es prioritaire, regarde bien à gauche et à droite si aucun danger ne te guette.
Lorsque tu te déplaces à vélo, reste attentif à ton environnement, cela te permettra d'anticiper certaines situations qui pourraient se révéler dangereuses pour toi.

Après avoir lu ces quelques indications, te voila fin prêt.
Tu peux dès maintenant arpenter les rues de ton quartier en tant que "jeune futé responsable".
Bonne route à toi !

A l'initiative du Bourgmestre Olivier Maingain

La rue cyclable

1. Définition

« Une **rue cyclable** est une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin » (Code de la route – Article 2, alinéa 61)

Exemple d'une rue cyclable aux Pays-Bas (source : Fieldoptimizer)

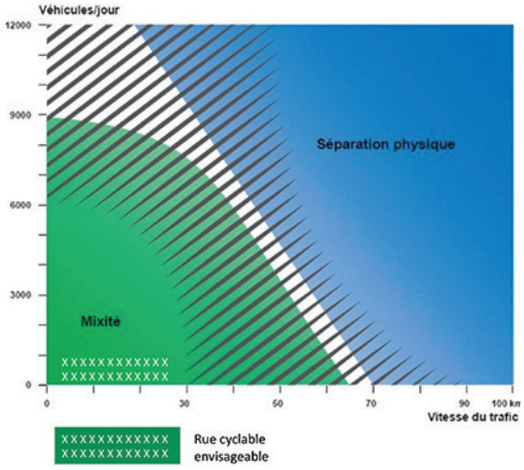
La particularité principale des rues cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes. Le cycliste peut occuper pleinement l'espace de la voirie. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30km/h.

2. Conditions d'implantation

Le principe de la rue cyclable consiste à **concentrer un trafic de transit cycliste dans une voirie de desserte locale.** Elle s'écarte des statuts des zones tranquillisées (zone 30, zone résidentielle, zone de rencontre…) par une longueur plus réduite, une densité de circulation plus faible et un régime de priorité adapté.

• Le trafic motorisé doit être faible et le potentiel cycliste élevé

Les valeurs avancées dans les pays limitrophes sont de l'ordre de moins de 1000 véhicules motorisés par jour pour plus de 1000 cyclistes par jour. L'objectif est d'atteindre aux heures de pointe une quantité de cyclistes au moins deux fois supérieure au nombre de véhicules motorisés.



Volume de trafic et vitesse compatibles avec l'implantation d'une rue cyclable

Rue cyclable = Plus de 1000 cyclistes et moins de 1000 voitures par jour !

Wallonie

Wallonie cyclable

• Les vitesses doivent être limitées à maximum 30 km/h

La limitation de vitesse est fixée à 30 km/h. A cet effet, des aménagements modérateurs de vitesse, compatibles avec la pratique du vélo sont à envisager.

• Les sections doivent être relativement courtes

Le concept de rue cyclable prévoit que les cyclistes ne peuvent pas être dépassés par les véhicules motorisés.
La longueur des sections doit être nécessairement courte, c'est-à-dire inférieure à 500 m, ceci pour éviter la frustration des automobilistes et diminuer le risque de dépassement.

• Le gabarit des voiries doit être compact

Les cyclistes occupent pleinement l'espace de la rue cyclable. Cela implique que l'espace de circulation sur la voirie ne soit pas trop étendu afin de rendre crédible un positionnement axial des cyclistes, à distance du stationnement.

• Le régime de priorité peut être adapté

Malgré les vitesses réduites, la priorité de droite ne doit pas forcément être retenue dans le cas de la rue cyclable car il s'agit d'attirer et de concentrer au maximum le transit cycliste en lui offrant un axe attractif.

• Le stationnement doit être limité

Dans la mesure du possible on optera pour des voiries sans stationnement latéral. Dans le cas d'un sens unique, classique ou avec un SUL, le stationnement sera organisé de préférence à gauche de la voirie, ceci afin d'éviter les conflits avec l'ouverture des portes des conducteurs, plus fréquente que celle des passagers.

• Le revêtement doit être confortable

Le revêtement de la voirie doit offrir un confort de roulage cohérent avec les besoins des usagers cyclistes. Par exemple, la création d'une rue cyclable en pavés bombés de pierre naturelle n'est pas optimale. Une modification du revêtement sera à envisager le cas échéant.

3. Signalisation

Suivant l'arrêté royal du 4 décembre 2012, la rue cyclable est signalée par panneau indicatif de couleur bleue, illustrant une voiture (en rouge) positionnée derrière un cycliste (en blanc). Une mention «rue cyclable» peut compléter le signal.
La rue cyclable nécessite la pose d'un panneau de début (F111) et d'un panneau de fin (F113). La signalisation n'a pas de valeur zonale.

Signal F111

Signal F113

4. Apparence

La réalisation d'un aménagement « effet de porte » aux accès est impératif au moyen d'un changement de revêtement et/ou d'un aménagement physique.

• Revêtement

La rue cyclable doit être clairement identifiable. Il est recommandé de privilégier un revêtement différencié par rapport aux rues avoisinantes, soit sur toute la longueur de l'aménagement, soit sur le début de l'aménagement (10 premiers mètres) avec rappel à chaque carrefour. L'utilisation de la couleur est facultative. Si le gestionnaire opte pour une coloration, des variations de gris ou d'ocre sont recommandées tandis que l'usage de la couleur rouge est à proscrire (couleur réservée à la mise en évidence d'un conflit/danger).

• Aménagement physique

Des aménagements physiques tels qu'un rétrécissement de la voirie ou un plateau (à rampe sinusoïdale) aux entrées de la voirie peuvent mettre en évidence la présence d'une rue cyclable et faciliter la compréhension de l'aménagement par les usagers. Dans tous les cas, il y a lieu de tenir compte de l'éventuelle gêne de ces aménagements pour les cyclistes et de les placer à une distance minimum de 15 mètres du carrefour. Le coussin berlinois est moins optimal car il oblige les cyclistes à effectuer un dévoiement et restreint l'espace dédié au vélo.

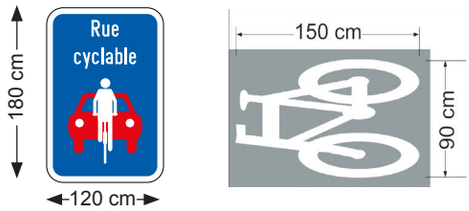
• Les logos au sol

Les logos au sol reproduisant la signalisation seront posés aux entrées de la rue cyclable et en rappel après chaque carrefour :

- au centre de chaque demi-chaussée pour les voiries à double sens ;
- dans l'axe de la chaussée pour les voiries à sens unique.

Le logo de la rue cyclable doit être d'une taille suffisante pour être visible par l'ensemble des usagers et doit avoir une taille minimum de 120x180cm.

Des logos vélo complémentaires peuvent être apposés pour renforcer la visibilité et le statut de l'aménagement. La taille et la dimension des logos vélo est la suivante : 150x90cm.

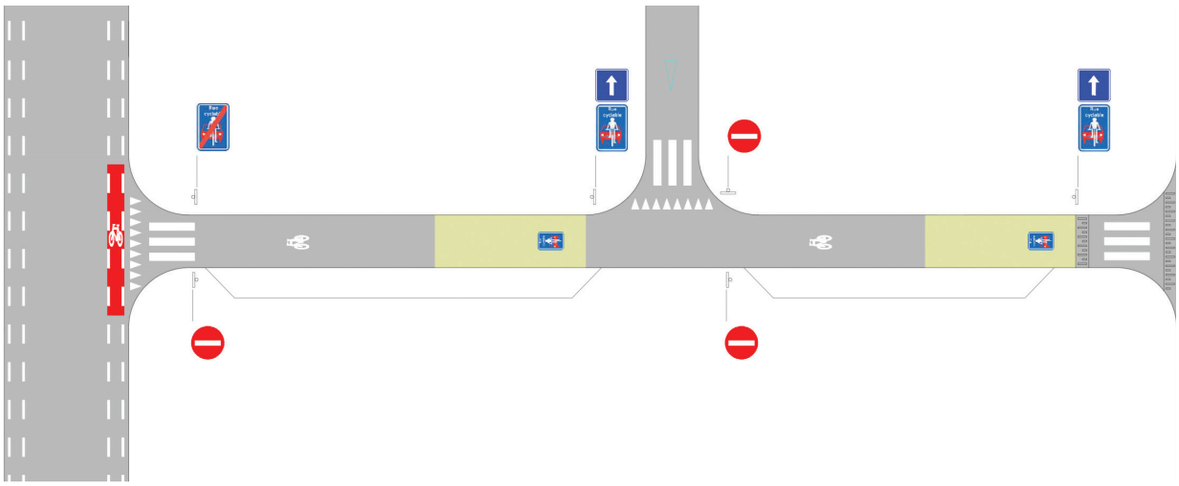


Dans le cas d'une rue cyclable avec un SUL, des logos vélo de dimension inférieure doivent être apposés en contre-sens sur le côté droit de la chaussée.

• Exemples d'aménagements

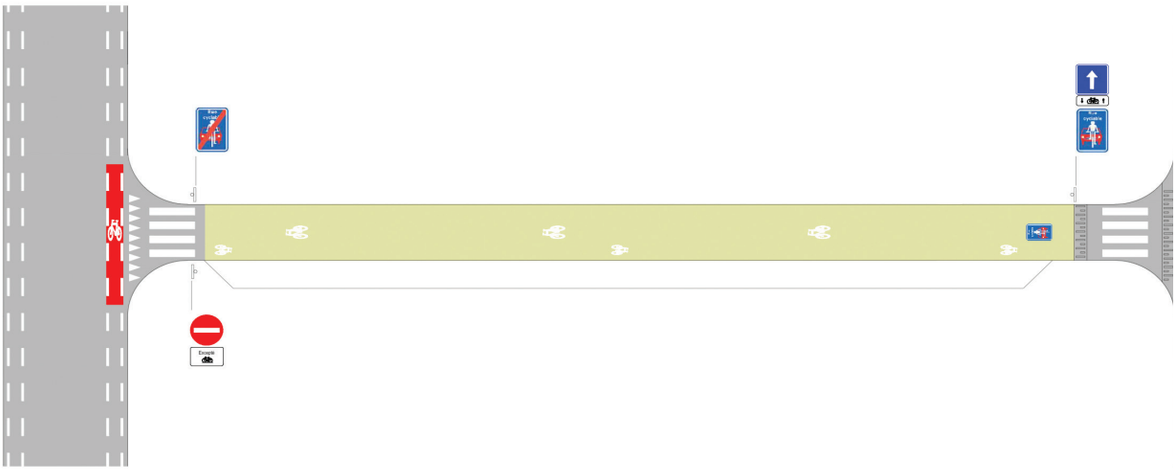
Voirie à sens unique classique

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



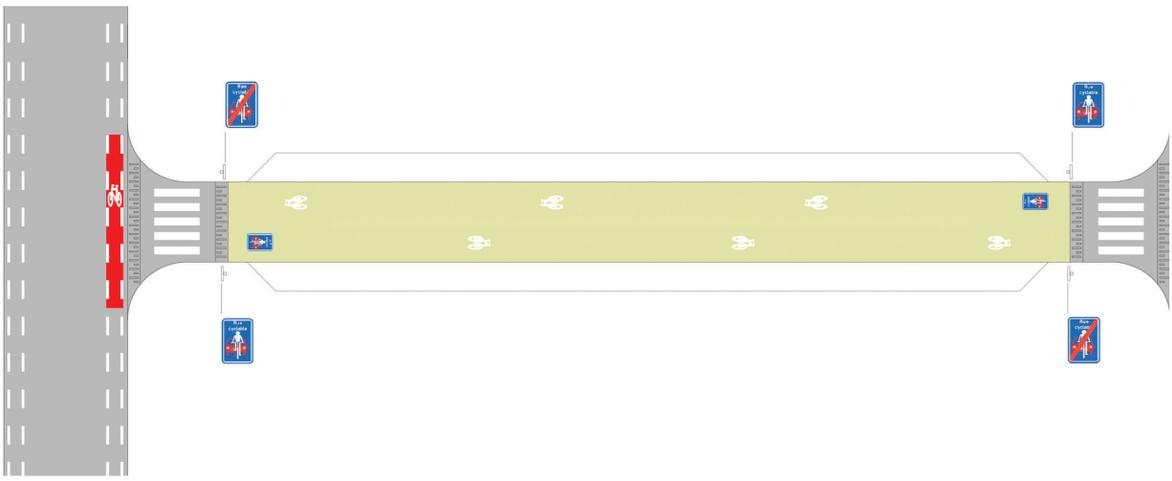
Voirie à sens unique avec un SUL

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle avec SUL dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



Voirie à double Sens

Aménagement d'une rue cyclable bi-directionnelle dans une voirie avec stationnement latéral des deux côtés.



5. Sources d'informations

• CRR (2009), Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Revêtement des aménagements cyclables.
• Code de la route, articles 2 et 22.

SPW
Service public de Wallonie

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DES ROUTES ET DES BÂTIMENTS
Boulevard du Nord 8 B-5000 Namur
Tél. : +32 (0) 81 77 26 91 • Mél : com.dgo1@spw.wallonie.be • http//routes.wallonie.be • http//wallonie.be

DGO 1