
Audit de la politique cyclable de la commune de Grez-Doiceau

Rapport pour:

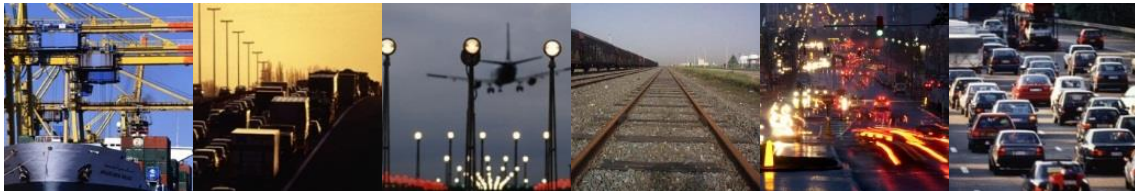
Administration communale de Grez-Doiceau

Place Ernest Dubois, 1

1390 Grez-Doiceau

Date: 22/12/2021

Auteurs: Bruno Van Zeebroeck, Evelyn De Wachter



Transport & Mobility Leuven
Diestsesteenweg 57
3010 Leuven
Belgique
<http://www.tmlleuven.be>

Table des matières

Table des matières.....	2
Guide de lecture.....	3
1 Un audit cyclable pour Grez-Doiceau, pourquoi ?.....	4
2 L’audit cyclable, c’est quoi ?.....	6
3 Collecte d’informations.....	7
3.1 Documents disponibles.....	7
3.2 Entretiens.....	13
3.3 Visites de terrain.....	19
3.4 Enquête auprès des Gréziens.....	23
4 Forces et faiblesses.....	31
5 Pistes de développement.....	33
5.1 Plan stratégique cyclistes et piétons.....	34
5.2 Infrastructure – le réseau.....	35
5.3 Le stationnement vélo.....	53
5.4 Communication : expliquer et mettre en valeur.....	54
5.5 Accompagner au changement de comportement : faciliter et mettre en valeur.....	56
5.6 Monitoring.....	61
6 Aperçu des actions proposées.....	62
Bibliographie.....	64
Annexe 1 : Questions entretiens.....	65
Annexe 2 : Visites de terrain.....	66
Annexe 3 : Questions enquête.....	85
Annexe 4 : Résultats enquête.....	86

Guide de lecture

Voici un petit guide qui vous aidera dans la lecture de cet audit. Il vous permettra de gagner du temps en vous indiquant directement les sections qui vous intéressent le plus.

La **première section** explique comment un audit cyclable s'intègre dans une politique de mobilité durable. Cette section répond donc à la question : **pourquoi un audit cyclable ?**

La **deuxième section** répond à la question : **qu'est-ce qu'un audit cyclable ?**

La **troisième section** fait l'état des lieux de la politique cyclable. Elle répond à la question : **quelle est la situation actuelle de la politique cyclable ?** Pour cela, cette section :

- analyse les différents documents et études concernant la mobilité (active) qui ont été faits depuis 2005.
- analyse la situation de l'infrastructure cyclable sur base de plusieurs visites de terrain. Un rapport illustré de ces visites se trouve également en annexe.
- analyse l'opinion des parties prenantes. Les parties prenantes les plus importantes sont les décideurs politiques, les utilisateurs et l'administration.
- analyse l'opinion des Gréziens sur la pratique du vélo et les itinéraires cyclables à Grez. L'analyse se base sur une enquête largement distribuée parmi la population à laquelle presque 100 personnes ont répondu.

La **quatrième section**, après un état des lieux, répond à la question : **quelles sont les forces et faiblesses de la politique cyclable de Grez-Doiceau ?**

La **cinquième section** donne, sur base des analyses précédentes, des pistes de développement de la politique vélo à Grez-Doiceau. Elle répond donc à la question : **que faut-il faire pour développer le vélo à Grez-Doiceau ?**

Cette section donne des suggestions d'actions dans 6 domaines différents : établissement d'un plan stratégique, itinéraires cyclables, parkings vélo, communication, accompagnement au changement et monitoring.

La **sixième section résume les actions à mettre en place** pour encourager l'utilisation du vélo à Grez-Doiceau et rendre les villages plus conviviaux. Elle répond à la même question que la cinquième section, mais de manière plus condensée et sous forme d'un tableau facile à lire et à interpréter.

1 Un audit cyclable pour Grez-Doiceau, pourquoi ?

Les défis de mobilité de Grez-Doiceau liés à la priorisation de la voiture

Comme la plupart des communes rurales en Brabant Wallon, Grez-Doiceau est confronté à **des défis de mobilité**. Grez-Doiceau est une commune plutôt riche avec une population assez dispersée sur son territoire. La voiture est par conséquent le moyen de déplacement préféré de la majorité des habitants. Les alternatives à la voiture ne sont pas forcément appréciées. Vu le manque d'itinéraires cyclables, le vélo n'est pas non plus une option crédible pour la plupart des habitants aujourd'hui. Et c'est tout à fait normal, pas besoin de culpabiliser qui que soit pour cet état de fait.

Grez-Doiceau est également traversé par plusieurs artères routières, notamment la N25 (Hamme-Mille/Louvain-La-Neuve), la N268 (Wavre) et la N240 (Jodoigne). La N268 et la N240 ont un aménagement cyclable qui n'est néanmoins pas partout confortable dans son utilisation et n'incite pas à la pratique du vélo. La N25 vers Hamme Mille est la plus fréquentée y compris par du trafic lourd qui contourne Bruxelles par le Sud, mais ne prévoit cependant aucun aménagement cyclable. Faire du vélo sur la N25 est vraiment très désagréable, et pour beaucoup de personnes simplement exclu.

La majorité grézienne veut une nouvelle politique de mobilité, plus durable et surtout contribuant à plus de convivialité pour Grez-Doiceau

Grez-Doiceau veut vraiment rendre la mobilité sur son territoire plus durable et surtout plus conviviale. La commune veut offrir la possibilité à tous les Gréziens l'opportunité de se déplacer autrement qu'en voiture. Ainsi Grez-Doiceau veut contribuer à plus de convivialité. En même temps, la commune veut préparer un futur plus durable où ses habitants sont également moins dépendants de toutes sources d'énergie.

Intégrer cet outil unique qui est le vélo dans la nouvelle politique de mobilité

Le vélo est un outil unique qui, tout en procurant de la mobilité, crée également plus de convivialité, plus de durabilité et moins de dépendance énergétique. L'avènement du vélo à assistance électrique rend l'outil vélo encore plus performant et plus accessible pour tout le monde, même pour des distances un peu plus longues.

Grez-Doiceau a donc fait le choix logique d'inclure le vélo dans sa politique de mobilité. La commune s'est inscrite dans la logique du projet Wallonie cyclable et a été retenue par la région. Dans ce cadre, elle disposera d'une enveloppe de 300 000 EUR. C'est une belle enveloppe, mais quand on parle d'aménagements cyclables, 300 000 EUR ne représente à peine plus que 1 km de piste cyclable de qualité. (<https://www.gracq.org/actualites-du-velo/cout-infrastructure-cyclable>)

Une intégration du vélo, oui, mais de manière réfléchie

Vu les budgets finalement limités pour les aménagements cyclables, il sera important d'exploiter l'opportunité vélo, l'argent disponible et le potentiel pour la mobilité, avec intelligence. C'est dans ce cadre que s'inscrit cet audit.

Cet audit veut faire un état de lieu de la situation cyclable à Grez-Doiceau, d'établir les forces et les faiblesses pour ensuite apporter des pistes d'actions pour les décideurs politiques.

L'audit cyclable, base pour une nouvelle politique de mobilité (et de convivialité)

L'audit cyclable veut donc construire les bases pour une nouvelle politique cyclable, contribuant à plus de convivialité, plus de plaisir, plus d'humanité et moins de dépendance énergétique.

2 L'audit cyclable, c'est quoi ?

L'audit cyclable veut faire l'état de lieu de la situation de la politique cyclable. Il aboutit à des points forts et faibles de la politique cyclable d'une commune ou d'une région sur base d'informations recueillies par l'auditeur.

La méthode utilisée pour cet audit se base sur la méthode BYPAD (Bicycle Policy Audit; <http://www.bypad.org>), qui a été développée par un consortium international d'experts du vélo en 1999 dans le cadre d'un projet de l'Union européenne. Lors de projets ultérieurs, ces experts ont encore peaufiné la méthode. TML, à son tour, a affiné la méthode sur base de son expérience dans d'autres projets européens, notamment CHAMP (<http://www.champ-cycling.eu/>) et BiTiBi (<http://www.bitibi.eu/>) et ses collaborations avec le Fietsberaad en Flandre.

L'audit cyclable est mené en trois phases :

- La collecte d'informations
- Analyse des informations pour établir les forces et faiblesses
- Propositions de pistes de développement pour donner forme à la politique cyclable.

La collecte d'informations se compose de 4 éléments :

1. Collecte d'informations des **documents existants** comme des rapports stratégiques en lien avec la mobilité et la politique cyclable communale
2. Collecte d'informations via des **entretiens** en face à face avec différentes parties prenantes
3. Collecte d'informations via des **visites sur le terrain** à vélo
4. Une **enquête en ligne** distribuée aux citoyens de Grez-Doiceau via la commune de Grez-Doiceau et différentes parties prenantes. Cette enquête récolte l'avis du citoyen. Les questions de l'enquête ont affiné en fonction des premiers résultats des entretiens en face à face.

3 Collecte d'informations

3.1 Documents disponibles

Nous avons consulté plusieurs études concernant la mobilité à Grez-Doiceau qui ont été faites depuis 2005, c'ad le plan intercommunal de mobilité (Agora, 2005), l'étude de mobilité pour Grez centre (Aries, 2015) et l'étude de mobilité pour la traversée de Gastuche (Agora, 2015).

Plan intercommunal de mobilité (PICM, 2005)

Le plan intercommunal de mobilité énonce des éléments qui sont toujours d'actualité aujourd'hui :

- Développer l'utilisation du vélo via une meilleure cohérence du réseau d'itinéraires cyclables et une bonne offre de stationnement vélo
- Créer les chaînons manquants afin de pouvoir proposer des itinéraires continus, confortables, sûrs, directs et attractifs
- Mettre en place des interventions visant à accorder une place suffisante/une cohabitation harmonieuse de tous les usagers
- Entretenir régulièrement l'infrastructure cyclable
- Créer du stationnement vélo aux endroits stratégiques, écoles, maison communale, CPAS, la Poste, centres des villages, haltes SNCB, surfaces commerciales,...
- Développer la complémentarité vélo-train et vélo-bus
- Mettre en place une signalisation spécifique
- Développer une stratégie d'incitation pour l'utilisation du vélo
- Les perturbations importantes de la circulation provoquées par les entrées et sorties de l'école sur la N240
- Assurer des traversées de qualité dans le centre de Grez
- L'importance d'une bonne communication de PICM, toutes boites, réunions publiques, ciblage d'enfants et ado (autonomiser les enfants).

Le PICM analyse également des solutions pour réduire le nombre de véhicules empruntant la N240 (la Chaussée de Jodoigne) :

- Une solution pénalisant le trafic de transit dans Grez-Doiceau rendant plus attractif les autres itinéraires. Cette solution n'éviterait qu'un nombre insuffisant de véhicules (solution 0)
- Contournement entre Cocrou et la N25 (solution 1)
- Contournement entre base militaire (N91) et le dernier tronçon de de la N25 (solution 2)
- Contournement de « Hamme Mille » (solution 3).

Figure 1 montre les différentes solutions pour limiter le trafic de transit dans Grez-Doiceau.

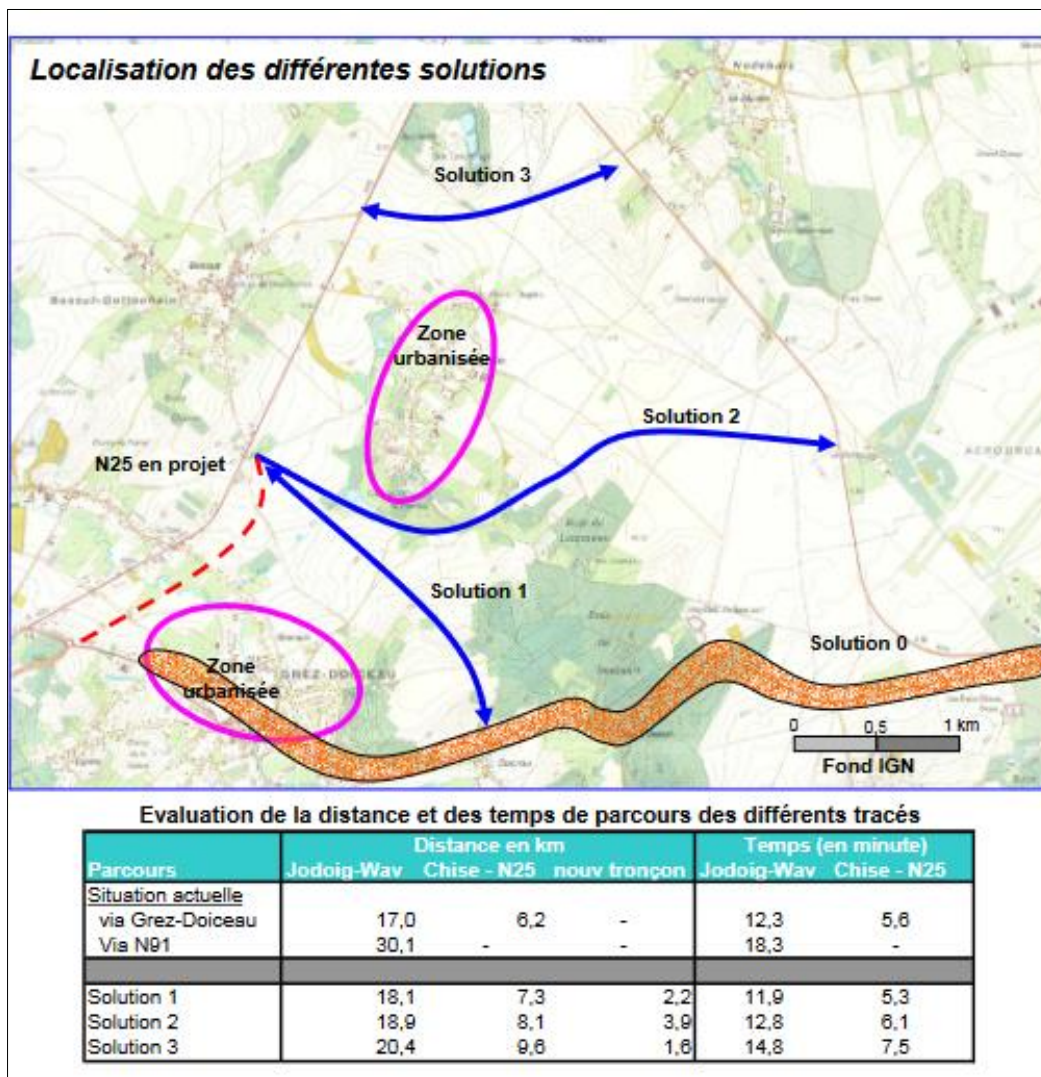


Figure 1 : Différentes solutions mentionnées dans le PICM de 2005 pour éviter le trafic de transit sur la N240.

Etude de mobilité Grez-Doiceau (2015)

L'étude de mobilité de Grez énonce également quelques éléments qui sont toujours d'actualité :

- Prévoir une liaison piétonne entre le centre de Grez et les nouveaux commerces
- Introduire des effets de portes à l'entrée de la zone 30
- Transformer la rue du Lambais en zone résidentielle
- Réaménager la Place E. Dubois éventuellement avec un plateau traversant.

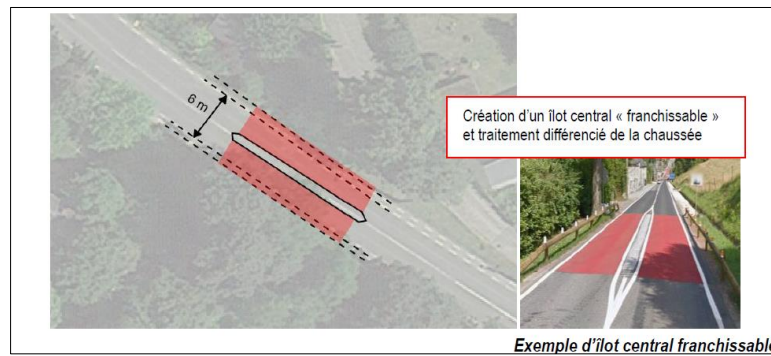


Figure 2 : Exemple d'un effet de porte pour attirer l'attention sur le fait d'entrer dans une zone 30, comme mentionné dans l'étude mobilité de Grez-Doiceau de 2015 (Aries).

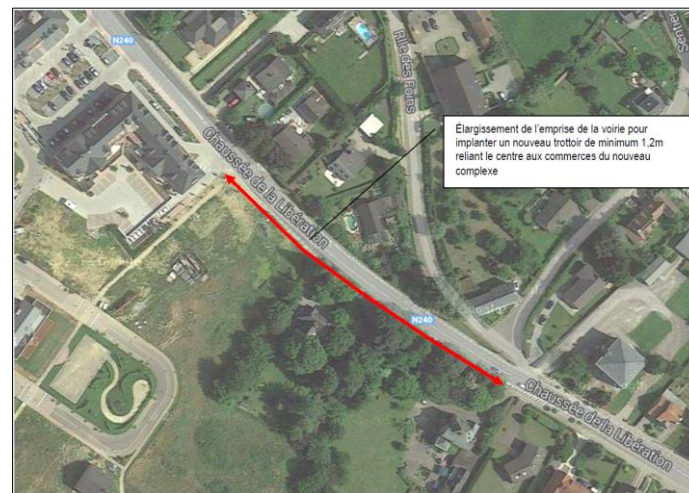


Figure 3 : La suggestion d'une liaison piétonne entre le centre de Grez et les nouveaux commerces (étude de mobilité de Grez-Doiceau de 2015, Aries).

Etude de mobilité Gastuche

L'étude de mobilité de Gastuche suggère l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelle des deux côtés de la chaussée de Wavre (N268). Dans un premier temps, une piste cyclable marquée d'un côté, dans un deuxième temps, deux pistes cyclables séparées, avec une rangée de places de parking si la largeur de la chaussée est suffisante.

4.2 Long terme

La chaussée de Wavre devra être à long terme une chaussée en sécurité, où on circulera en toute sécurité (y compris les modes doux). Il est envisagé de réaménager la bande en piste cyclable à côté des piétons. Les places de stationnement seront possibles lorsque la largeur de la N268 atteint au moins 14.80m.

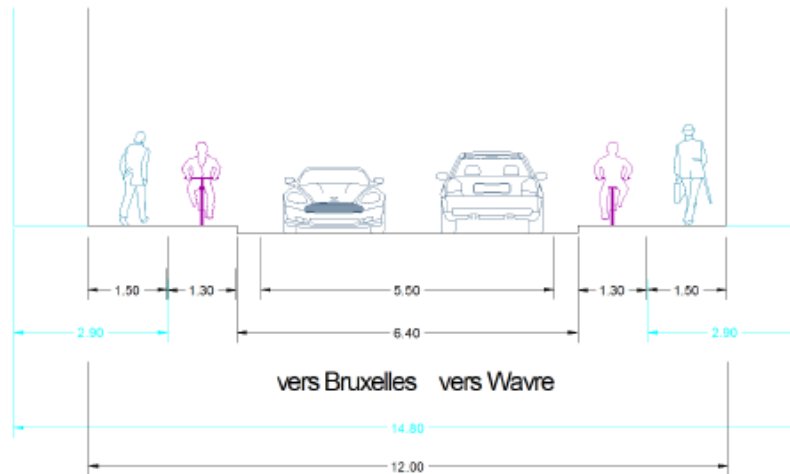


Figure 16 : Profil long terme : sans place de stationnement

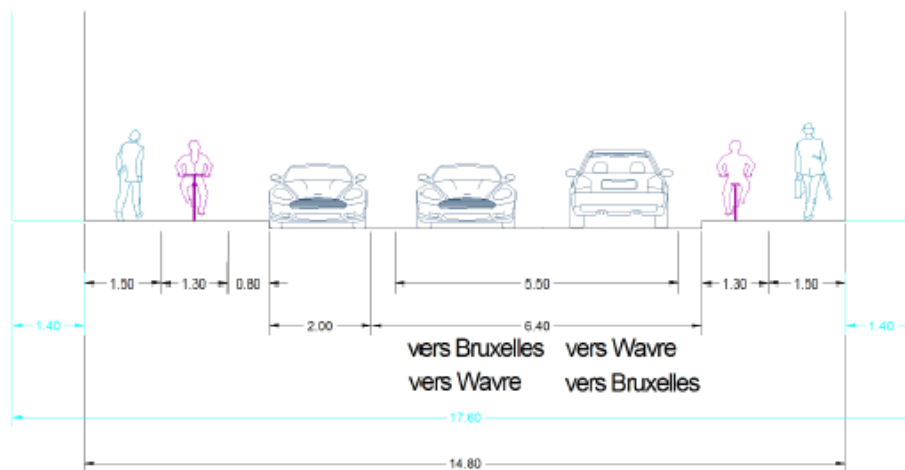


Figure 17 : Profil long terme : avec place de stationnement

Figure 4 : Proposition d'aménagement de la Chaussée de Wavre à Gastuche (Etude de mobilité Gastuche, 2015 (Agora)).

Les chantiers prévus par le Service Public de Wallonie (SPW) sur les routes régionales

Voici les projets prévus pour Grez-Doiceau (communication avec Mme Herman du SPW Brabant Wallon, novembre 2021) :

- N268 (la Chaussée de Louvain) :
 - Traversée de Gastuche (jusqu'à l'Avenue Comte d'Ursel) : l'étude n'est pas encore entamée mais le principe serait de créer une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens
 - Entre l'Avenue Comte d'Ursel et la Chaussée de la Libération (N240) : sera mis en adjudication en 2022 (quelques détails encore à revoir)
 - Entre la Chaussée de la Libération (N240) et la borne kilométrique 6.4 (pharmacie Servais) : l'étude n'est pas encore entamée mais le principe serait aussi de créer une piste cyclable unidirectionnelle dans chaque sens.
- N25 entre les bornes kilométriques 11 (Hamme-Mille) et 13,4 (carrefour Rue Jules Depauw) : création de pistes cyclables et aménagement des carrefours mais l'étude n'a pas encore commencé.

Les délais ne sont pas encore fixés, mais la traversée de Gastuche devrait suivre après le tronçon entre l'Avenue Comte d'Ursel et la Chaussée de la Libération, et les autres après. Les pistes cyclables seront probablement surélevées, même si rien n'est décidé.

Sur la N25, pour le tronçon entre la Rue Philippe Colette et le centre sportif, il n'y a pas de budget prévu. La commune peut toujours discuter avec le SPW pour voir comment sécuriser au mieux puisque le SPW dispose de budgets pour des petits travaux de sécurisation qu'il peut utiliser selon les demandes et besoins.

Les chantiers prévus par la province du Brabant Wallon

Echange avec Mr Grégoire de la province du Brabant Wallon :

- Liaison Gottechain-centre sportif. Il s'agit d'un chantier réalisé par la commune, subsidié par la province
- Liaison le long du chemin de fer entre Pecrot et Gastuche. Il s'agit d'un projet de réserve. Il pourrait y avoir des complications puisque les assises des chemins ne sont pas publiques
- Chaussée à voie centrale banalisée Avenue Félix Lacourt après Hèze direction Longueville
- Piste cyclable Fond du Moulin (direction Piétrebais).

Les fiches PiWaCy

Les fiches PiWaCy proposent un réseau cyclable complet qui relie les différentes entités de la commune. Le réseau cyclable proposé part des infrastructures de bonne qualité et propose de les relier en prévoyant des marquages au sol, bandes cyclables suggérées et rue cyclables.

L'objectif des marquages est double : d'un côté, proposer un itinéraire au cycliste, de l'autre, attirer l'attention des automobilistes sur la présence potentielle de cyclistes.

Il s'agit d'un travail de qualité fait et porté par un groupe de bénévoles très dynamique.

Les fiches proposent également du stationnement vélo dans le centre de Grez.

Statistiques de la police liées aux cyclistes

Tableau 1 (comme reçu du chef de corps de la zone de police Ardennes brabançonnaises) montre les statistiques liées aux cyclistes à Grez-Doiceau. Chaque année, un grand nombre de sanctions administratives communales (SAC) est donné pour des stationnements et arrêts non autorisés sur des pistes cyclables, culminant à 730 en 2019. Le nombre de vols de vélo et accidents impliquant des cyclistes s'élève respectivement à maximum 14 et 20 par an. Ces chiffres sont sûrement une sous-estimation car tous les vols et accidents de vélo ne sont pas déclarés auprès de la police.

#'infraction stationnement et arrêt	2018	2019	2020	2021 (okt incl))
PV - Personne mobilité réduite	6	13	27	14
SAC	372	730	270	223

Vol de vélo	2018	2019	2020	2021
Nombre	13	12	14	14

accident impliquants des cyclistes	2018	2019	2020	2021
Nombre	11	20	19	16

Tableau 1: Statistiques de la police liées aux cyclistes.

3.2 Entretiens

3.2.1 La méthode

Dans cette phase de collecte d'informations, des échanges personnels ont eu lieu avec différentes parties prenantes et différents acteurs locaux. Ceux-ci comprennent des cyclistes, des décideurs politiques et des personnes de l'administration communale. Les différentes parties ont été interrogées sur base d'un questionnaire, inspiré du questionnaire standardisé de BYPAD. Le but de ces entretiens est d'évaluer (de manière qualitative) la politique cyclable sur un ensemble de critères déterminés.

Le questionnaire est disponible dans l'Annexe (Annexe 1 : Questions entretiens) et est organisé selon 7 domaines:

1. La demande cycliste
2. La coordination de la politique cyclable
3. Les moyens financiers et humains
4. La promotion et les services
5. L'accompagnement au changement
6. L'offre cyclable
7. Le monitoring: évaluation et impacts.

Pour chacune des 7 domaines de la politique cyclable, il est demandé aux différentes parties de situer le niveau de développement sur une échelle de 5 niveaux de développement (Figure 5) :

Niveau 0	<i>aucune approche</i>
Niveau 1	<i>approche au cas par cas</i> Nous le faisons de manière sporadique ou ad hoc. Nous recueillons des informations à ce sujet, mais de manière fragmentaire. Faible performance. Des problèmes sont résolus quand ils s'imposent et seulement quand ils s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier
Niveau 2	<i>approche isolée</i> Nous sommes en train de le mettre en œuvre. Travail réalisé selon les possibilités, mesures isolées. Performances limitées.
Niveau 3	<i>approche système</i> Nous l'avons mis en œuvre et le faisons régulièrement. Nous avons de bonnes informations à ce sujet. Bonne performance. Il existe des initiatives structurelles, mais des améliorations sont encore possibles.
Niveau 4	<i>approche intégrée</i> Nous l'avons mis en œuvre et le révisons régulièrement de manière systématique. Nous travaillons de manière systématique et innovante. De solides performances. Nous avons un excellent score.



Figure 5: Les 5 niveaux de développement comme proposés par BYPAD.

Les différentes parties prenantes interrogées sont énumérées dans le Tableau 2. Les interviewés comprennent des représentants des cyclistes (usagers), des décideurs politiques et des membres de l'administration.

	Prénom	Nom	Affiliation	Type	Abréviation
1	Denis	Marion	GRACQ	représentant/usager	1DM
2	Laurent	Broucker	Chef de corps zone de police Ardennes brabançonnnes	représentant/usager	2LB
3	Ghislaine	Fierens	Office de tourisme	représentant	3GF
4	Cécile	Huybrechts	Comité vélo	usager	4CH
5	Isabelle	Proost	Association parents (école communale Grez)	représentant/usager	5IP
6	Paul	Vandeleene	Bourgmestre	politique	6PV
7	Marc	Burlet	Service des travaux/mobilité	administration	7MB
8	Dimitri	Dewilde	Échevin de la mobilité	politique	8DD
9	Corentin	Jans	Service des travaux/mobilité	administration	9CJ
10	Sybille	Coster-Bauchau	Opposition/ancienne bourgmestre	politique	10SC
11	Emma	Russel	Membre de l'association des commerçants	représentant/usager	11ER

Tableau 2: Liste des parties prenantes interviewées.

3.2.2 Résumé des résultats

Figure 6 et Figure 7 présentent une synthèse des résultats des entretiens. Sur base des réponses des parties prenantes au questionnaire, un score BYPAD est accordé au 7 domaines de la politique cyclable. Dans l'ensemble, le score se situe autour de 1, c.à.d. la politique cyclable se caractérise par une approche ad hoc, au cas par cas.

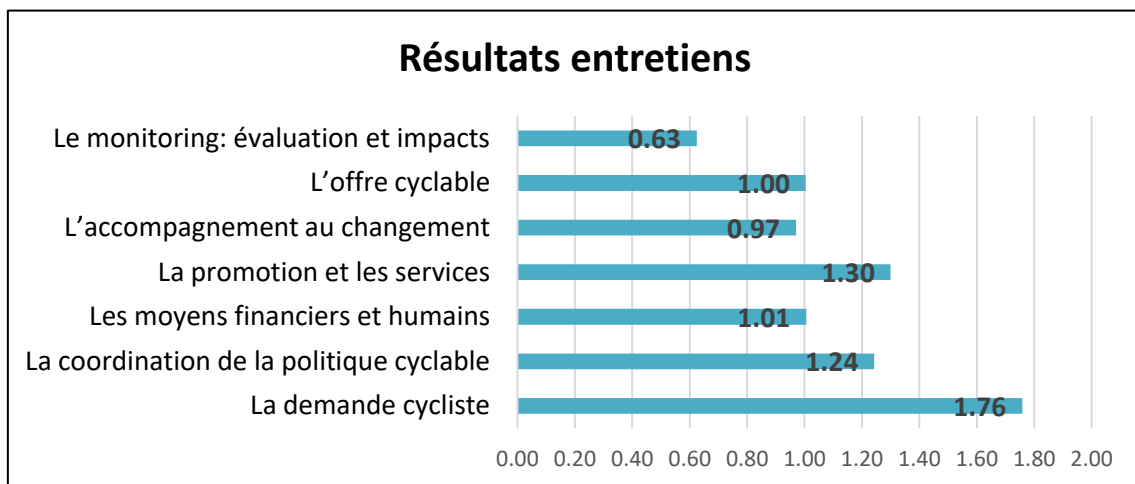


Figure 6: Synthèse des résultats des entretiens. Résumé du score BYPAD accordé à chaque domaine.

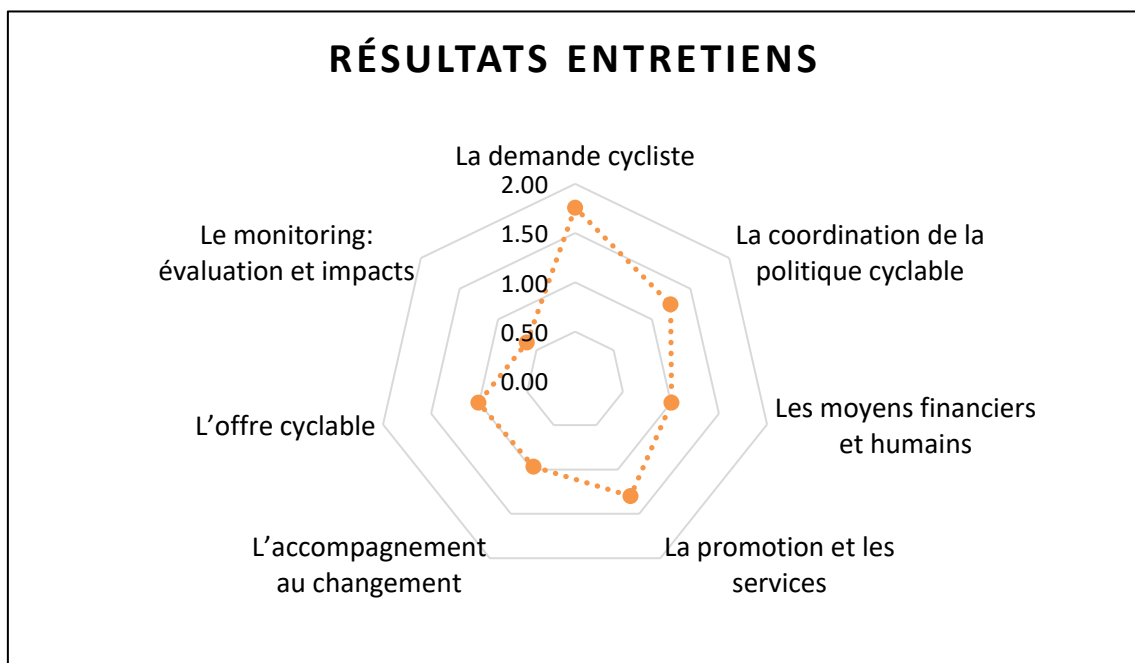


Figure 7: Graphique radar des résultats des entretiens. Résumé du score BYPAD accordé à chaque domaine.

3.2.3 Diagnostic des entretiens par module

La demande cycliste – niveau 1.78

Le domaine *la demande cycliste* a reçu le meilleur score comparé aux autres domaines. Les réponses des usagers faisant partie du Comité vélo étaient les plus positives (niveau entre 2 et 3). Les autres usagers et représentants des parties prenantes ont attribué plutôt un niveau 1 à ce module. Ils mentionnent qu'il n'existe pas de possibilités ou qu'ils ne sont pas au courant des possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité (c.à.d. qu'il y a un Comité vélo). Les décideurs politiques ont répondu de manière moins positive que les usagers/représentants et l'administration. Ça prouve qu'il existe une réelle volonté dans leur chef pour mieux prendre en compte les besoins et les attentes des cyclistes.

Membres du Comité vélo: "Il y a surtout eu une amélioration depuis les derniers mois. Il y a quelques mois, on aurait donné un niveau 1 ou moins pour ce module".

Les points positifs:

- La nomination d'un Comité vélo
- La création d'une locale du GRACQ, association représentant les cyclistes quotidiens
- La journée de vélo, organisée en septembre 2021 pour la première fois, était mentionnée par tous les interviewés comme un exemple de la participation des cyclistes. Cette journée était organisée par des bénévoles, avec le soutien de la commune
- Les interviewés ont de l'espoir et sont très positifs par rapport à la nomination du nouvel échevin de mobilité et du nouveau bourgmestre. Ils sentent et espèrent que leur arrivée insufflera une nouvelle dynamique.

Les points négatifs:

- Les citoyens ne savent pas comment participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité
- Traitement au cas par cas, et non de manière structurée, des doléances des citoyens (stationnement sur les pistes cyclables, etc.).

La coordination de la politique cyclable – niveau 1.24

Ce domaine a reçu une note faible de toutes les parties. Il manque un plan et une vision vraiment intégrés. La mise en œuvre de la politique reçoit un score entre 1 et 1.5. Les utilisateurs (non-membres du Comité vélo) ne sont pas au courant de la manière dont la politique vélo est préparée et mise en œuvre. L'efficacité de la coopération avec des organisations extérieures est vue plus positivement par le politique et l'administration (niveau 2) que par les utilisateurs et le Comité vélo (niveau 1).

Les moyens financiers et humains – niveau 1.01

Un score bas est attribué par toutes les parties prenantes interviewées (niveau ≤ 1) au domaine *moyens financiers et humains*. Le financement est prévu au cas par cas et aucun budget spécifique et structurel n'est prévu au niveau communal. Les seuls financements pour des projets vélo sont des subsides obtenus en répondant à des appels à projets. Ces appels à projets concernent principalement des projets d'infrastructure (pistes cyclables ou stationnements vélos) mais pas des activités ou initiatives liées au vélo, comme par exemple la communication, les incitants au changement de comportement, etc.

L'administration a donné un niveau un peu plus élevé pour la formation du personnel (niveau > 1) que les autres parties. Néanmoins, peu de formations spécifiques liées au vélo sont prévues pour le personnel de l'administration.

La promotion et les services – niveau 1.30

Le domaine *promotion et services* a reçu un score de 1.30. Surtout les utilisateurs ont attribué un score bas (≤ 1). L'administration et l'opposition ont attribué un niveau plus élevé (niveau entre 1 et 2). Il y a des services ou actions qui sont organisées de manière sporadique: la fête du vélo (qui prévoyait également la gravure de vélos), une prime pour acheter un vélo électrique, des boxes de stationnement à la gare, la zone 30 dans Grez centre, etc. Certains utilisateurs mentionnent qu'il n'est pas facile d'obtenir la prime pour acheter un vélo électrique.

Les points positifs:

- La fête du vélo
- Des boxes de stationnement à la gare (mais en quantité limitée)

Les points négatifs:

- Des actions trop limitées et sporadiques.

L'accompagnement au changement – niveau 0.97

Ce domaine a récolté un score assez bas, néanmoins quelques points positifs ont été mentionnés comme la volonté politique actuelle, la création du Comité vélo, le réseau intégré d'itinéraires cyclables, la fête du vélo. Il y a un espoir que la création des dispositifs PiWaCy créera un effet boule de neige et rendra les gens conscients des possibilités de prendre leur vélo.

Les points positifs:

- Fête du vélo
- PiWaCy – la création d'un réseau intégré d'itinéraires cyclables.

Les points négatifs:

- Aucun plan intégré n'est réellement mis en place pour changer cette culture de dépendance de la voiture par une culture des modes actifs.

L'offre cyclable – niveau 1.00

Le domaine *l'offre cyclable* a aussi récolté un score bas. Il n'y a pas de grandes différences entre les scores attribués par les interviewés:

- a) pour l'étendue et la qualité du réseau cyclable, les scores se situent entre 1 et 2
- b) pour les stationnements vélo, les scores se situent entre 0 et 1.

“On peut aller partout en vélo, mais il y a des chaînons qui manquent.”

Les points positifs :

- L'installation des box vélos aux gares

Points négatifs:

- Des traversées très dangereuses en particulier les traversées de la N25, qui sont gérées par la région
- Manque d'entretien: nids de poule, graviers, feuilles sur les pistes cyclables
- Des panneaux de signalisation de chantiers sur les pistes cyclables
- Stationnements de voitures sur les pistes cyclables
- Pas (assez) de stationnements vélo à Grez-Doiceau (aux supermarchés, à la place en face de l'administration communale, ...)
- Craintes pour les vols de vélos (aux gares).

Le monitoring: évaluation et impacts – niveau 0.63

Le domaine *monitoring* a reçu le score le plus faible de tous les domaines investigués. Presque tous les interviewés ont donné un score entre 0 et 1. Il n'y a pas de collecte de données concernant le vélo comme par exemple des comptages du nombre de cyclistes. Néanmoins, la police collecte des données du nombre de vols des vélos et des accidents impliquant des cyclistes. Le GRACQ aimerait avoir un monitoring de l'avancement des travaux des aménagements cyclistes c.à.d.: comment et quand sont planifiés/faits ces aménagements.

3.3 Visites de terrain

Nous avons parcouru une partie du territoire du Grez-Doiceau. Annexe 2 : Visites de terrain présente un rapport détaillé des visites de terrain. Les principales conclusions sont:

Plusieurs aménagements vélos existent, **certains aménagements sont de très bonne qualité**, notamment l'Avenue Fernand Labby, la Rue de Nethen entre Bossut et Nethen, autour du Hall Omnisports de Grez-Doiceau, etc. De plus, certains itinéraires font vraiment rêver par leurs vues sur de superbes paysages comme la liaison entre Bossut et Nethen.



Figure 8 : Plusieurs aménagements vélos existants à Grez-Doiceau, certains de très bonne qualité.

Néanmoins, **très souvent les liaisons cyclables ne sont pas continues**. Elles comprennent quasi systématiquement au moins **une situation potentiellement dangereuse**, particulièrement pour un enfant ou une personne qui n'a pas encore l'habitude de se déplacer à vélo. L'entrée et la sortie de la piste cyclable bidirectionnelle avenue Fernand Labby ne sont par exemple pas sécurisées. Des bordures non abaissées pourraient faire glisser le cycliste quand il rejoint un aménagement, par exemple rue Philippe Colette pour rejoindre le chemin cyclable menant vers le centre sportif. **Les traversées de la N25 restent également problématiques**. La photo de droite ci-dessous illustre la traversée où les voitures roulent à du 90 km/h. Les traversées près des giratoires ont l'avantage que la vitesse des véhicules est réduite, mais les giratoires ayant deux bandes en sortie ou en entrée créent un autre risque. Dans ce cas, il est toujours possible qu'une voiture sur la deuxième bande n'est pas consciente de la présence d'un cycliste (ou d'un piéton) se trouvant derrière une voiture à l'arrêt sur la première bande.



Figure 9: Des situations potentiellement dangereuses à des sorties des bandes cyclables ou des traversées.

Les chicanes actuellement présentes sur la plupart des routes de transit de la commune **risquent** souvent de « **coincer** » un **cycliste moins aguerri**. À la Rue du Moulin et Rue de Florival, aux heures de pointe et après réouverture du passage à niveau, certains automobilistes peuvent être pressés et vouloir se glisser encore rapidement entre les chicanes, juste devant une voiture venant dans l'autre sens. Dans ces moments, l'automobiliste pourrait ne plus avoir suffisamment d'attention pour un cycliste qui surgit juste devant lui au dernier moment. Il en va de même pour la rue de Hamme-Mille.

RUE DE HAMME-MILLE



Figure 10: Des chicanes présentes sur la plupart des routes de transit dans la commune peuvent créer des situations dangereuses pour les cyclistes (ici Rue de Hamme-Mille à Nethen).

Malgré qu'autour de **la place centrale de la commune** (chaussée de Jodoigne et avenue de la Libération) une zone 30 ralentit la circulation, **la convivialité manque**. Ni les piétons, **ni les cyclistes n'ont de la place pour se sentir en sécurité**. La place Ernest Dubois est une plaque tournante pour la mobilité automobile. Six rues arrivent à et/ou sortent de la place et le reste de la place est aménagé comme un grand parking exclusivement dédié à la voiture. Très peu ou pas de place est laissée aux piétons, aux cyclistes, à la rencontre, un parking vélo n'est même pas prévu. L'école communale de Grez-Doiceau (qui a environ 400 élèves) située juste derrière l'administration communale crée un grand flux de trafic matin et soir autour de la place avec des parents qui essaient de se garer. Une personne sécurise une traversée piétonne matin et soir et un policier surveille également la fluidité de la circulation.

PLACE ERNEST DUBOIS



Figure 11: La place centrale de la commune, un endroit pour les voitures.

Un aménagement cyclable manque sur la **Chaussée de Jodoigne (zone 30 km/h)**. Un tel aménagement rendrait la position du cycliste plus confortable et sûre. De plus il inciterait l'automobiliste à respecter la zone 30km/h. Après la zone 30 km/h, il y a **une piste cyclable séparée, mais très étroite et en mauvaise état**. Cette situation n'est pas agréable car le cycliste ne se sent pas en sécurité, avec des voitures autorisées à rouler à 70 km/h à proximité. La piste cyclable n'est plus visible vers la Rue Fond du Moulin, car les feuilles la cache.

CHAUSSEE DE JODOIGNE



Figure 12 : aménagements défectueux chaussée de Jodoigne.

Les statistiques de la police le montraient déjà (Tableau 1): il y a beaucoup **de stationnement de véhicules sur les pistes cyclables**. Surtout sur la piste cyclable de la N268 (chaussée de Wavre), des véhicules stationnent très régulièrement. Nous l'avons constaté nous-même.

Plusieurs marquages des traversées sont peu visibles. Cela crée des situations dangereuses pour les cyclistes qui sont obligés de traverser s'ils veulent continuer sur la piste cyclable. Cela est encore plus vrai quand il fait noir. Lors d'aménagement de pistes cyclables, il est important d'éviter que le cycliste doive traverser la route (plusieurs fois). Chaque traversée, crée un risque de conflit entre cycliste et automobiliste, cela est encore plus vrai dans le noir pour des traversées peu visibles ou mal marquées. Il faut absolument préférer des aménagements unidirectionnels aux aménagements bidirectionnels dans la grande majorité des cas.

CHAUSSEE DE WAVRE

CHAUSSEE DE LA LIBERATION

AVENUE FELIX LACOURT



Figure 13: Stationnement d'un camion sur la piste cyclable (à gauche). Marquage peu visible pour certaines traversées et manque de dispositifs sécurisant (à droite).

L'offre de parking vélo est très limitée à Grez-Doiceau. Il y a quelques exemples de stationnements vélo aux gares (Pécrot, Gastuche) et à deux écoles libres. L'école Saint Joseph aux Champs (Grez) et l'école Saint Jean Baptiste à Nethen offrent un beau parking vélo aux enfants. Ailleurs, les parkings sont de mauvaise qualité ou absents. Au Match sur la Chaussée de la Libération, il y a un grand parking voitures et un petit stationnement vélo (de mauvaise qualité, du type « pince roue » ou « wielmoordenaar » en néerlandais) caché derrière. L'espace devant l'école communale de Nethen est réservé aux voitures des enseignants, ce qui illustre encore la place accordée à la voiture.

ÉCOLE ST JEAN BAPTISTE NETHEN

GARE DE PÉCROT

ADMINISTRATION COMMUNALE



Figure 14: Les meilleurs parkings vélos à Grez-Doiceau.

COMMERCE À NETHEN

MATCH CHAUSSEE DE LA LIBERATION

DEVANT L'ÉCOLE À NETHEN



Figure 15: Stationnements vélos de mauvaise qualité ou absents.

Le reportage photo avec des commentaires supplémentaires se trouve en Annexe 2 : Visites de terrain.

3.4 Enquête auprès des Gréziens

Une enquête via Google Forms a été distribuée via le site-web et la page Facebook de la commune, via les écoles ainsi que via d'autres parties prenantes. Le but de cette enquête était de mieux comprendre les avis et les besoins des Gréziens – les cyclistes ainsi que les non-cyclistes – concernant la cyclabilité de Grez-Doiceau.

L'enquête comprenait 15 questions, à choix multiple et à réponse libre. Les questions et les résultats sont affichés en Annexe 3 : Questions enquête et Annexe 4 : Résultats enquête. Une synthèse des éléments les plus intéressants est présentée ici.



Figure 16: Page d'accueil de l'enquête distribuée aux citoyens de Grez-Doiceau.

3.4.1 Synthèse des résultats

Les participants

Nonante personnes ont participé à l'enquête, 55% d'hommes, 40% de femmes et 5% préférait ne pas préciser son sexe. Figure 17 montre que les participants présentent un bon mix de cyclistes (quasi) quotidiens, des cyclistes occasionnels (1-3 fois par mois) et des personnes qui utilisent peu ou jamais le vélo (jamais – quelques fois par an).

La plus grande partie des participants a entre 25 et 74 ans, et presque 30% a entre 45 et 54 ans. Les jeunes de moins de 25 ans sont faiblement représentés (Figure 17).

Des habitants de presque tous les villages ont participé. Seulement les habitants de Cocrou n'ont pas participé et les habitants de Bercuit ne l'ont fait que faiblement. Les habitants les plus présentés résident à Archennes (17%), Nethen (16%), Hèze (12%), Grez (12%) et Gastuche (10%).

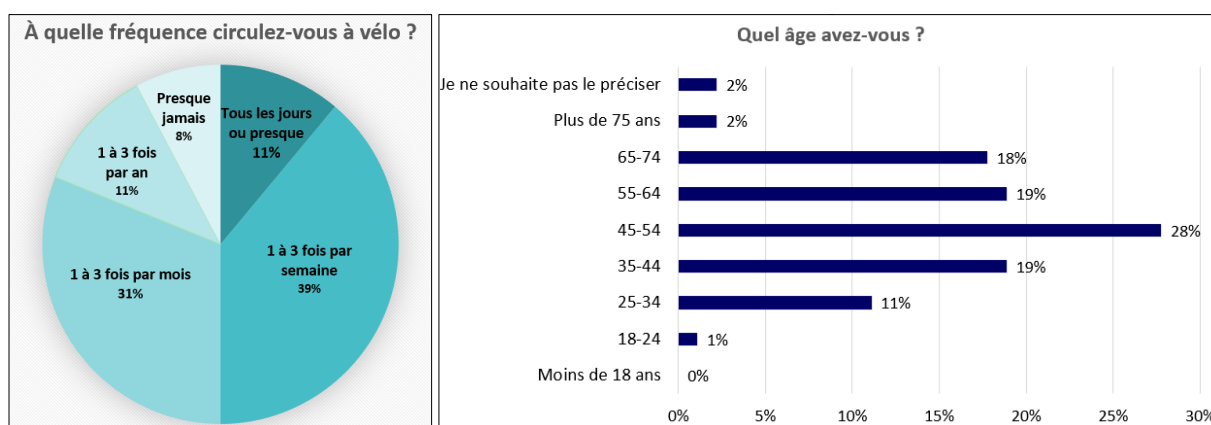


Figure 17 : Aperçu des participants à l'enquête.

Sécurité à vélo et motifs des déplacements aujourd'hui

Environ **60% des participants ne se sentent pas en sécurité à vélo** (Figure 18). De plus, la plupart des participants (38%) ne se déplace pas ou pas davantage à vélo à Grez-Doiceau parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité, ou pas en sécurité avec les enfants (20%) (Figure 61 dans l'annexe).

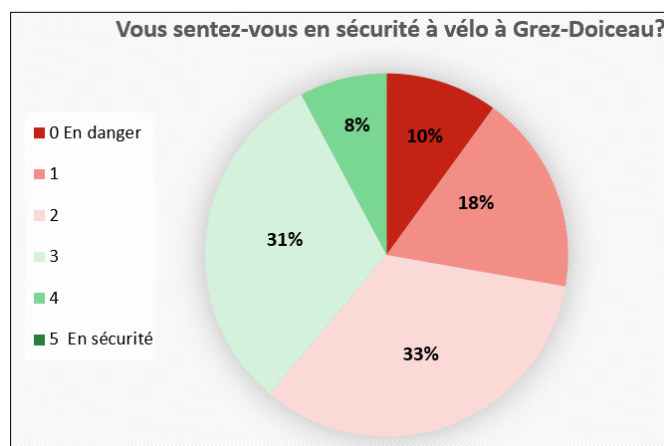


Figure 18: Sentiment de sécurité à vélo des Gréziens.

Figure 19 montre les endroits perçus par les participants comme les plus dangereux :

1. Chaussée de Wavre est perçue comme l'endroit le plus dangereux. Surtout entre Hamme-Mille et Grez, à Gastuche et à certains croisements
2. La Chaussée de la Libération et la Chaussée de Jodoigne
3. La liaison entre Hamme-Mille et Grez (c.à.d. la Chaussée de Wavre)
4. La Rue de Basse Biez.

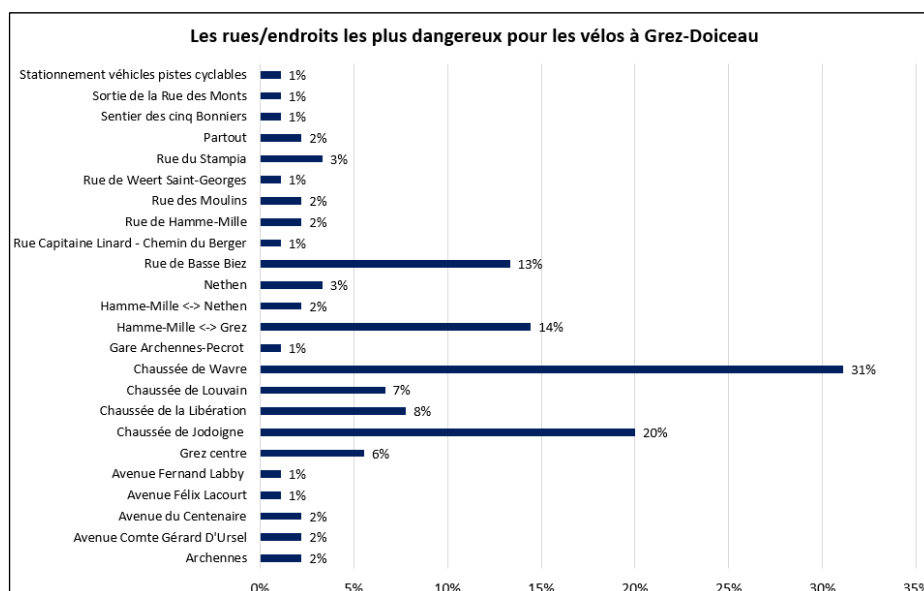


Figure 19: Les rues/endroits perçus comme les plus dangereux pour les vélos à Grez-Doiceau.

La plupart des déplacements à vélo des Gréziens est fait dans un cadre loisirs (tourisme/balade) et pour les trajets utilitaires (comme des achats, des rendez-vous), ou pour faire du sport. Seulement 20% des déplacements à vélo sont effectués pour se rendre au travail ou à l'école. (Figure 20)

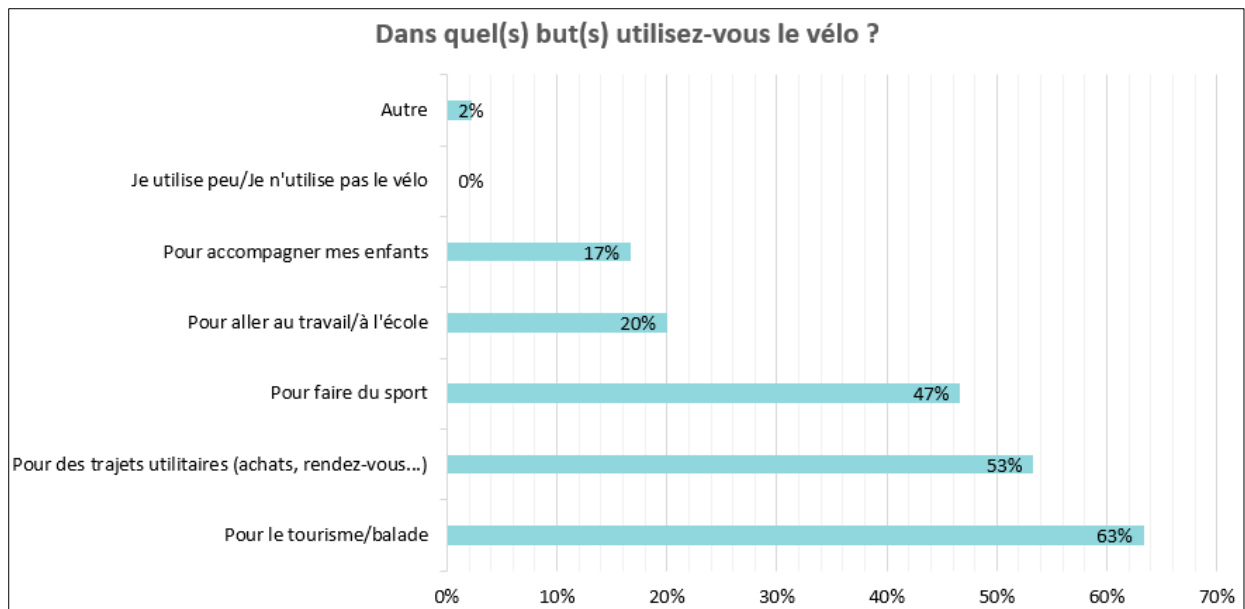


Figure 20: Les déplacements à vélo à Grez-Doiceau. Plusieurs réponses étaient possibles.

La volonté des Gréziens pour demain

Il est clair que le désir de pouvoir faire plus de vélo à Grez-Doiceau est bien présent. Certains voudraient également être impliqués dans le processus décisionnel de la politique cyclable.

Environ 90% des participants ont envie de faire plus de vélo à Grez-Doiceau, et 40% ont même fortement envie de faire plus de vélo (Figure 21).

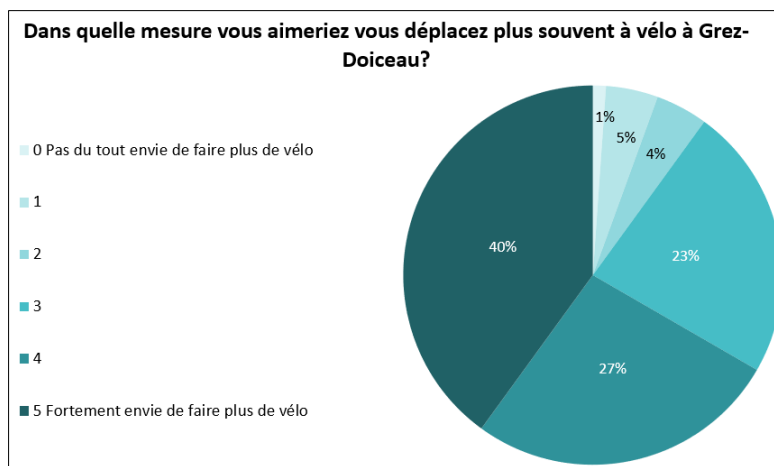


Figure 21 : L'envie des Gréziens de faire plus de vélo à Grez-Doiceau.

30% des participants aimeraient participer plus activement au processus décisionnel de la politique de mobilité/cyclable. Dans ces 30%, la moitié aimerait participer aux groupes de travail ou donner des avis, 24% est déjà impliqué et presque 20% voudrait participer en votant sur des propositions ou en donnant leur avis par des questionnaires (Figure 22).

Ces 30% représentent de nouveau un bon mix de cyclistes quotidiens et occasionnels. Plus de la moitié sont des cyclistes quotidiens, mais il y a aussi des gens qui utilisent peu ou jamais le vélo (Figure 23).

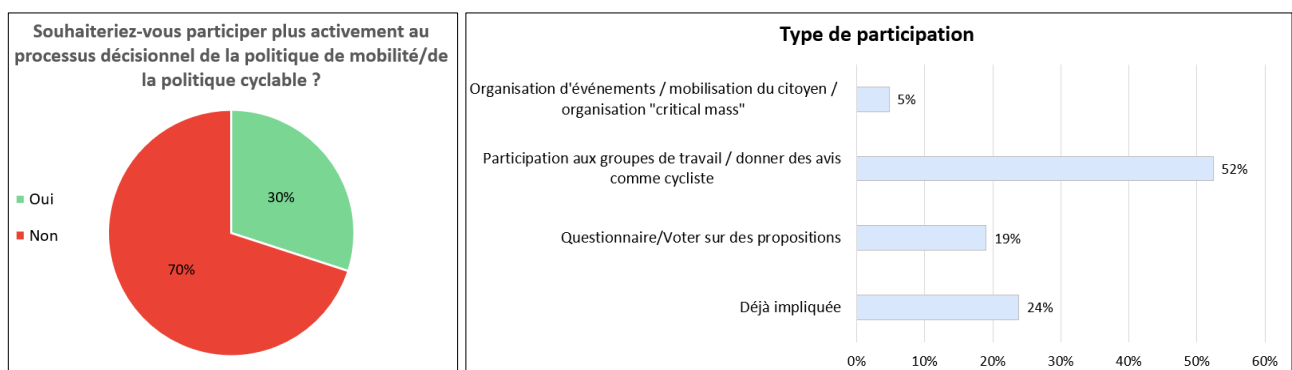


Figure 22 : Réponses à la question "Souhaiteriez-vous participer plus activement au processus décisionnel de la politique de mobilité/de la politique cyclable ?", et "Si oui, comment?"

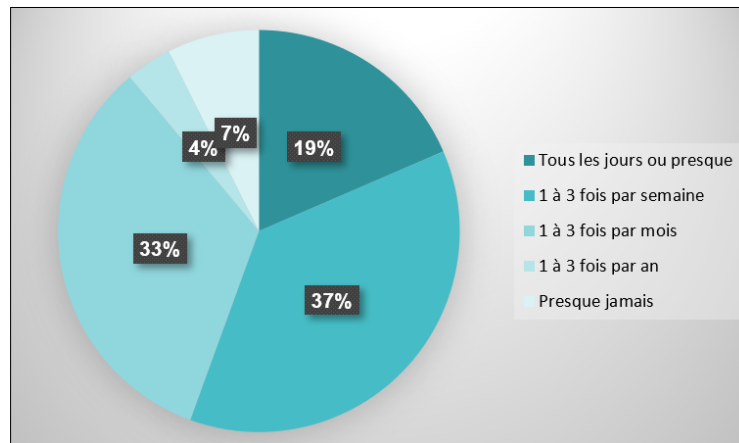


Figure 23 : La fréquence d'utilisation du vélo des participants qui veulent plus activement être impliqués dans le processus décisionnel de la politique de mobilité/de la politique cyclable à Grez-Doiceau.

Les besoins

Les stationnements vélo et les itinéraires (souhaités)

Les itinéraires les plus souhaités ou utilisés mentionnés par les participants sont:

Hamme-Mille	↔	Grez
Nethen	↔	Grez
Wavre	↔	Grez
Archennes	↔	Grez
Wavre	↔	Gastuche
Partout ☺		
Pécrot	↔	Archennes

Figure 24 : Les itinéraires (souhaités) par les participants en ordre d'importance.

Les endroits où des places de stationnement vélo sont le plus souhaités sont les supermarchés, les gares et la place/maison communale de Grez-Doiceau, les autres places des villages (Nethen, Grez, Gottechain, Bossut,..). Les écoles et les endroits de balade et de sports sont également mentionnés. (Figure 25)

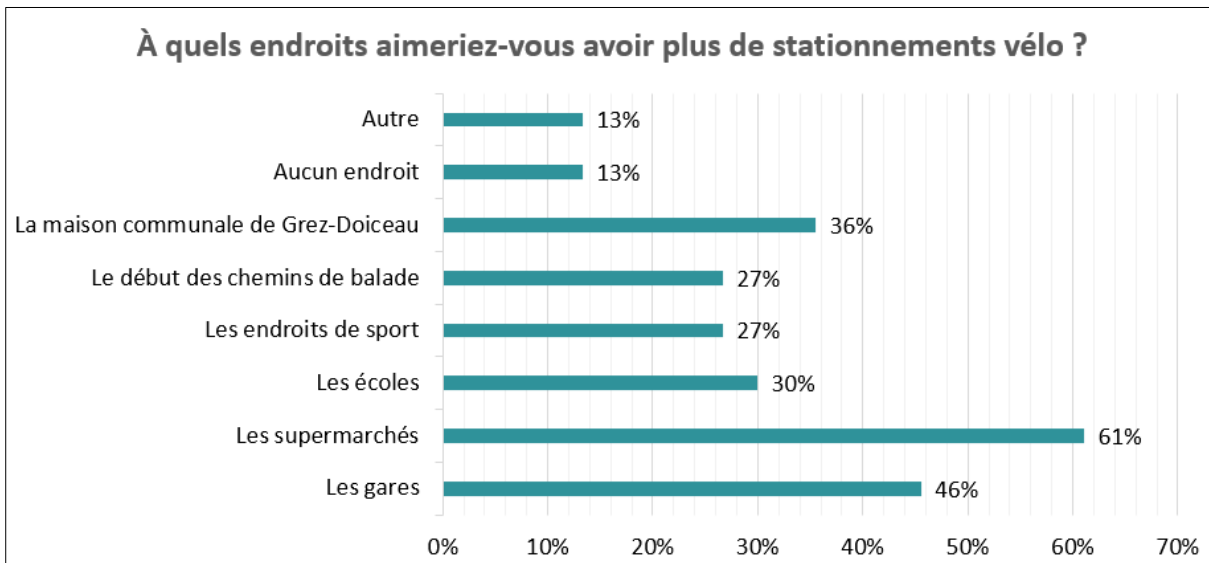


Figure 25 : Les endroits où (plus) de stationnements vélo sont souhaités. Plusieurs réponses étaient possibles.

Plus d'espace public pour le vélo pour plus de sécurité

Plus que 80% des participants à l'enquête jugent justifié de réduire l'espace public dédié à la voiture pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes (Figure 26).

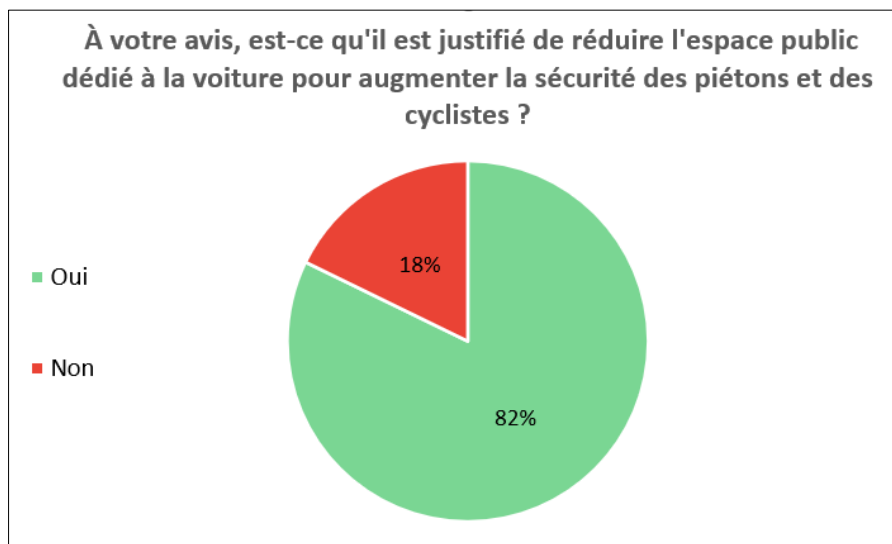


Figure 26 : Réponses "À votre avis, est-ce qu'il est justifié de réduire l'espace public dédié à la voiture pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes ?"

Faire plus de vélo, pourquoi ?

Les raisons principales pour lesquelles les Gréziens veulent faire du vélo ou plus de vélo, sont la santé et la convivialité. Limiter le réchauffement climatique et améliorer la qualité de l'air/réduire la pollution sonore sont également des raisons importantes. Le fait de donner l'opportunité aux enfants de rouler à vélo est mentionné par 4 répondants sur 10. Seulement 2% des participants ne souhaitent pas faire plus de vélo ou voir plus de cyclistes à Grez-Doiceau. (Figure 27)

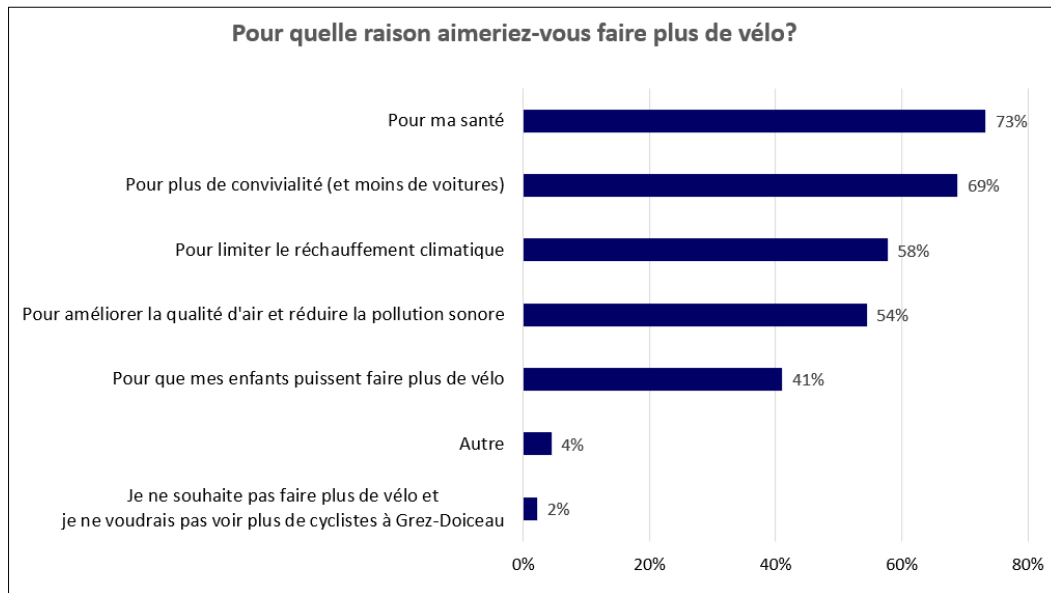


Figure 27 : Les raisons pour faire du vélo ou plus de vélo. Plusieurs réponses étaient possibles.

4 Forces et faiblesses

Figure 28 montre une synthèse des forces et faiblesses de la politique cyclable actuelle à Grez-Doiceau. Ces forces et faiblesses sont déduites de l'analyse des documents, des entretiens, des visites de terrain et les résultats de l'enquête.

Il est évident que la volonté et le dynamisme des Gréziens est une grande force. Cela se reflète certainement dans le dynamisme du comité vélo et de son expertise dans le domaine. Comme mentionné dans le résumé des visites de terrain, certaines très belles pistes cyclables existent à Grez-Doiceau. Le PiWaCy (et le budget accompagnant ce plan) est un outil intéressant pour créer un réseau de pistes cyclables intégrées à Grez-Doiceau et constitue donc une autre force. Une dernière force, souvent mentionnée par différentes parties prenantes, est l'espoir et la confiance dans le nouveau bourgmestre et l'échevin de la mobilité.

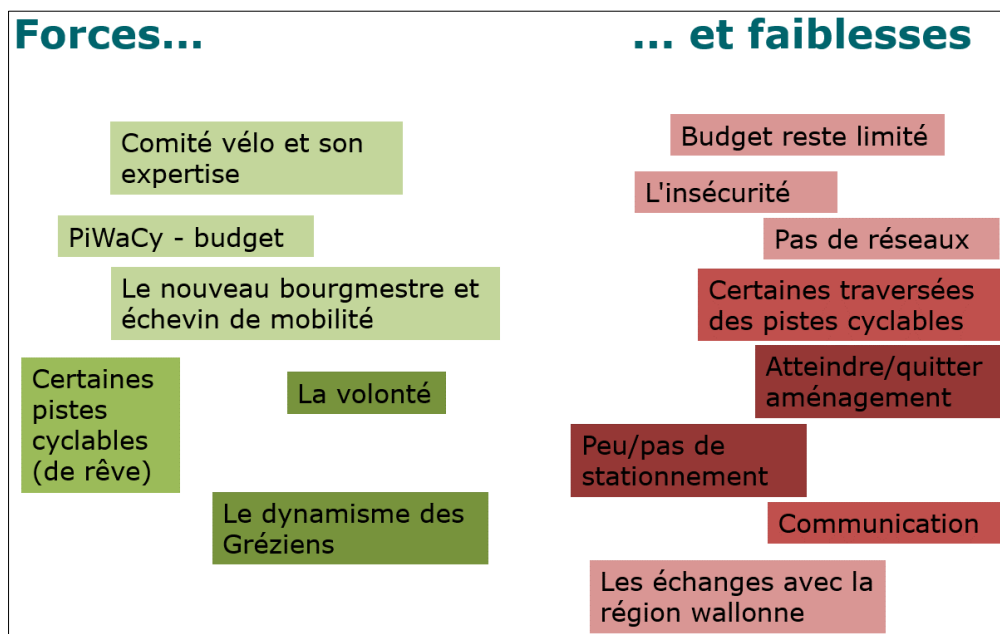


Figure 28 : Les forces et faiblesses de la politique cyclable à Grez-Doiceau.

Malgré ces forces, il y a plusieurs faiblesses dans la politique cyclable actuelle. Peu ou presque pas de stationnements vélos existent malgré le fait que l'espace d'une place de parking permet le stationnement d'une dizaine de vélos. Malgré quelques belles pistes cyclables à Grez-Doiceau, plusieurs traversées cyclistes forment de vraies barrières et empêchent des cyclistes peu aguerris de prendre leur vélo. Trop souvent également, rejoindre ou quitter l'aménagement comporte des risques d'accident non négligeables. En effet, la sécurité des cyclistes n'est souvent pas garantie et le cycliste se sent pas en sécurité à Grez-Doiceau. Un réseau cyclable complet manque également à Grez-Doiceau et bon nombre d'endroits ne donnent pas aux cyclistes un sentiment de sécurité.

Au niveau communal, aucun budget annuel n'est prévu pour la politique cyclable ou l'infrastructure cyclable. Pour l'infrastructure cyclable, le financement est fait au cas par cas via des réponses à des appels à projet.

Pour la communication sur la cyclabilité/la politique cyclable ou une campagne de changement de comportement à Grez-Doiceau, aucun budget n'est prévu non plus. Pour ce poste également, il serait logique de disposer d'un budget récurrent.

Une dernière faiblesse, mentionnée par les personnes interviewées, est la coopération limitée et difficile avec la Région wallonne, Direction des Routes. Cela empêche de progresser sur les chantiers situés le long des grands axes régionaux.

5 Pistes de développement

L'objectif des autorités gréziennes est en premier lieu d'amener plus de convivialité et un meilleur vivre ensemble. Accessoirement, cette politique apportera une meilleure santé, un meilleur bien-être, des économies dans le budget mobilité, une moindre dépendance énergétique, ...

Le vélo est jusqu'à présent l'outil le plus adéquat pour réaliser tous ces objectifs en même temps.

La commune veut donc offrir l'opportunité à un maximum de gens de se mettre en selle, de goûter à la magie du vélo et de contribuer ainsi à un meilleur vivre ensemble dans les villages de Grez.

Afin d'organiser cela au mieux, **un discours et surtout des actions cohérentes qui donnent envie** à prendre le vélo sont importants.

La politique cyclable et le PiWaCy ne peuvent être qu'une nième initiative politique, d'un échevin, de l'un ou l'autre membre de l'administration ou d'un groupe de citoyens dynamique. La politique cyclable doit être portée par toute la commune et toutes les initiatives doivent respirer l'esprit de promouvoir l'utilisation du vélo dans le but d'améliorer le vivre ensemble dans la commune. La politique cyclable et le vélo doivent susciter une envie et cette envie doit se propager parmi les Gréziens.

La commune doit incarner le changement qu'elle vise à tous les échelons. Il s'agit en premier lieu d'un projet de changement des comportements, de normes, d'habitudes, ... plutôt que d'un projet d'infrastructures et d'aménagements. Les infrastructures et aménagements sont très importants, certes, mais une politique vélo qui se contente que d'aménagements et d'infrastructures n'incitera que (trop) lentement les gens à se mettre au vélo. N'oublions pas non plus que plusieurs maillons faibles dans les infrastructures seront toujours présents, même après implémentation du PiWaCy.

Le chemin du changement est un chemin qui demande du courage. Si les Hollandais disposent aujourd'hui de ce qui nous semble un paradis pour le cycliste, c'est parce qu'ils ont fait des choix courageux dans les années 70 et 80. La petite vidéo ci-dessous illustre le choix courageux des Hollandais à cette époque : <https://www.youtube.com/watch?v=6QI50KrQIq0>

Voici donc les pistes que nous proposons pour entamer le changement vers plus de convivialité en promouvant le vélo.

5.1 Plan stratégique cyclistes et piétons

Il sera important que les actions vélo s'inscrivent dans une stratégie sur le long terme. Nous proposons comme objectif : **plus de convivialité, un meilleur vivre ensemble.**

Le moyen principal sera la promotion de la pratique du vélo pour atteindre cet objectif. La promotion du vélo est à interpréter au sens large. Elle comprend toutes les composantes qui sont reprises dans ce document, c'est-à-dire tout ce qui concerne **l'infrastructure mais également les éléments de communication et d'accompagnement du changement.**

Le résumé de ces propositions d'action (Section 6) peut être utilisé comme la base pour le plan stratégique. Il faut intégrer les actions dans **un plan cohérent**, avec, si possible, des **objectifs quantifiés** (par ex. augmenter la part de la population qui utilise le vélo au moins une fois par semaine de 5% à 12% en 2026) et un **calendrier réaliste** pour la réalisation des objectifs. Des actions de monitoring et d'évaluation doivent être prévues pour assurer le suivi de ces objectifs.

Le plan stratégique gagnera en force si les modes **piétons et cyclistes** sont intégrés. Dans une commune rurale, dépendante de la voiture, comme Grez-Doiceau, une infrastructure sécurisée manque souvent, pas seulement pour les cyclistes, mais aussi pour les piétons. Il faudra donc trouver l'espace public nécessaire afin de garantir confort et sécurité aux cyclistes et piétons. Il faudra également prévoir les moyens pour assurer le suivi de ce plan.

Action : Développer un plan stratégique piétons et cyclistes, avec des objectifs quantifiés, un calendrier réaliste, avec des actions pour atteindre les objectifs et des actions d'évaluation.

L'inspiration pour les actions se trouve dans les chapitres suivants.



Figure 29 : Image d'un plan stratégique piétons et cycliste à Grez-Doiceau.

5.2 Infrastructure – le réseau

Accueillir au mieux les gens qui font du vélo et qui se mettent au vélo.

Il est important de reconnaître que le cycliste « type » n'existe pas. Il y a des gens qui sont très à l'aise à vélo. Ces gens font déjà du vélo aujourd'hui et n'ont pas vraiment besoin d'infrastructures supplémentaires. Par contre, il y a beaucoup de gens qui ne sont pas du tout à l'aise à vélo et qui ne font pas du vélo aujourd'hui. Quand on conçoit des infrastructures, il sera important de bien garder en tête les besoins des différentes catégories de cyclistes.

A priori, l'objectif de la politique cyclable est de permettre à un maximum de personnes de se mettre au vélo. Cela implique que l'enfant de 10 ans, le papa avec son enfant de 7 ans et la dame de 70 ans qui se met au vélo doivent tous se sentir à l'aise et respectés en prenant leur vélo à Grez-Doiceau. Les aménagements auront donc comme critère d'évaluation la mesure dans laquelle ils promeuvent l'utilisation du vélo pour ces catégories de personnes.

5.2.1 Les fiches PiWaCy : un réseau intégré et bien réfléchi

Des propositions très intéressantes ont été faites par un groupe de bénévoles dynamique par rapport aux aménagements nécessaires. Le plus grand intérêt de la proposition est qu'elle a une vision globale sur le réseau cyclable à Grez. Elle ne se contente pas de prévoir un aménagement isolé par ci ou par là. Elle tente de créer un réseau intégré d'itinéraires cyclables pour un budget limité. De plus, le réseau a été réfléchi par des bénévoles connaissant très bien le tissu local.

5.2.2 Fiches PiWaCy : choisir les bons marquages et soigner l'implémentation des dispositifs et aménagements

Les fiches PiWaCy préconisent l'utilisation de bandes cyclables et des rues cyclables pour réaliser le réseau. Nous attirons ci-dessous l'attention sur quelques éléments à ne pas perdre de vue lors de l'aménagement de ces dispositifs cyclables.

Un dispositif cyclable n'est pas par définition synonyme de plus de sécurité



Figure 30 : Dispositif cyclable ne garantissant pas suffisamment de sécurité au cycliste.

Figure 30 illustre un nouvel dispositif cyclable utilisant une combinaison d'une piste cyclable et d'une bande cyclable. Le cycliste est invité à prendre une piste cyclable sur 100 m pour la quitter et rejoindre une bande cyclable pour passer en-dessous de la N25 (Wavre-chemin de Vieux-Sart) pour ensuite à nouveau rejoindre une piste cyclable et la quitter en rejoignant une bande cyclable après 100 m. Sur 300 m, le

cycliste doit ainsi faire deux manœuvres d'insertion non sécurisées, alors que sans dispositif cyclable il ne devait pas faire ces manœuvres.

Plus les bandes cyclables sont larges, plus elles augmentent la sécurité objective et subjective du cycliste

Des recherches du Fietsberaad-CROW montrent que plus les bandes cyclables sont larges (axe horizontal dans la Figure 31), plus la distance entre un cycliste et une voiture qui dépasse est grande (axe vertical de la même figure).

Se basant sur cette observation, le Fietsberaad-CROW préconise des bandes cyclables d'au moins 1.70 m, idéalement même 2 m à 2.5m, avec un espace tampon par rapport au côté droit de la route et des voitures garées. D'autres raisons en faveur de ce choix est que deux cyclistes doivent pouvoir rouler l'un à côté de l'autre (enfant + parent, dépassement, ...).

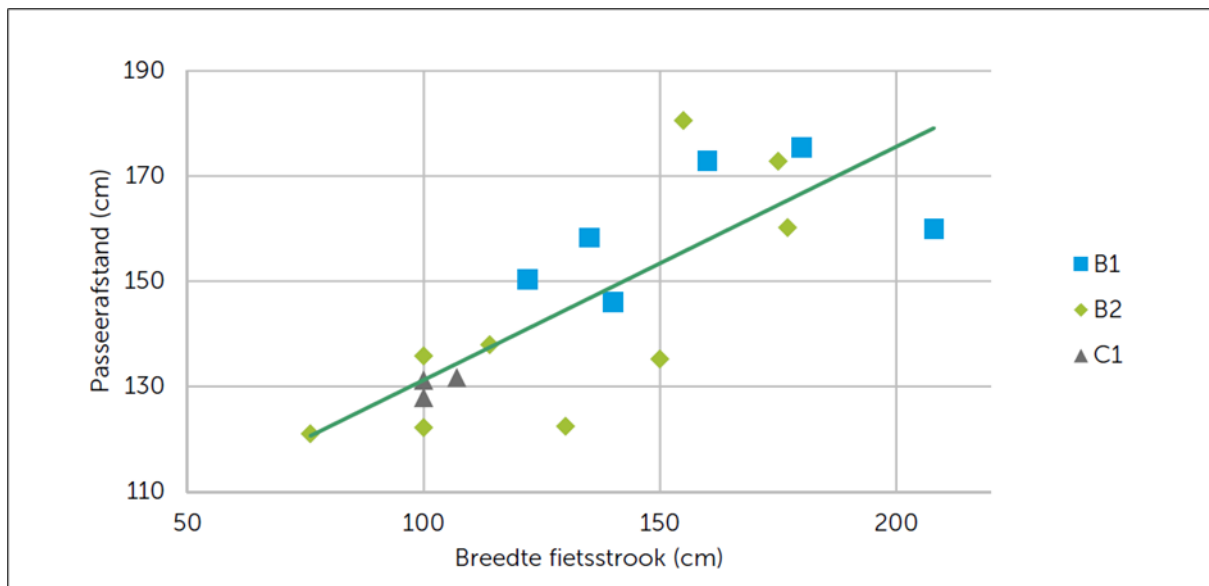


Figure 31 : Distance moyenne de dépassement en fonction de la largeur de la bande cyclable (Fietsberaad-CROW, 2015)

Un autre avantage d'aménager des bandes suffisamment larges est qu'un tel dispositif laisse moins d'ambiguïté pour l'automobiliste quant à la possibilité de dépasser le cycliste quand une voiture vient en contresens. Figure 32 illustre comment des bandes cyclables d'une largeur suffisante montrent à l'automobiliste qu'il n'a pas la place pour dépasser le cycliste quand une voiture arrive en contresens.



Figure 32 : Illustration de l'impact visuel de la largeur des bandes cyclables suggérées pour l'automobiliste. (Fietsberaad, 2015)

Le vademécum flamand des aménagements cyclables prévoit également des largeurs similaires pour les bandes cyclables comme indiqué dans le Tableau 3.

Rijbaanbreedte (m)	Breedte fietssuggestiestrook (m)	Breedte middenstrook (m)
5,40	1,70	2,00
5,50	1,70	2,10
5,60	1,70	2,20
5,70	1,75	2,20
5,80	1,80	2,20
5,90	1,85	2,20
6,00	1,90	2,20
6,10	1,95	2,20
6,20	2,00	2,20
6,30	2,00	2,30
6,40	2,00	2,40
6,50	2,00	2,50
6,60	2,00	2,60

Tableau 3 : Largeur préconisée des bandes cyclables suggérées par le guide flamand des bonnes pratiques (Vademecum fietsvoorzieningen, gemengd verkeer fietsvoorzieningen, 2007). La première colonne présente la largeur de voie (en mètres), la deuxième colonne la largeur de la bande cyclable suggérée et la troisième colonne la largeur de la voie centrale.

Si on range les dispositifs cyclables marqués selon la largeur des bandes, on arrive au classement suivant :

- La rue cyclable qui en général a un marquage coloré sur toute sa largeur
- La voie centrale banalisée (VCB), qui a des bandes cyclables larges, et qui devrait être officialisée dans le nouveau code de la route d'ici quelques mois. Actuellement, la voie centrale banalisée n'a donc pas encore de statut officiel et n'est pas encore acceptée comme aménagement par la région wallonne dans le cadre du PiWaCy
- La bande cyclable suggérée (BCS).

Voici quelques explications sur chaque aménagement et des suggestions d'actions à entreprendre.

La rue cyclable

Plusieurs tronçons du réseau sont proposés en rue cyclable par les fiches PiWaCy. D’après les bonnes pratiques pour les rues cyclables, l’aménagement n’est probablement pas approprié pour un certain nombre de tronçons proposés. La littérature dit qu’une rue cyclable est appropriée quand le nombre de voitures est limité (< 1000 véhicules/jour) et que le potentiel de cyclistes est important (> 500 cyclistes/jour) et que le nombre de cyclistes dépassera le nombre de voitures à court terme. La rue cyclable n’est pas appropriée pour des voiries avec un trafic motorisé élevé.

Une étude du Fietsberaad Vlaanderen nous apprend que créer une rue cyclable ne suffit pas pour rendre cyclophile un environnement dominé par des véhicules motorisés. Ceci est encore plus vrai quand le nombre de cyclistes est limité. L’interdiction de dépasser crée de la frustration et/ou n’est pas respectée (site web Sécurithèque, Fietsberaad).

A première vue, selon les bonnes pratiques, une rue cyclable serait à reconsidérer dans les rues telles que la Rue des Moulins et la Rue de Florival. Néanmoins nous pensons que cela peut être utile de tester l’un ou l’autre aménagement incluant des rues cyclables.

Action : Reconsidérer les endroits d’aménagement des rues cyclables en associant les utilisateurs à ce travail.

La voie centrale banalisée

Communication

La mise en service d'une CVCB peut être utilement accompagnée d'une opération de communication visant à expliquer le fonctionnement du dispositif.

Circulation modifiée!

PONT DU PAVÉ, RD 121, CENTR'ALP

Aménagement d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée

- Réduire la vitesse
- Partager la voirie
- Permettre à tous (voitures, autocars, camions et cycles) de circuler en toute sécurité

Comment circuler?

Une Chaussée à Voie Centrale Banalisée est une voie unique, sans sens de priorité, avec 2 accotements larges sur les côtés. Le véhicule roule sur la voie centrale. Le vélo est invité à circuler au centre de l'accotement.

Dès qu'un véhicule arrive dans l'autre sens : les 2 véhicules ralentissent, se déportent légèrement sur l'accotement pour se croiser, avant de se repositionner sur la voie centrale.

En situation de croisement et en présence d'un vélo, la voiture attend derrière le vélo avant de reprendre sa place.

SOYEZ PRUDENTS! ROULEZ DOUCEMENT ET ANTICIPEZ POUR VOUS CROISER EN TOUTE SÉCURITÉ!

Exemple de flyer utilisé pour communiquer sur la CVCB

La voie centrale banalisée consiste en 2 bandes cyclables larges de chaque côté de la route. Les voitures roulent au milieu et se déportent sur la bande cyclable s’ils doivent croiser une voiture venant en contresens.

Le principe est illustré par la figure à côté.

Le dispositif peut être aménagé en agglomération et en dehors de l’agglomération.

Le grand avantage du dispositif est qu’il garantit une largeur suffisante pour le cycliste. Dans certains cas, le dispositif pourrait passer trop près du côté de la route ou des voitures garées.

Le dispositif n’est pas encore repris dans le code de la route actuelle, mais devrait l’être bientôt. Aussi longtemps que ce dispositif ne fait pas partie du code de la route, la Région wallonne (Sécurithèque) n’acceptera pas ce type d’aménagement dans le cadre des projets PiWaCy.

Figure 33 : Voie centrale banalisée, flyer de communication en Isère (France), Cerama, 2017.

Afin d'implémenter ce type d'aménagement dans le cadre du PiWaCy, deux solutions sont possibles :

- Patienter jusqu'à l'intégration des VCB dans le code de la route
- Aménager des BCS aujourd'hui et les élargir et prévoir un marquage une fois la VCB sera intégrée dans le code de la route.

La bande cyclable suggérée (BCS)

La vocation de la bande cyclable suggérée est de proposer la trajectoire la plus appropriée aux cyclistes. La place que le code de la route donne au cycliste, comme à tout véhicule, est à droite de la route sans se mettre en danger. Cette position correspond pour le cycliste souvent à la position des roues de droite des véhicules motorisés.

Si le cycliste se positionne à cet endroit, les véhicules motorisés devront se déporter pour dépasser le cycliste. Ils ne pourront pas essayer de dépasser le cycliste sans modifier leur trajectoire. Si le cycliste se positionne trop à droite, le risque qu'un automobiliste met en danger le cycliste quand il le dépasse est réel.

Il est donc **fortement conseillé de prévoir des bandes cyclables en laissant une zone tampon de 40 à 50 cm entre la bande et la droite de la route**. Par rapport à d'éventuelles voitures garées, **la zone tampon est de 80 cm**.

Action : Vérifier si une BCS ou une VCB est à privilégier en associant les utilisateurs à ce choix.

Piste cyclable marquée, complément intéressant des BCS/VCB

Des pistes cyclables suggérées et des voies centrales banalisées sont seulement utiles dans des conditions où la densité du trafic automobile est suffisamment basse. Si la densité est élevée dans les deux sens de circulation, les voitures sont obligées d'emprunter les BCS/VCB. Dans ce cas, ce dispositif perd de son intérêt.

Dans certaines situations, devant un passage à niveau, devant un feu tricolore, il peut être difficile d'éviter que les voitures empruntent les BCS/VCB. L'utilisation d'une piste cyclable marquée peut apporter une solution. A ce moment, les automobilistes ne peuvent pas attendre sur la piste cyclable marquée et doivent se ranger plus au milieu. C'est le principe de la zone avancée pour cyclistes (ZAC).

Action : Vérifier si des ZAC sont envisageables devant les passages à niveau/feux tricolores. Il est important d'associer les utilisateurs à ce travail.

La zone résidentielle, aménagement intéressant dans certains cas

L'étude de mobilité pour Grez de 2015 proposait de réaménager la Rue du Lambais en zone résidentielle. Une zone résidentielle est probablement plus inclusive qu'une rue cyclable. L'inconvénient pour le cycliste est qu'il n'y a pas la priorité. L'impact sur la convivialité est au moins aussi positif que celle d'une rue cyclable. Là où la rue cyclable donne priorité au vélo, une zone résidentielle donne priorité à la vie.

Il y a probablement d'autres rues du centre de Grez qui peuvent être aménagées en zone résidentielle.

Action : Considérer la possibilité d'aménager la Rue du Lambais (et éventuellement d'autres rues des centres des villages) en zone résidentielle (à moyen terme).

Rejoindre et quitter un aménagement cyclable en toute sécurité

Comme déjà mentionné concernant les bandes cyclables, un aménagement vélo doit augmenter la sécurité objective et subjective. Il ne peut pas créer une situation dangereuse. Pourtant, il arrive régulièrement que rejoindre ou quitter un aménagement cyclable implique certains risques.

A Grez-Doiceau, la piste cyclable le long de l'Avenue Fernand Labby est un très bel aménagement cyclable. Néanmoins, rejoindre ou quitter la piste cyclable implique quelques risques de conflit avec d'autres utilisateurs. La présence de bollards peut également impliquer un risque pour le cycliste.

Figure 34 illustre bien que le cycliste qui quitte ou qui veut rejoindre la piste cyclable n'a aucune guidance. De même, les automobilistes ne sont pas avertis de la présence de cyclistes traversant même si la visibilité est plutôt bonne.



Figure 34: Fin/début de la piste cyclable Avenue Fernand Labby côté Pécot.



Figure 35: Fin/début de l'aménagement cyclable le long de la N25 en bas de la Rue Philippe Colette.

Figure 35 (en bas de la Rue Philippe Colette) illustre un bordure qui risque de faire glisser la roue avant du cycliste qui tourne à droite pour rejoindre le cheminement cyclable.

Le rapport de la visite de terrain comporte d'autres exemples.

Des exemples **d'une attention particulière portée à la réinsertion du cycliste dans le trafic** peuvent être trouvés sur le site de Fietsberaad Vlaanderen. Les images ci-dessous illustrent le concept (Figure 36).



Figure 36 : Exemples d'aménagements assurant la bonne insertion de cyclistes à Hulste (en haut), à Merelbeke (en bas, à gauche) et à Gembloux (en bas, à droite). Source exemple de Hulste: <https://fietsberaad.be/themas/fietsinfrastructuur/fiets-rugdekking/>

Action: Étudier et vérifier les détails des aménagements dans la phase d'étude, pendant la mise en œuvre et après la mise en œuvre. Il est important d'associer les cyclistes à ce travail.

Cyclistes et chicanes/dévoiements: un vrai casse-tête

Les chicanes ou dévoiements font partie des aménagements qui sont à la fois positifs ou négatifs pour les cyclistes. Ils ralentissent le trafic et risquent en même temps de mettre le cycliste (non aguerrri) en danger. Figure 37 illustre quelques chicanes à Nethen.



Figure 37 : Chicanes/dévoiements à Nethen.

Le danger pour le cycliste vient essentiellement de la voiture qui le dépasse. La voiture qui vient de derrière mobilise une bonne partie de son attention pour bien négocier la manœuvre afin de passer la chicane. Si le cycliste adapte sa trajectoire tardivement, le risque est réel que l'automobiliste n'aperçoive pas le cycliste au bon moment. Le chef de corps zone de police Ardennes brabançonnaises nous a fait état d'un tel accident.

Figure 38 à gauche illustre le danger. A droite elle illustre une piste de solution.



Figure 38 : Illustration du danger potentiel pour le cycliste de l'aménagement « chicane » (à gauche) et piste de solution (à droite).

Une première piste est de supprimer les emplacements de parking pour arriver à une solution comme dans la Figure 38 à droite. Ainsi, le cycliste ne doit plus se déporter et évite tout risque de conflit avec l'automobiliste venant de l'arrière.

S'il faut garder les places de parking, il faut compléter l'aménagement par une protection vélo. Figure 39 illustre une piste de solution. Des bandes cyclables suggérées (BCS) indiquent la trajectoire du cycliste et évitent qu'il se détourne tardivement de l'obstacle. Des bollards (ronds bleus) protègent le cycliste quand il se déporte. Le dernier bollard à gauche se trouve donc plus à gauche que l'extrémité gauche du parking. La vitesse maximale autour des chicanes devrait être portée à 30 km/h. Si des véhicules agricoles doivent pouvoir passer, cela pourrait rendre l'aménagement également plus difficile. Eventuellement l'aménagement pourrait être adapté pendant la période du passage des engins agricoles.

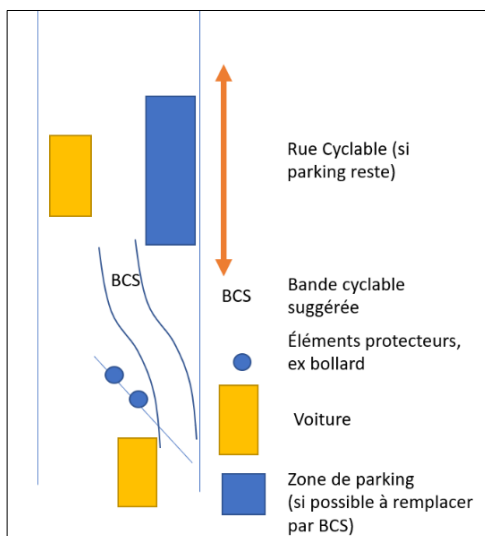


Figure 39: Piste de solution pour sécuriser le passage d'une chicane pour un cycliste.

À Grez-Doiceau, Avenue comte Gérard d'Ursel, un aménagement qui répond en partie à l'idée évoquée ci-dessus est déjà en place (Figure 40). Des modifications sont

néanmoins nécessaires pour en faire un aménagement cyclophile. Il faudra notamment remplacer les pavés, supprimer un bollard pour laisser le passage aux cyclistes, déplacer les bollards restant vers la gauche afin de laisser un espace suffisant pour les cyclistes, y compris une zone-tampon entre les voitures garées et le dispositif cyclable.



Figure 40 : Aménagement Avenue Comte Gérard d'Ursel qui illustre l'idée de sécuriser le passage des parkings dans une chicane.

Action : Étudier et vérifier l'aménagement des chicanes avec protection du cycliste et aménager les chicanes en conséquence en deux phases (test et définitif)

5.2.3 PiWaCy : Quelles traversées des grands axes?



Figure 41 : Traversée de la N25 dangereuse entre centre sportif et Rue Philippe Collette (gauche) et solution sécurisante sous voie (Sécurothèque - dimensionnement des aménagements cyclables).

Les traversées de la N25, de la N240 (Chaussée de la Libération/Chaussée de Jodoigne) et de la N268 (Chaussée de Wavre) restent des maillons faibles dans le réseau cyclable.

La N25, passages sous voies nécessaires

Le passage le plus dangereux est sûrement la traversée de la N25 entre la Rue Philippe Colette et le Hall Omnisports de Grez-Doiceau. Traverser la N25 sans aménagement correct où les véhicules roulent à du 90 km/h est impensable. Un aménagement sous voie y serait plus à sa place. Des alternatives pour éviter cette traversée existent néanmoins en rallongeant le parcours du cycliste.

À d'autres endroits, des passages dénivelés de la N25 existent pourtant. Malheureusement, ils ne sont pas bien exploités ou exploitables dans le réseau cyclable.

Même si les traversées de la N25 sont plus aisées autour des giratoires puisqu' à l'approche ou la sortie des giratoires la vitesse des voitures est réduite, il faut faire plus pour les sécuriser. Prévoir un plateau pour traverser, **donner la priorité aux cyclistes sur la traversée, éviter 2 bandes de circulation en arrivant et en quittant le rond-point** sont des premiers pas à faire pour augmenter la sécurité des cyclistes. Eviter deux bandes en entrée ou sortie du giratoire a du sens puisque l'automobiliste arrivant ou quittant sur la deuxième bande ne voit généralement pas le cycliste (ou le piéton) qui se cache derrière la voiture à l'arrêt sur la première bande.

A long terme, et pour qu'un enfant puisse franchir cette barrière sans crainte, un passage sous voie devra être prévu.

La N268

La N268 est une deuxième barrière pour les cyclistes. Là où les aménagements des giratoires permettent de traverser la N25 en deux temps, la N268 ne prévoit généralement pas d'ilot central qui faciliterait la traversée. De plus, certaines traversées de la N268 permettent de rejoindre des passages tout à fait sécurisés sous la N25.

Une sécurisation de la traversée de la N268 à hauteur de la Ruelle des Foins permettrait par exemple de mieux exploiter le passage sous la N25 de la Ruelle des Foins.

En combinaison avec une amélioration du revêtement Ruelle des Foins ou l'aménagement du sentier rejoignant la Rue du Lambais, un itinéraire intéressant depuis Bossut, Archennes, Florival... pourrait être exploité.

Il revient aux utilisateurs de décider quel itinéraire et quelle traversée est à prioriser. Pour choisir, il est important de se rendre compte que les besoins de différentes catégories de cyclistes sont différents. Un navetteur qui a l'habitude de faire du vélo désireux de rejoindre Wavre n'aura pas envie de faire un détour de quelques minutes pour passer sous la N25. Un enfant qui voudra rejoindre l'école à Grez à partir de Bossut préférera probablement rallonger son trajet de 5 minutes afin d'éviter un passage sur un giratoire pour traverser la N25.



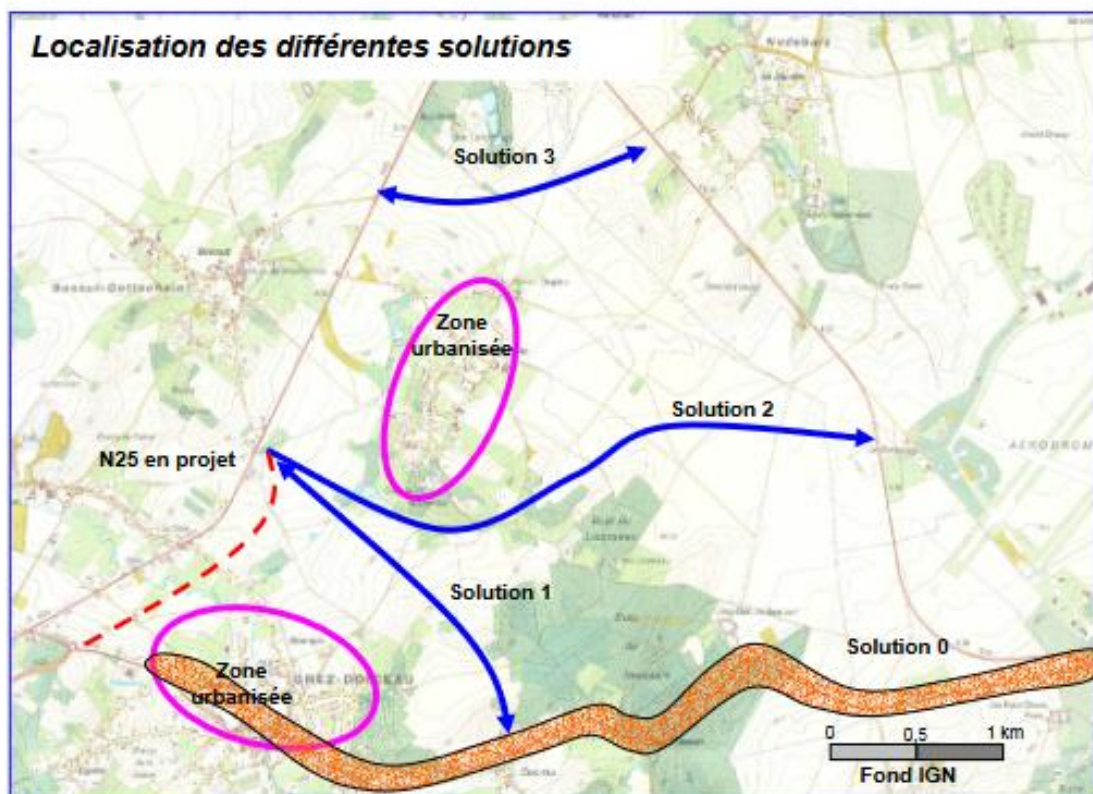
Figure 42 : Passage sous N25-Ruelle des Foins (gauche) et carrefour N268-Ruelle des Foins à sécuriser.

Action : Peaufiner le réseau cyclable, inclure ou non la Ruelle des Foins et prioriser les traversées à sécuriser de la N25 et de la N268 en conséquence.

5.2.4 Rendre la N240 au village pour plus de sécurité

Actuellement, l'axe de la N240 (Chaussée de la Libération/Chaussée de Jodoigne) donne l'image d'un village «tout à la voiture» malgré la présence d'une zone 30. La masse de voitures en mouvement et en stationnement fait en sorte que ni cyclistes et piétons ne se sentent bien le long de cet axe. Souvent ils se sentent en insécurité. Un réaménagement de cet axe semble donc primordial pour une commune qui se veut cyclable. Dans cette section, nous abordons le contournement de Grez-Doiceau et faisons des propositions de réaménagement de la N240, c'ad la Chaussée de la Libération, place E. Dubois et Chaussée de Jodoigne.

Plus de sécurité implique moins de transit : le contournement de Grez



Evaluation de la distance et des temps de parcours des différents tracés

Parcours	Distance en km			Temps (en minute)	
	Jodoig-Wav	Chise - N25	nouv tronçon	Jodoig-Wav	Chise - N25
Situation actuelle					
via Grez-Doiceau	17,0	6,2	-	12,3	5,6
Via N91	30,1	-	-	18,3	-
Solution 1	18,1	7,3	2,2	11,9	5,3
Solution 2	18,9	8,1	3,9	12,8	6,1
Solution 3	20,4	9,6	1,6	14,8	7,5

Figure 43 : Proposition de contournement et temps de parcours comme donné dans les documents du PICM de 2005.

La N240 est toujours une route de transit importante entre Jodoigne et Wavre. Dans le PICM de 2005, plusieurs solutions de contournement ou de ralentissement de trafic pour réduire le transit via la N240 à Grez-Doiceau ont été étudiées (Figure 43). Aucune solution n'avait été retenue. Soit elles étaient

inefficaces, soit elles étaient trop chères et avaient un impact environnemental négatif important. Il est important de rappeler qu'en 2005 une bonne partie du trafic dans le centre de Grez était un trafic de transit. Sur base de la Figure 44, nous supposons qu'environ 40% du trafic qui traverse Grez est un trafic de transit.

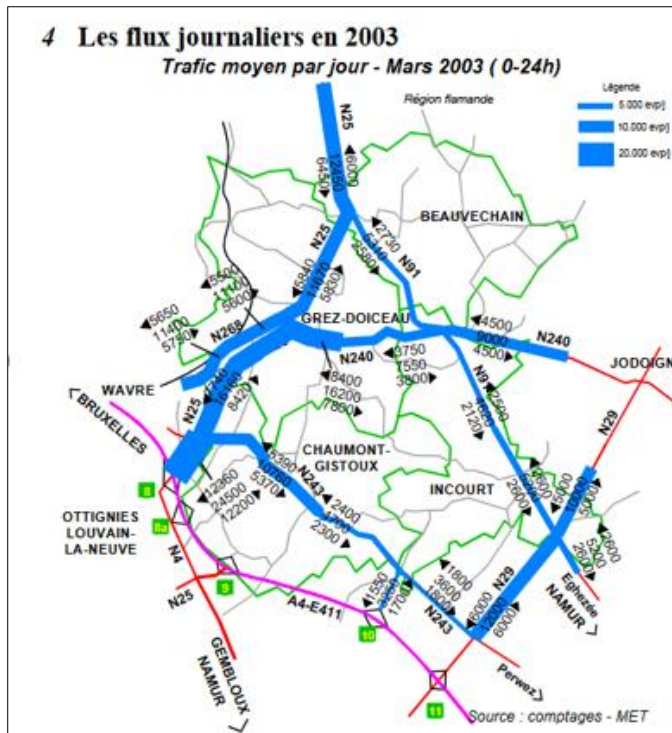


Figure 44 : Flux journaliers lors de la préparation du PICM en 2003. (Agora, 2005)

Un simple exercice Google Maps montre que les temps de parcours retenus en 2005 ne correspondent plus aux temps de parcours d'aujourd'hui. Les temps de parcours entre Jodoigne et Wavre calculés par Google Maps sont plus longs que ceux donnés par l'étude PICM de 2005 et les écarts entre les temps de parcours en passant par Grez ou via les itinéraires alternatifs sont moins grands.

Le trajet Jodoigne-Wavre (ou le retour) via la N240 et le transit de Grez-Doiceau fait 22.1 km et prend entre 26 et 29 min. L'alternative via Hamme Mille fait 26.4 km et prend 28 à 31 min. L'alternative via la N29 et la E 411 fait 30 km et prend 27 à 31 min. Les temps de parcours sont différents en fonction du moment et du sens de circulation. Les différences en temps de parcours pour les alternatives sont très limitées. Tableau 4 reprend ces données.

Autoriser le transit par Grez-Doiceau semble donc ne pas avoir du sens. L'autorisation du transit fait gagner deux minutes aux automobilistes entre Jodoigne et Wavre, mais rend la vie dans le centre de Grez désagréable.

Trajet Jodoigne-Wavre	Kilomètres	Temps
Via Grez	22.1 km	26 à 29 min
N91-N25	26.4 km	28 à 31 min
N29-E411	30 km	27 à 31 min

Tableau 4 : Distance en km et temps de parcours en minutes entre Jodoigne et Wavre via Grez, la N91-N25 et la N29-E411.

Nous proposons de:

- Revérifier le nombre de véhicules en transit à Grez-Doiceau ou de retrouver des comptages plus récents qui peuvent confirmer les éléments ci-dessous
- De changer la signalisation pour la N240 de manière à ce que la N240 ne soit plus considérée comme une artère de transit
- De renforcer la zone 30 dans le centre de Grez (voir ci-dessous)
- D'installer des feux tricolores dans le centre de Grez afin d'y augmenter la sécurité (voir ci-dessous)
- Eventuellement retrouver et pénaliser les véhicules en transit via la technologie de reconnaissance de plaques d'immatriculation. Il convient de vérifier s'il s'agit d'une solution budgétairement réaliste.

Action : Vérifier les chiffres du trafic de transit dans Grez-Doiceau et prendre les mesures pour imposer le contournement, c'ad le passage via N91-N25 ou N29-E411.

Chaussée de la Libération

Il manque un aménagement cyclable continu, sécurisant et de qualité le long de cet axe.

Chaussée de la Libération - Place Ernest Dubois ; installation de feux de trafic

Un passage piège pour les cyclistes est le début de la Chaussée de la Libération. Pour quitter la Place Ernest Dubois et rejoindre la Chaussée de la Libération, le cycliste doit se faufiler dans un passage étroit où deux poids lourds peuvent à peine se croiser. Figure 45 illustre le passage vu à partir de la place Ernest Dubois. Il n'y a donc forcément pas la place pour un cycliste qui risque de se faire coincer entre un véhicule et le bord de la route (un trottoir surélevé). Certains cyclistes pourraient éviter cet endroit si la Rue de la Barre était mise en sens unique limité (SUL; proposition reprise dans le PiWaCy).



Figure 45 : L'entonnoir du début de la Chaussée de la Libération.

Pour une commune cyclable, une solution plus structurelle semble néanmoins nécessaire. Si le trafic de transit diminue drastiquement, une solution avec un passage alterné dans le début de la Chaussée de la Libération (côté Place Ernest Dubois) réglé par des feux tricolores semble une bonne solution. Des feux intelligents pourront laisser une phase verte plus longue pour le flux le plus important. Si les feux limitent la circulation à une circulation dans un sens à la fois, il reste de la place pour un trottoir et une piste cyclable (ou un aménagement cyclo-piétons) dans chaque sens.

Un tel aménagement pourrait avoir un double avantage supplémentaire:

- Une bonne partie des véhicules en transit choisira le contournement
- Certains parents ne conduiront plus leurs enfants en voiture à l'école

L'installation de ces feux de trafic (après vérification des comptages de trafic) semble une priorité.

Action : Approfondir l'étude du réaménagement du tout début de la Chaussée de la Libération avec des feux de trafic et des aménagements cyclables (et piétons) et réaliser le nouvel aménagement.

Chaussée de la Libération – Centre nouveaux commerces

Une deuxième priorité sur cet axe devrait être la continuation de l'aménagement cyclable/piétons **entre le centre de Grez et les nouveaux commerces**. Il est important que ces nouveaux commerces soient accessibles à vélo et à pied et que les gens ne se sentent pas obligés de prendre leur voiture pour y aller. L'étude de mobilité de 2015 sur le centre de Grez avait déjà proposé un aménagement piéton pour faire la liaison entre le centre de Grez et les nouveaux commerçants (Aries, 2015).



Figure 46 : Proposition d'aménagement piéton pour rejoindre les nouveaux commerces.

Action : Aménagements cyclables /piétons digne de ce nom entre le centre de Grez et les nouveaux commerces

Suite de la Chaussée de la Libération

L'aménagement sur la suite de la Chaussée de la Libération est important pour les gens se rendant à Gastuche et à Wavre. Vu les plans d'aménagement de pistes cyclables le long de la Chaussée de Wavre (N268), les aménagements cyclables le long de la Chaussée de la Libération constitueront un chaînon manquant sur cet itinéraire. À partir de Grez, une alternative via la Ruelle des Foins existe, ayant l'avantage de bénéficier d'un tunnel pour passer la N25. Pour faire de la Ruelle des Foins un itinéraire cyclable pour la moyenne distance, le revêtement devra être adapté à plusieurs endroits. À voir avec les utilisateurs quelle liaison est à prioriser (voir également Section 5.2.3).

La Place Ernest Dubois



Figure 47 : La Place Ernest Dubois, le centre où la voiture est roi.

Cette place respire la voiture et pas la vie. Un réaménagement de la place avec de l'espace pour la rencontre semble important. Des idées ont été émises lors de précédentes études de mobilité. Les idées ont en commun que la place réservée à la voiture soit réduite. Le nombre de rues débouchant sur la chaussée est également réduite dans les propositions. Ceci est bénéfique pour l'utilisation du vélo puisque le nombre de manœuvres de voitures sur la place sera réduite. En conséquence, le nombre potentiel de conflits et d'accidents avec des cyclistes et piétons diminuera d'autant.

Un parking vélo de bonne qualité, en quantité suffisante et bien visible, est également une nécessité.

Action : Reprendre les idées émises pour le réaménagement de la place, éventuellement les réactualiser et les mettre en pratique.

La Chaussée de Jodoigne

Même en zone 30, la rue ne donne pas envie d'y circuler à vélo. Le nombre de véhicules y est souvent important et ceux-ci ne laissent aucune place aux cyclistes.

Nous proposons de rendre la zone 30 plus crédible et visible et de créer étape par étape de meilleures conditions pour faire du vélo. Pour cela nous proposons de :

- Faciliter les traversées (aux carrefours), par exemple via un plateau traversant
- Décaler l'axe de circulation là où c'est possible en :
 - supprimant une bande de parking qui laisse de la place pour deux bandes cyclables suggérées de chaque côté de la rue
 - introduisant de la végétation/arbre central aux endroits les plus larges de la rue. Ceci rendrait la rue plus agréable à vivre et calmerait la circulation
- Introduire un effet de porte comme suggéré par l'étude de mobilité de 2015 (Aries, 2015).

A court terme, l'aménagement de la section devant l'école (entre la Rue Lambermont et la Place Ernest Dubois) reste problématique puisqu'il n'y a pas la place pour aménager de manière crédible des bandes cyclables suggérées. En heures de pointe, les voitures à l'arrêt ou avançant au pas se trouveront sur la bande cyclable suggérée et empêcheront les cyclistes d'avancer de manière confortable et en sécurité.

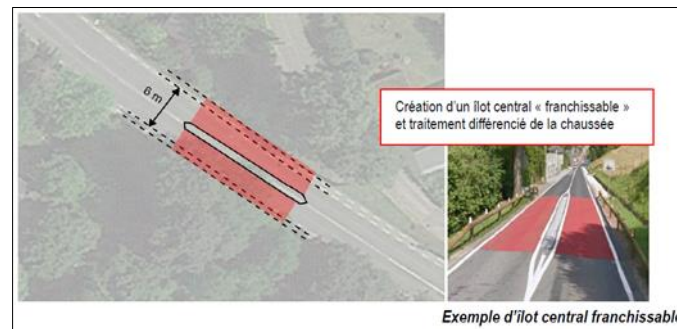


Figure 48 : Effet de porte Chaussée de Jodoigne comme proposé dans l'étude de mobilité du centre de Grez. (Aries, 2015)

A plus long terme, avec une réduction considérable de la pression automobile et une place Ernest Dubois sans voiture, la zone du début de la Chaussée de la Libération, réglée par les feux de trafic, pourrait être étendue jusqu'au carrefour avec la Rue Lambermont. À cet endroit, une bande de circulation libérant de la place pour 2 bandes cyclables suggérées pourrait suffire.

Action : Approfondir l'étude des possibilités de rendre la zone 30 Chaussée de Jodoigne plus crédible et plus cyclable et aménager la Chaussée de Jodoigne en conséquence

5.2.5 Entretien

L'entretien fait partie des soins apportés aux aménagements. L'entretien comprend un nettoyage régulier et des réparations là où c'est nécessaire. Aujourd'hui, les aménagements le long des routes régionales ont besoin d'un bon nettoyage et/ou un entretien en profondeur. Certains aménagements communaux mériteraient aussi un nettoyage. A plusieurs endroits, des feuilles se trouvent sur les aménagements ce qui peut rendre l'aménagement glissant ou cacher des obstacles.

Nous conseillons d'inclure les utilisateurs dans l'entretien en tant que « signaleurs » de problèmes. Il est probable que les problèmes d'entretien d'aménagements cyclables passent souvent inaperçus pour les non utilisateurs. Et qu'une bonne partie des problèmes d'entretien ne soient remarqués que par les utilisateurs. Si ces problèmes ne sont pas signalés, ils causeront de la frustration, et pire, des situations dangereuses et peut-être des accidents.

Action: Inclure les cyclistes dans la signalisation des problèmes d'entretien et y apporter rapidement une solution

5.2.6 Coopération

Afin d'améliorer au mieux et au plus vite le réseau cyclable, la coopération avec d'autres niveaux de pouvoir est importante. Ces coopérations permettront d'accélérer la mise en place du réseau cyclable, mais également de ne pas oublier d'inscrire le réseau communal dans un réseau plus large.

Les habitants de Nethen se déplacent plus à Weert-Saint-Georges ou Hamme-Mille qu'à Grez-Doiceau. Une bonne coopération avec les communes de Oud-Heverlee et de Beauvechain sera donc importante afin d'assurer ces liaisons cyclables.

Également des échanges réguliers avec la Province du Brabant-Wallon, la Région Wallonne (SPW) et les entreprises de transports publics, TEC et SNCB seront nécessaires.

Action : Organiser des entretiens réguliers (par ex annuel) avec les communes voisines, la Région, la Province et les TEC et la SNCB.

5.3 Le stationnement vélo

Accueillir au mieux les gens qui font du vélo, qui se mettent au vélo à leur arrivée

Le stationnement vélo manque cruellement dans la commune. Prévoir un stationnement vélo montre la considération pour les cyclistes. Un stationnement vélo dit implicitement : « La commune, le commerçant, ... apprécie le fait que vous vous déplacez en vélo. Nous vous mettons donc à disposition un parking vélo de qualité et en nombre suffisant ».

Les lieux qui ont besoin d'un parking vélo sont déjà notés dans le PICM de 2005 : Les écoles (certaines écoles ont été équipées entretemps), la maison communale, le CPAS, la Poste, les centres des différents villages de l'entité, les haltes SNCB (arceaux couverts et éclairés) qui sont déjà partiellement équipées, les magasins, spécialement les grandes surfaces en collaboration avec les commerçants.

Le résultat de l'enquête (Figure 25) donne un top 6 des endroits où installer un parking vélo:

1. les supermarchés
2. les gares
3. les places des villages (Nethen, Grez, Gottechain, Bossut,..)
4. les écoles
5. les endroits de sport
6. les débuts de chemins de balade

Le PiWaCy reprend quelques endroits au centre de Grez-Doiceau. Nous proposons de prévoir des parkings à d'autres endroits également. Prévoyez aussi une signalisation pour les parkings vélo bien visible.



Figure 49 : Parking vélo de qualité (source: Pro Velo¹).

Le site web de Pro Velo donne les informations nécessaires quant au choix du type d'aménagement. La consultation des utilisateurs est également ici fortement conseillée.

Action : Installer (participer dans l'installation ou inciter à l'installation) des parkings vélo aux endroits suggérées en concertation/collaboration avec les utilisateurs et les propriétaires des lieux.

¹ <https://www.provelo.org/fr/page/mettre-en-place-un-bon-parking-velos>

5.4 Communication : expliquer et mettre en valeur

Une erreur à ne pas commettre est de se dire qu'avec la réalisation des aménagements cyclables la majeure partie du travail est faite. Il faut également faire savoir à la population :

- pourquoi une politique cyclable est mise en place
- comment se comporter en tant que cycliste et en tant qu'automobiliste dans les nouveaux aménagements (et ailleurs)
- pourquoi il est bien de se mettre au vélo
- comment faire pour adopter la nouvelle habitude de prendre le vélo
-

Pour cela la communication :

- sera inclusive et expliquera bien les objectifs de la politique vélo
- sera large et n'oubliera aucun groupe de la population
- idéalement, la communication est spécifique et adaptée à chaque groupe cible (enfants, parents, ...)
- attirera l'attention sur les solutions
- invitera au maximum à essayer et tester la pratique du vélo
- accompagnera le changement de comportement
- fera rapport des avancées au niveau aménagements et au niveau du nombre de pratiquants
- montrera que toutes sortes de personnes se mettent au vélo comme le prouvent les interviews dans les canaux de communication. Il sera important de veiller à ce que toutes sortes de personnes soient représentées lors de ces interviews/témoignages. Ainsi, la plupart des Gréziens se reconnaîtront dans les personnes interviewées.



Figure 50 : Page facebook de la commune de Grez-Doiceau.

Des enquêtes annuelles ou bisannuelles peuvent aider à déterminer les groupes-cibles et à comprendre les besoins de cyclistes et les barrières à faire disparaître. Les enquêtes n'aideront pas seulement à comprendre les besoins des cyclistes et les actions à travailler en priorité, mais aussi à définir le plan de communication.

La communication raconte l'histoire qui rend les Gréziens enthousiastes et qui leur donne l'énergie de s'inscrire dans la logique vélo – bien vivre ensemble.

Action : Développer une stratégie de communication inclusive et enthousiasmante

5.4.1 Les moyens de communication

Tout moyen de communication est à utiliser pour faire passer les messages. Chaque moyen de communication aura ses inconvénients et ses avantages. Quelques exemples :

- Le bulletin communal peut avoir sa rubrique vélo avec les avancées concernant le plan vélo, les astuces pour faire du vélo (en hiver par exemple), des témoignages positifs, les résultats de concours, les besoins de bénévoles pour donner un coup de pouce à la politique vélo
- Facebook fera également écho des bonnes nouvelles vélo de la commune (Figure 50).
- Une réunion annuelle ou bisannuelle avec les citoyens intéressés peut être organisée. Idéalement il s'agit d'une réunion sous un format qui évite des situations conflictuelles où un ou deux citoyens monopolisent le débat. Différentes techniques existent pour atteindre ce but. Il y a quelques années, une réunion « Agora » a eu lieu dans la commune.

5.5 Accompagner au changement de comportement : faciliter et mettre en valeur

Changer de comportement est une des choses les plus difficiles pour un être humain. Le nombre de bonnes résolutions à nouvel an qui ne se réalisent pas illustrent bien le défi qu'un changement de comportement représente.

Se mettre au vélo et l'utiliser pour ses trajets au quotidien font partie de ces changements de comportement qui sont difficiles à adopter pour la majeure partie de la population. Un juste accompagnement rendra ce changement de comportement gai et agréable (la plupart du temps), encouragera le changement et réduira les obstacles.

Voici quelques pistes pour accompagner et encourager les Gréziens dans l'adoption du vélo comme moyen de transport régulier.

5.5.1 La commune et les élus montrent l'exemple

Il est important que la commune montre l'exemple. Cela implique entre autres que :

- Les élus se montrent à vélo pour leurs déplacements quotidiens. Le premier ministre hollandais, Mark Rutte, se rend quasi systématiquement au travail à vélo (Figure 51). Des avantages supplémentaires pour les élus sont qu'ils se rapprochent de leurs concitoyens et qu'ils se rendent mieux compte des soucis que les cyclistes vivent au quotidien.
- Le personnel communal est encouragé à prendre le vélo et est considéré pour ce geste. Un parking sûr et de qualité et une indemnité pour les km domicile-travail fait à vélo seront prévus.

La mise à disposition de vélos en test pourrait être organisée ainsi que, une ou quelques fois par an, un moment festif pour mettre le personnel venant à vélo à l'honneur, par exemple en offrant un petit déjeuner.



Figure 51 : Le premier ministre hollandais Mark Rutte se rend au travail à vélo.

5.5.2 Les activités festives autour du vélo

Associer le vélo au plaisir est toujours une bonne chose. Le vélo c'est un plaisir, ce n'est pas une corvée. Toutes sortes de fêtes, balades festives ... ont leur place. Un groupe de Gréziens dynamique n'a d'ailleurs pas attendu le plan cyclable pour organiser une fête vélo.

5.5.3 Formation pour apprendre les bons gestes

Organisation du brevet du cycliste (et d'autres formations)

Pro Velo et éventuellement d'autres organisations (ex. Mobiel21) mettent sur pied des formations pour les enfants de 5ème primaire sur la manière de se comporter dans la circulation. Ces formations sont surtout intéressantes quand un réel suivi est organisé au sein de l'école pour encourager les enfants à venir à vélo.

Formation pour adultes

Des formations pour adultes peuvent être organisées. Cette année (2021), la Province du Brabant wallon a proposé quelques formations pour adultes.

Les avantages de telles formations sont qu'elles mettent les cyclistes débutants en confiance et qu'elles leur rendent la circulation à vélo plus sûre.

5.5.4 Mise en place d'un réseau d'ambassadeurs vélo

Une des forces apparue dans cet audit est le dynamisme des Gréziens. Nous proposons d'utiliser ce dynamisme comme levier pour la politique cyclable à Grez-Doiceau en introduisant un réseau d'ambassadeurs vélo. Chaque hameau de la commune pourrait avoir son « ambassadeur » ou référent ou un autre libellé plus approprié.

Son rôle est double :

- i. Conseiller et accompagner les personnes qui désirent utiliser ou viennent de se mettre au vélo

Il pourra conseiller les itinéraires à prendre, indiquer quelqu'un qui fait déjà ce trajet, accompagner lors d'un premier parcours, donner des conseils quant aux vêtements et au matériel à choisir...

Il pourra organiser de temps en temps une réunion conviviale entre cyclistes du hameau afin d'échanger leurs expériences ou passer un bon moment ensemble. La commune pourra encourager l'organisation de rencontres où est offert un chèque de 50 EUR valable dans les commerces d'alimentation gréziens.

Un avantage supplémentaire de ce système est qu'il renforce les liens sociaux.

Aux Pays-Bas le système d'ambassadeur pour les transports publics est en place et fonctionne très bien comme illustré sur Figure 52.



Figure 52 : Un ambassadeur pour les transports publics aux Pays-Bas.

- ii. Parrainer un tronçon d'aménagement cyclable

L'ambassadeur signalera des soucis sur le réseau cyclable dans son hameau.

5.5.5 Organisation de challenges

L'organisation de petits concours est un autre moyen de faciliter le changement de comportement. L'idée est de récompenser de manière ludique les personnes qui font du vélo. Voici deux exemples illustrant cette idée:

Dans les écoles

La commune pourrait inviter les écoliers à faire un maximum de trajets écoles-maison à vélo et promettre une petite récompense si un objectif ambitieux mais réaliste est atteint. L'objectif pourrait être différent en fonction de la situation de départ de chaque école. Il est préférable de prévoir une récompense pour l'école et pas des récompenses individuelles par écolier afin de créer une bonne ambiance de groupe, par exemple un aménagement pour la cour de récréation...

Chez les commerçants

L'association des commerçants pourrait organiser une sorte de carte de fidélité pour les gens faisant leurs courses à vélo. Après 10 achats dans les commerces locaux, les cyclistes participeront par exemple à une tombola où ils auront d'office droit à l'un ou l'autre cadeau.

Il y a un intérêt pour les commerçants à encourager leurs clients à se mettre au vélo parce qu'en général, les cyclistes achètent plus auprès des commerçants locaux.

Une telle action a été organisée pendant plusieurs années en Flandre.



Figure 53 : Exemple d'une affiche de concours.

5.5.6 « Package vélo »

Faire du vélo représente un grand avantage pour un enfant. L'enfant sera beaucoup plus autonome et indépendant et au moment où il se trouvera au volant d'une voiture, il aura déjà acquis une grande expérience de la circulation.

Cela fait donc sens d'encourager les enfants à utiliser le vélo. Nous proposons plusieurs pistes ci-dessous.

Organisation de ramassages scolaires à vélo :

L'idée du ramassage scolaire est qu'un parent organise un rang à partir d'un endroit. Il s'agit d'une initiative qui peut bien fonctionner et s'avère enthousiasmante pour les enfants. Il est important de déterminer un horaire clair et de constituer une équipe d'accompagnateurs suffisamment grande. Ainsi le projet reste également enthousiasmant pour les accompagnateurs. Le défi peut être de trouver suffisamment de parents ou autres accompagnateurs pour le rang.

Pro Velo peut vous aider dans l'organisation de ramassage scolaire à vélo.

<https://www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus>

Un guide pour l'organisation du ramassage scolaire existe également.

https://www.reseau-idee.be/outils-pedagogiques/fiche.php?&media_id=1749

Le ramassage scolaire est moins une formation en soi, elle permet néanmoins aux enfants de se familiariser avec la circulation à vélo dans un trafic réel.

Un exemple de Barcelone: cinq parents prenaient l'initiative de se rendre à vélo à l'école avec les enfants tous les vendredis. Un mois plus tard, des quartiers entiers les avaient rejoints :

https://www.linkedin.com/posts/popucity_bicib%C3%BAs-eixample-activity-6856157086108143616-qON9



Figure 54 : Ramassage scolaire à vélo (à gauche) et un exemple d'une rue scolaire (à droite).

Rue scolaire

Une rue scolaire interdit le trafic automobile pendant la demi-heure marquant le début et la fin de l'école. Elle peut être un outil intéressant pour encourager davantage les parents et enfants à utiliser le vélo. Parents et enfants sont encouragés de deux manières. Il est bien plus agréable d'atteindre l'école à vélo (ou à pied) et il est plus difficile de l'atteindre en voiture.

Création de cartes de parcours scolaires

L'idée est que les élèves créent et indiquent les itinéraires les plus sûrs pour se rendre à l'école, à pied ou à vélo. L'idée est déjà mise en pratique dans différentes écoles et des directives ont été développées par Mobiel21 et Pro Velo (www.mobiel21.be/campagnes-en-projecten/schoolroutekaart-plattegrond-van-schoolomgeving) <https://www.provelo.org/fr/page/ecoles-construire-son-reve/>. La création des cartes de parcours scolaires est principalement destinée aux élèves de l'enseignement primaire et de la première année de l'enseignement secondaire. En classe, c'est un tremplin pour travailler sur le sujet d'un trafic sûr et respectueux de l'environnement. Il s'agit également d'un outil utile pour informer les élèves et leurs parents sur les itinéraires scolaires sûrs. De cette façon, un plan de route scolaire convainc les enfants et parents à faire plus de vélo et à marcher.

5.5.7 Accueil des nouveaux habitants par la commune

Certains moments sont plus propices que d'autres pour un changement de comportement. C'est par exemple le cas des moments de rupture. Un moment que la commune pourrait exploiter est l'arrivée des personnes dans la commune. Quand une famille emménage dans une commune, elle doit réinventer sa mobilité. Si à ce moment, elle peut obtenir de bonnes informations concernant la mobilité à vélo, il y a plus de chance qu'elle se mette au vélo.

La commune peut par exemple prévoir un package mobilité vélo pour les personnes qui s'inscrivent à l'administration.

Elle pourra également organiser un événement d'accueil des nouveaux habitants qui comprend une balade découverte à vélo des environs.

Action : Établir une liste d'action visant à accompagner le changement en s'inspirant des actions mentionnées ci-dessus.

5.6 Monitoring

Le monitoring et l'évaluation des résultats d'une politique cyclable aident au processus de prise de décision. En outre, ils jouent également un rôle important pour convaincre les citoyens et les décideurs politiques de l'importance d'une politique cyclable.

Collecter des chiffres clés sur les conditions de circulation des cyclistes dans la commune (comme le nombre de cyclistes, le nombre de kilomètres en pistes cyclables séparées...) et la satisfaction des Gréziens constitue un outil important, non seulement pour comprendre où en est la commune, mais aussi pour hiérarchiser les priorités (et les investissements et l'allocation des ressources) et pour communiquer les avancements aux citoyens.

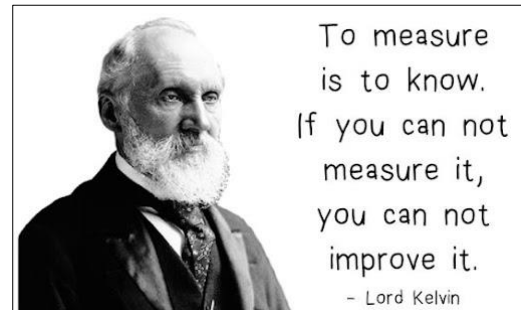


Figure 55 : Célèbre citation de Peter Drucker, consultant en management d'entreprise.

Une manière systématique et (le plus possible) automatique doit être mise en place pour percevoir une évolution des données. Une analyse critique des données doit aussi être pratiquée. Quelques questions clés à se poser: "Pourquoi en sommes-nous là?", "Pourquoi est-ce qu'on voit cette évolution?" et "Que pourrions-nous adapter, améliorer?".

Les données clés à considérer sont:

- Le nombre de cyclistes/la répartition modale
- Le nombre de kilomètres de pistes cyclables séparées/rues cyclables/...
- Le nombre de traversées de cyclistes (qu'idéalement on veut réduire)
- Le nombre de vols de vélos
- Le nombre d'accidents avec des cyclistes
- Le nombre et les locations de points dangereux pour les cyclistes
- Les nombre d'endroits de stationnements vélos
- La conscience et l'acceptation d'un plan stratégique de piétons et cyclistes
- Le sentiment de sécurité des cyclistes à Grez-Doiceau.

Des comptages automatiques du nombre de cyclistes ou de la répartition modale en divers lieux de la commune sont nécessaires. Mais aussi des comptages manuels, avec des bénévoles plusieurs fois par an à certains endroits (par ex. les parkings des écoles, certains magasins, le Hall Omnisports de Grez-Doiceau, un carrefour, ...) donnent déjà assez rapidement une image réaliste de la répartition modale. Si ces comptages sont répétés de manière systématique, une évolution du nombre des cyclistes peut être obtenue.

Actions : Identifier une liste des chiffres clés à surveiller de manière systématique. Utiliser ces données pour surveiller la réalisation des objectifs du plan stratégique, pour adapter les actions si nécessaire et pour communiquer des avancements aux Gréziens.

6 Aperçu des actions proposées

Dans les sections précédentes plusieurs pistes d’actions ont été suggérées pour créer une politique cyclable sur de bases robuste et progressive. Ces pistes et actions concernent 6 domaines (Figure 56). Des actions cohérentes dans chacune de ces 6 domaines seront nécessaires afin de faire de Grez-Doiceau une commune où piétons et cyclistes trouvent leur place dans un premier temps et où une large majorité des Gréziens sera heureux de faire du vélo, de marcher et de se rencontrer sur la place publique dans un deuxième temps.

<p>1. Plan stratégique</p>  <p>Plan stratégique Grez-Doiceau piétons et cyclistes</p>	<p>2. Infrastructure - réseaux</p>  <p>Carte des suggestions faites pour l'appel à projets 2022 PIWaCy</p>	<p>3. Infrastructure – stationnements vélos</p> 
<p>4. Communication</p>  <p>Commune de Grez-Doiceau @communegrezdoiceau</p>	<p>5. Accompagner le changement</p>  <p>le 18 septembre Fête du vélo à Grez-Doiceau Centre de Grez avec culture de 12h à 18h Animations ludiques, sportives et éducatives Bâtisse • Saisons culturelles • accueillie par le Grez Partez à la découverte avec vos amis de plus belle</p>	<p>6. Monitoring</p> 

Figure 56 : Plusieurs pistes d'actions ont été suggérées dans 6 domaines.

Tableau 5 présente nos suggestions pour une liste d’actions cohérente avec un phasage dans le temps. Cette liste et le calendrier n’a pas l’ambition d’être complète ou parfaite. Son ambition est de vous faciliter à faire les premiers pas sur le chemin vers plus de vélos, plus de piétons, et plus de convivialité à Grez. Il est démontré que souvent, le plus difficile est de faire les premiers pas, quand on entame un nouveau projet. Une fois que les premiers pas sont faits, souvent tout devient plus facile.

Nous espérons donc que cette liste vous rendra les choses plus faciles et qu’après quelques semaines, plus rien ne vous arrêtera sur le chemin du vélo et de la convivialité à Grez-Doiceau. Il est sûr que vous sauriez améliorer et adapter cette liste selon les conditions gréziennes. Nous vous y encourageons d’ailleurs.

Bonne chance sur le chemin de la convivialité.

ACTIONS	CALENDRIER		
	2022	2023	2024
Monitoring			
1. Identifier une liste de chiffres clés/indicateurs à suivre de manière systématique.			
2. Comptages manuel du split modal/nombre de vélos garés à au minimum 4 endroits importants.			
3. Mettre en place un système intégré de mesure et d'analyse indicateurs identifiés.			
4. Commencer le plus vite possible à mesurer les indicateurs liés aux objectifs identifiés/à identifier dans le plan stratégique. (voir ci-dessous)			
5. Communiquer sur les chiffres clés et/ou les comptages.			
6. Mesurer les indicateurs de manière systématique et automatisé.			
Plan stratégique piétons et cyclistes			
1. Identifier des objectifs quantifiés et établir un calendrier.			
2. Identifier les actions pour atteindre les objectives.			
3. Identifier des indicateurs qui mesurent l'évolution et l'efficacité des actions.			
4. Communiquer sur le plan stratégique final.			
Stationnement vélo			
1. Identifier les endroits où mettre des stationnements par ordre de priorité.			
2. Installer des parkings de vélo de qualité à 3 endroits clés.			
3. Inciter les commerçants, le SNCB, ... à prévoir de l'espace pour le vélo et à installer eux-mêmes des parkings vélo de qualité (éventuellement en prévoyant l'un ou l'autre incitation).			
4. Prévoir un budget communal pour acheter et installer des parkings vélos.			
5. Prévoir une signalisation pour les parkings vélo bien visible (liée à la communication).			
6. Poursuivre l'installation des parkings vélo aux endroits suggérées.			
7. Communiquer sur l'installation des parkings vélos / l'engagement des parties prenantes.			
Infrastructure - le réseau			
1. Dans les fiches PiWaCy, vérifier les marquages à prévoir et faire un choix parmi les différents dispositifs possibles, rue cyclable, bande cyclable suggérée (BCS), voie centrale banalisée (VCB) ou éventuellement une zone résidentielle. Également la mise en place de ZAC, zone avancée pour cyclistes, aux passages à niveau et feux tricolores est à considérer.			
2. Étudier et vérifier les détails des aménagements et dispositifs cyclables du PiWaCy dans la phase d'étude, pendant la mise en œuvre et après la mise en œuvre. Il est important d'associer les utilisateurs à ce travail.			
3. Étudier et vérifier l'aménagement des chicanes avec protection du cycliste et aménager les chicanes en conséquence en deux phases (phase test et phase définitive). Il est important d'y associer les utilisateurs.			
4. Peaufiner le réseau cyclable, inclure ou non la Ruelle des Foins et prioriser les traversées à sécuriser de la N25 et de la N268 en conséquence. Il est important d'y associer les utilisateurs.			
5. Vérifier les chiffres du trafic de transit dans Grez-Doiceau et prendre les mesures pour imposer le contournement, c'est-à-dire le passage via N91-N25 ou N29-E411.			
6. Approfondir l'étude du réaménagement du tout début de la Chaussée de la Libération avec des feux de trafic et des aménagements cyclables (et piétons) et réaliser ce nouvel aménagement.			
7. Prévoir des aménagements cyclables /piétons digne de ce nom entre le centre de Grez et les nouveaux commerces.			
8. Reprendre les idées émises pour le réaménagement de la place E. Dubois, éventuellement les réactualiser et les mettre en pratique.			
9. Approfondir l'étude des possibilités de rendre la zone 30 sur la Chaussée de Jodoigne plus crédible et plus cyclable et aménager la Chaussée de Jodoigne en conséquence.			
10. Inclure les cyclistes dans la signalisation des problèmes d'entretien et apporter rapidement une solution aux problèmes signalés.			
11. Organiser des entretiens réguliers avec les communes voisines, la Région, la Province, les TEC et la SNCB.			
Communication			
1. Nomination d'un/de représentant(s) de "communication" au sein du Comité vélo.			
2. Développer une stratégie de communication inclusive et enthousiasmante.			
3. Communiquer sur toutes les actions/activités dans le cadre de la politique cyclable. (voir ci-dessus)			
Accompagner au changement de comportement			
1. Nomination d'un/de représentant(s) de "changement de comportement" du Comité vélo.			
2. Établir une liste d'action visant à accompagner le changement en s'inspirant des actions mentionnées ci-dessus et un planning dans le temps.			
3. La mise en œuvre des actions. C'est un processus continue et de longue haleine.			

Tableau 5 : Proposition des actions prioritaires et le temps d'exécution.

Bibliographie

Agora, Etude de la mobilité à Gastuche, 2015

Agora, Plan intercommunal de mobilité, 2005

Aries consultants, Etude de mobilité, projet de création d'un plan de mobilité pour Grez Centre, Avril 2015

Institut für Verkehrspädagogik, Bypad Manual, version 2021

Fietsberaad-CROW, Aanbevelingen fiets- en kant stroken, 2015

MOW, Vademecum fietsvoorzieningen, gemengd verkeer fietsvoorzieningen, 2007

Websites

Fietsberaad fietsstraat

<https://fietsberaad.be/nieuws/fietskwaliteit-in-fietsstraten-vraagt-meer-inspanningen/>

Mobiel21

www.mobiel21.be/campagnes-en-projecten/schoolroutekaart-plattegrond-van-schoolomgeving

Pro Velo (stationnement vélo, ramassage scolaire à vélo, parcours vélo)

<https://www.provelo.org/fr/page/mettre-en-place-un-bon-parking-velos>

<https://www.provelo.org/fr/page/ecoles-construire-son-reve>

Sécurothèque ; rue cyclable

<http://www.securotheque.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/velos/amenagements-cyclables/rue-cyclable/>

Sécurothèque ; dimensionnement des aménagements cyclables

<http://www.securotheque.be/b-dimensionnement-horizontale/b-largeur-de-voiries-profil-en-travers/b-usagers/b-amenagements-cyclables/dimensions-des-amenagements-cyclables/>

Annexe 1 : Questions entretiens

La demande cycliste

1. Comment les besoins et attentes des cyclistes sont-ils pris en compte?
2. Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité?

La coordination politique cyclable

3. Comment la politique vélo est-elle préparée et mise en œuvre au sein de l'administration?
4. Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (organisations transports publics, autorités supérieures, etc.)

Les moyens financiers et humains

5. Comment le financement de la politique cyclable est-il assuré par la commune?
6. Comment est-ce que le personnel de l'administration et le politique sont-ils formés et informés?

La promotion et les services

7. Quels services sont offerts aux cyclistes pour encourager l'usage du vélo?

L'accompagnement au changement

8. Qu'est-ce qui est fait pour amener le citoyen à repenser sa mobilité au profit du vélo?

Information/communication, éducation/apprentissage

L'offre cyclable

9. Quelles sont l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant?

On peut arriver partout (surtout les pôles d'attraction en étant objectivement en sécurité), et l'offre est adaptée en fonction du potentiel.

10. Quelles sont l'étendue et la qualité du stationnement ?

On peut se garer quasi partout et l'offre est adaptée en fonction des besoins/potentiel.

Monitoring

11. Comment les données concernant le vélo sont-elles collectées et utilisées?
12. Comment la commune collecte-t-elle des données sur l'accidentologie?

Annexe 2 : Visites de terrain

<p>Beaucoup d'éléments positifs sont présents</p>	<p>avec souvent l'un ou l'autre élément à améliorer</p>
<p>PC séparée sur la plupart de la Chaussée de Wavre (N268)</p>  	<p>Stationnement de voitures sur la PC ce qui met les cyclistes en danger. Sur une PC bidirectionnelle, la situation est encore plus dangereuse, parce que le cycliste doit affronter le trafic dans le sens opposé.</p> <p>À plusieurs endroits il n'y a pas de trottoir pour les piétons.</p>  <p>Parfois des trous ou nids de poule, mais généralement la PC est en bon état.</p>
<p>Belle PC séparée en bon état sur la partie nord-ouest de la Chaussée de la Libération</p> 	<p>Cyclistes obligés de traverser la route.</p> <p>Marquage peu visible. Dangereux quand il fait noir.</p> 

Traversée de la N25 peu accueillante qui peut créer des situations dangereuses



La PC séparée s'arrête. Les cyclistes doivent traverser la route, rendant la situation dangereuse.



La PC séparée devient une PC avec une limite de vitesse à 50 km/h. Dangereux, surtout quand il fait noir.



	<p>La PC s'arrête et les cyclistes et les véhicules motorisés partagent la route. Limite de vitesse de 30 km/h, mais il reste peu de place pour les vélos.</p> 
<p>Bel itinéraire pour les cyclistes parallèle à la Rue du Stampia (Rue de la Serpentine), en passant par une zone 30 km/h.</p>  <p>une voie mixte piétons/cyclistes/chevaux</p> 	

et une excellente PC sur un ancien trace du vicinal (voyez ci-dessous)



Rue du Stampia

PC séparée bidirectionnelle



en très bon état sur certaines parties

mais présente aussi ses inconvénients (moments dangereux) avec les entrées et sorties de maison

et une **traversée de la Chaussée de Wavre (N268)** dangereuse pour rejoindre la Rue des Moulins





Rue des Moulins: Limitation de vitesse à 30 km/h à l'école Ste-Elisabeth Libre.



Chaussée de Jodoigne: Vitesse limitée à 30 km/h.

mais sur la majorité de la Rue des Moulins les cyclistes partagent la route avec les véhicules motorisés pouvant rouler à 50 km/h.



une PC (non-séparée) est possible sur la **Chaussée de Jodoigne** (zone 30 km/h) afin de mieux accueillir les cyclistes et de décourager les automobilistes de conduire à plus que 30 km/h (limite de vitesse).



Une PC séparée vers Cocrou



La PC séparée devient assez étroite à côté de la route où la vitesse est limitée à 70 km/h



La PC n'est plus visible vers Fond du Moulin, où des feuilles d'automne recouvrent la piste cyclable.



Limitation de vitesse à 30km/h Rue
Fond du Moulin juste avant Piétrebais



La **Rue Fond du Moulin** incite à rouler vite et aucun aménagement cyclable n'est prévu



De la Rue Fond du Moulin **vers Hèze**:
il y a des jolis chemins entre les champs
qui seraient idéals pour les cyclistes

mais ces chemins ne sont pas en bon état pour
rouler à vélo



À **Hèze**, il y a une PC séparée à l'**Avenue
Félix Lacourt**



mais une limite de vitesse de 50 km/h à
l'entrée du village où les différents modes
partagent la route. Une bande cyclable
suggérée rendrait la situation plus confortable
pour les cyclistes



Traversée (obligatoire) des cyclistes: marquage peu visible



À Biez

Rue du Bonlez: n'a pas de PC (et une limite de Vitesse de 50 km/h), pourtant il y a assez de place pour une PC



Rue du Péry:

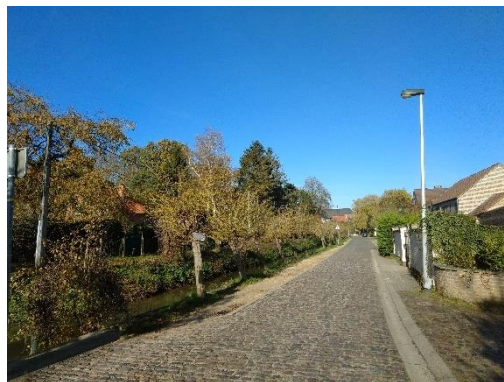
Les pavées sur une partie de la Rue du Péry n'invitent pas de cyclistes.



Avenue du Comte Jean Dumonceau:

Avec une zone 30

mais avec une zone pavée (légère), qui rend difficile le passage à vélo.



Super aménagement au calme, enfants bienvenus ! (ancien vicinal - parallèle

retirer un des 4 piquets ou utiliser des piquets « plus cyclophiles »



Rue du Stampia)



probablement un bollard évitable près du centre sportif (Chaussée de Wavre)



encore un aménagement de rêve Av. F Labby entre Bossut et Pecrot



rejoindre ou quitter cet aménagement de rêve est moins sécurisant



Le risque de toucher un bollard ne peut pas être exclu.



Les cyclistes (et les piétons) risquent de se faire coincer dans l'entonnoir par un camion ou un

	tracteur avant d'arriver à la belle piste. (Av F Labby)
 <p>PC de rêve pour rejoindre le centre sportif (après Rond Point Stampia)</p>	 <p>mais, une traversée de la N25 peu accueillante (rue du Stampia) est tout-à-fait catastrophique à l'Est du centre sportif</p>
 <p>Une belle liaison Bossut – Grez (Carrefour Rue Philippe Colette-N25)</p>	 <p>Mais une bordure qui pourrait faire glisser le cycliste. Le cycliste doit la prendre en diagonale en venant de Bossut, (est-ce que le cycliste qui passe dans l'autre sens est sécurisé sur le carrefour?). De plus, cette piste est difficilement accessible pour les gens venant de Gottechain.</p>
Cheminement vélo à travers des paysages de rêve, prendre le vélo = dépaysement assuré (Rue de Nethen)	Mais boue et risques de chute souvent présents



Une zone 30 ralentit la circulation à Grez, première étape vers plus de convivialité

d'autres étapes restent à franchir

La place centrale de la commune
(Chaussée de Jodoigne – Avenue de la
libération), zone 30 qui ralentit la
circulation



en



même temps ni le
cycliste, ni le piéton
ne se sentent
accueillis et n'ont
envie de s'y
déplacer.

Qu'en est-il de la
convivialité de la
place centrale
(Place Ernest

Dubois)

Et les cyclistes sont priés de prendre la
Chaussée de la Libération (en venant par
exemple de la ruelle des Croix) (rue Guirch)



Rue de la Barre en sens unique

	
<p>Également ailleurs dans le centre, limite de vitesse à 30 (rue Pont au Lin)</p> 	<p>Mais l'invasion de voitures mercredi midi (et autres sorties et entrées à l'école) n'en reste pas moindre</p>
<p>Zone 30 également rue du Lambais</p> 	<p>mais elle n'invite pas nécessairement les piétons et cyclistes à investir les lieux</p> 
<p>La voiture est soumise à des règles même à l'arrêt</p>	<p>La place laissée aux habitants, à la vie, la convivialité,... reste néanmoins limitée.</p>
<p>Régulation de la présence de véhicules (zone bleue de parking)</p>	<p>Il faut chercher loin pour trouver la convivialité et la place pour la vie dans le centre, également en dehors de la chaussée de Jodoigne. Difficile de croire qu'on ne donne pas la priorité à la voiture (rue Pont au Lin)</p>



Idem sur la place centrale de la commune. La voiture est préférée à la vie.



Dispositifs pour ralentir le trafic sur toutes les voiries de transit

mais pour circuler agréablement et en sécurité à vélo, il faut faire plus

Dispositifs ralentisseurs à Nethen, mais aussi à Archennes, Doiceau, Grez,

Mais cela ne rend pas nécessairement la vie des cyclistes agréable



	
<p>Des parkings vélo existent</p>	<p>En nombre trop limité</p>
<p>Les meilleurs parking vélo de la commune aux gares (Pecrot)</p>	<p>Ailleurs parking de mauvaise qualité ou absent</p>
	
<p>Gare de Gastuche</p>	<p>Le seul commerce dans l'entité disposant d'un parking (malheureusement de mauvaise qualité)</p>
	
<p>Et à l'administration communale</p>	<p>Le parking voiture reste également un privilège</p>
	
	<p>Et inconsciemment, tout est en place pour faire perdurer ces conceptions. Voitures</p>

Et à certaines écoles (voir dessus St Joseph) et dessous (St Jean Baptiste - Nethen)



devant l'école = voiture indispensable. Est-ce normal qu'elles prennent la place qui pourrait être dédiée à la convivialité, à l'humain, au relationnel ?



Un grand parking de voitures au **Match sur la Chaussée de la Libération**, avec un petit stationnement vélo caché derrière.



Un parking vélo qui donne envie à l'école St Joseph



et les parents qui ont une nette préférence à utiliser la voiture en même temps l'aménagement vélo sur la route n'inspire peut-être pas confiance à chaque enfant/parent



Vers Gastuche
PC séparée à l'Avenue Comte Gérard d'Ursel



Mais avec une traversée dangereuse, aussi à la rotonde.



Zone résidentielle à **Gastuche**
Rue de l'Ermitte – Place du Moulin Loucsart
Première impression montre de belles PCs séparées.

mais les piétons et cyclistes partagent une voie étroite. Cette PC est obligatoire mais peut engendrer des moments de conflit quand un cycliste et un parent avec son enfant se croisent.



Annexe 3 : Questions enquête

1. À quelle fréquence circulez-vous à vélo ?
2. Vous sentez-vous en sécurité à vélo à Grez-Doiceau ?
3. Dans quel(s) but(s) utilisez-vous le vélo ? (plusieurs réponses possibles)
4. Pour quelle(s) raison(s) ne vous déplacez-vous pas ou pas davantage à vélo à Grez-Doiceau ? (plusieurs réponses possibles)
5. Indiquez dans quelle mesure vous aimeriez vous déplacer plus souvent à vélo à Grez-Doiceau.
6. Quel itinéraire (ou quelle partie d'itinéraire) effectuez-vous le plus souvent à vélo ou voudriez-vous faire prioritairement à vélo ? (p.e. Archennes <-> Cocrou, Gastuche <-> Wavre)
7. À votre avis, quel(le)s rues/endroits sont les plus dangereux pour les vélos à Grez-Doiceau ? Précisez du mieux que vous pouvez (e.g.: Chaussée de Joidogne: limite de vitesse 30 km/h pas respectée).
8. À quels endroits aimeriez-vous avoir plus de stationnements vélo ?
9. Souhaiteriez-vous participer plus activement au processus décisionnel de la politique de mobilité/de la politique cyclable ?
- 9b. Si vous avez répondu "oui" à la question précédente, comment ?
10. Quelle proposition vous convient le plus ? (plusieurs réponses sont possibles)
11. À votre avis, est-ce qu'il est justifié de réduire l'espace public dédié à la voiture pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes ?
12. Quel est votre sexe ?
13. Quel âge avez-vous ?
14. Vous habitez dans quel village de Grez-Doiceau? Réponse facultative.
15. Autre chose que vous aimeriez partager/dire sur le vélo à Grez-Doiceau ?

Annexe 4 : Résultats enquête

Les participants à l'enquête:

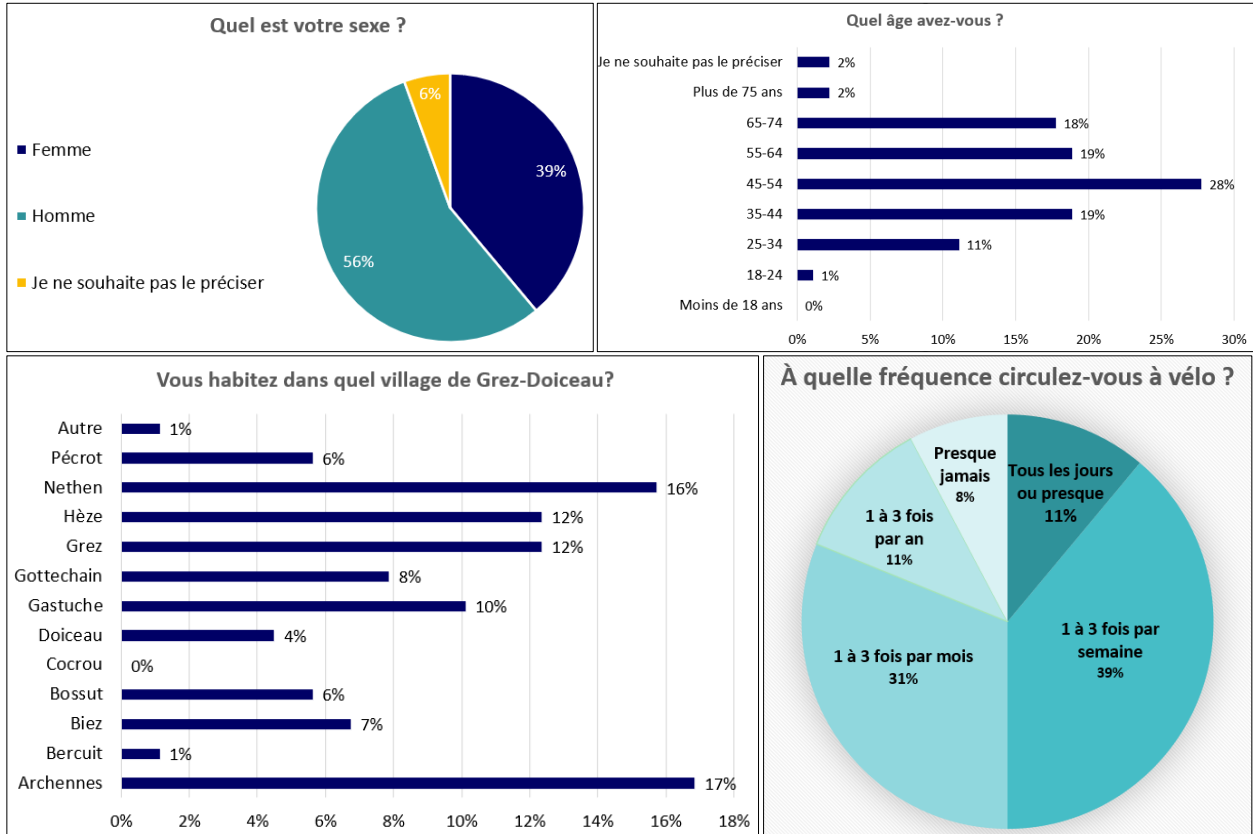


Figure 57: Caractéristiques des participants à l'enquête (sexe, âge, village, fréquence de l'utilisation de vélo), réponses des questions 1, 12-14 de l'enquête.

Sécurité à vélo

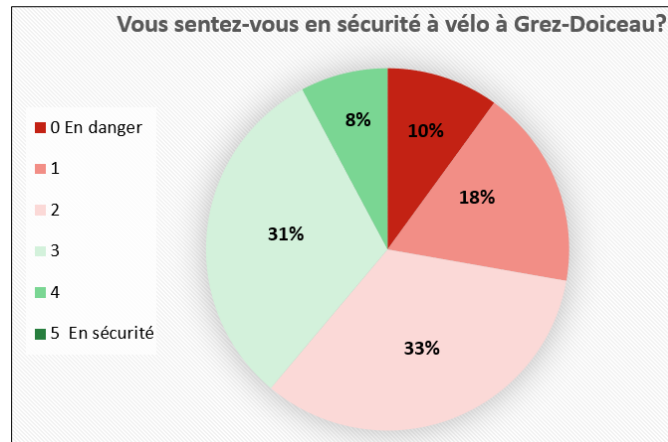


Figure 58: Réponses à la question 2 de l'enquête "Vous sentez-vous en sécurité à vélo à Grez-Doiceau?".

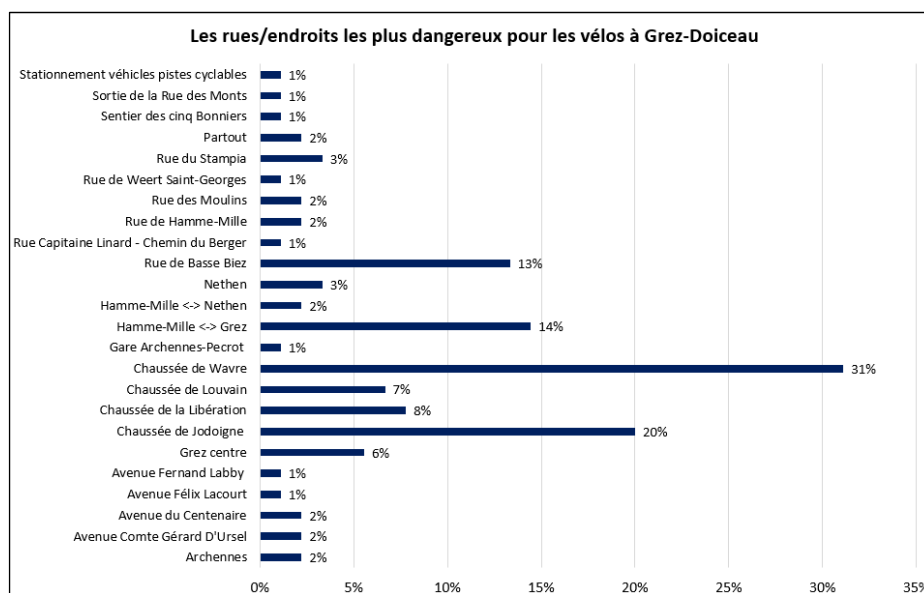


Figure 59: Réponses à la question 7 de l'enquête "À votre avis, quel(le)s rues/endroits sont les plus dangereux pour les vélos à Grez-Doiceau?"

Pourquoi le vélo et pourquoi pas plus?

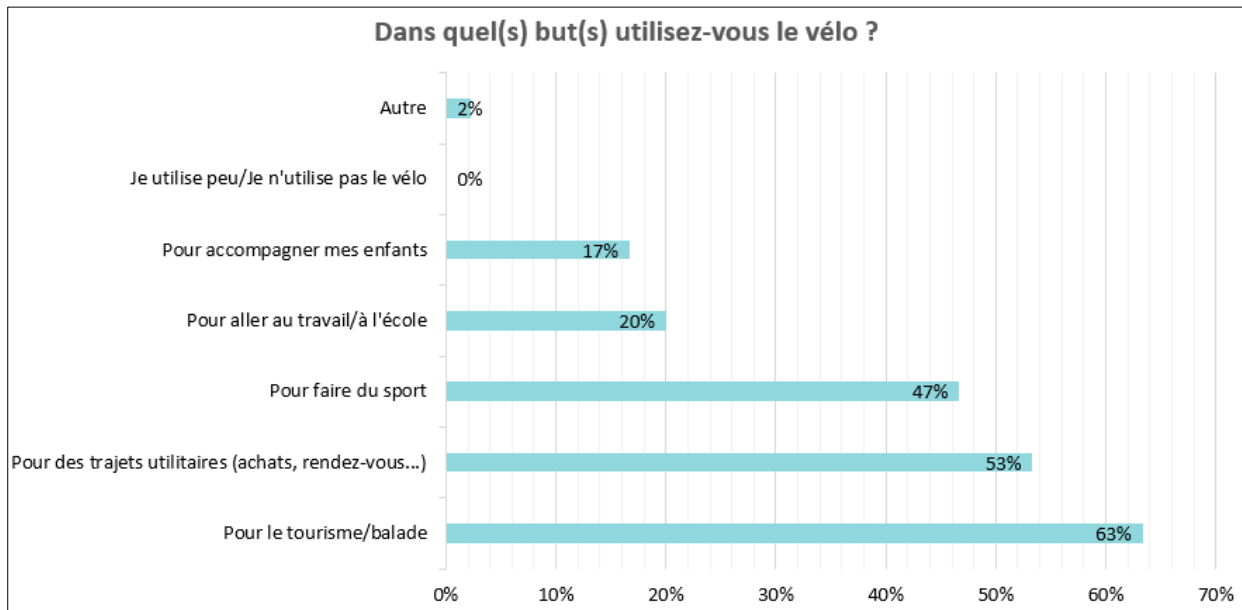


Figure 60: Réponses à la question 3 de l'enquête "Dans quel(s) but(s) utilisez-vous le vélo ?" Plusieurs réponses étaient possible.

Autre:
Pour me déplacer en général lorsque c'est possible
Route trop raide entre Nethen et Bossut

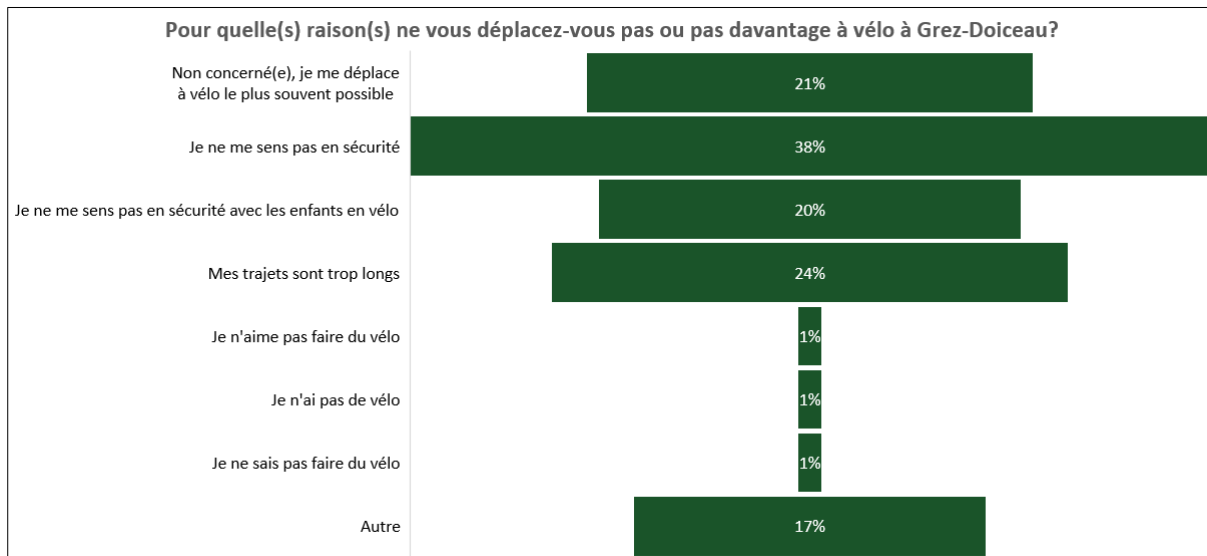


Figure 61: Réponses à la question 4 de l'enquête "Pour quelle(s) raison(s) ne vous déplacez-vous pas ou pas davantage à vélo à Grez-Doiceau?" Plusieurs réponses étaient possibles.

Autres raisons (17%) pour ne se pas déplacer à vélo (ou pas davantage) :

Autre:
Pluie et luminosité
plus de sites propres pour les vélos/pistes cyclables ne gêneraient rien
Quand le temps n'est pas bon
Pas de piste cyclable valable sur mon trajet vers Hamme-Mille.
Question de sécurité et de confort
Je le pratique en été mais pas en automne ou hiver
J'ai un vélo mais je suis mal équipé (pas de phare, pneus mal gonflés, etc.)
C'est l'âge !!
Manque d'un Ravel
Absence d'équipements de parking adéquats
Pas de piste cyclable pour rejoindre Wavre et peu de parcours dans des espaces naturels
Je dois emmener les enfants
Pas équipé point de vue intempéries
La fréquence d'utilisation du vélo est très variable mais dépend surtout de la météo (pluie) et de la charge à transporter lors de courses et manque de sécurité sur plusieurs trajets/parcours
Pas équipé point de vue intempéries
J'ai une voiture

La volonté des Gréziens pour demain

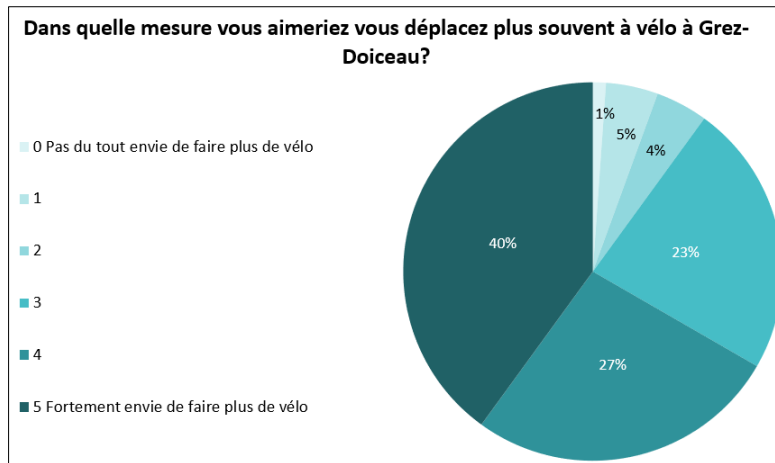


Figure 62 : Réponses à la question 5 de l'enquête "Indiquez dans quelle mesure vous aimeriez vous déplacer plus souvent à vélo à Grez-Doiceau".

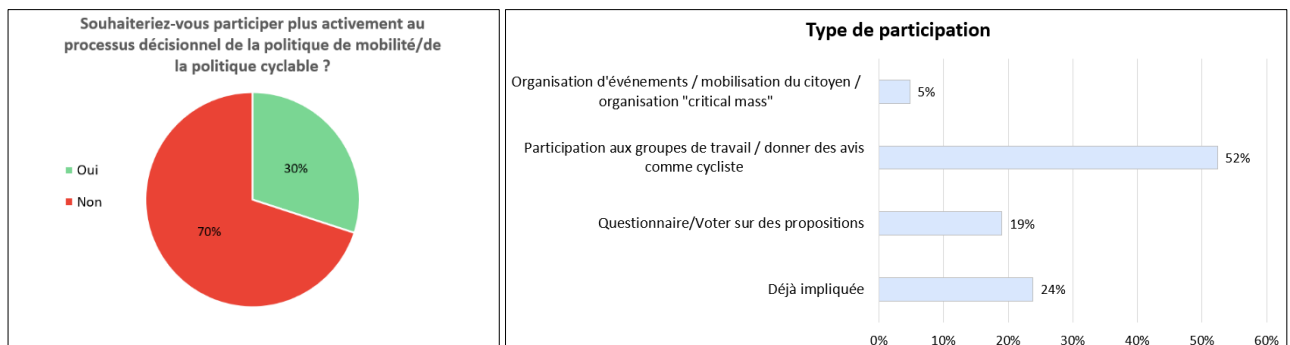


Figure 63 : Réponses à la question 9 de l'enquête "Souhaiteriez-vous participer plus activement au processus décisionnel de la politique de mobilité/de la politique cyclable ?" et "Si, oui, comment?"

Les besoins

Les stationnements de vélo et itinéraires (souhaités)

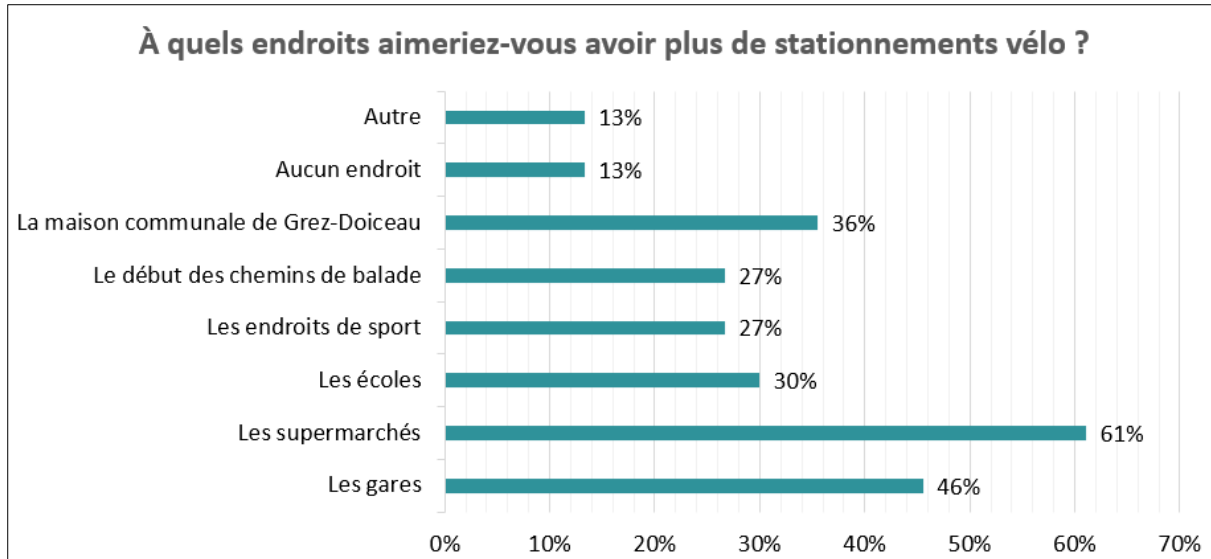


Figure 64 : Réponses à la question 8 de l'enquête "À quels endroits aimeriez-vous avoir plus de stationnements vélo ?".

Plus d'espace public pour le vélo pour plus de sécurité

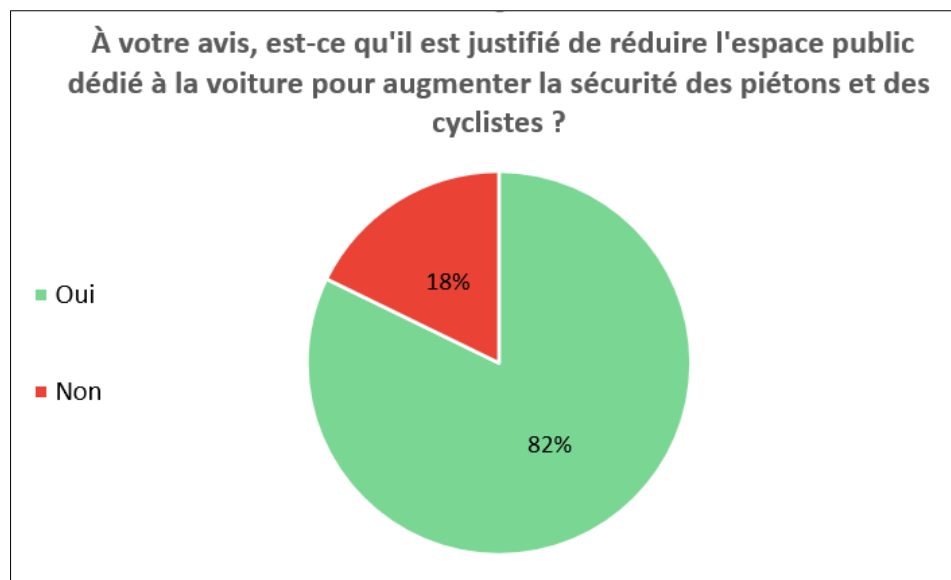


Figure 65 : Réponses à la question 11 de l'enquête "Souhaiteriez-vous participer plus activement au processus décisionnel de la politique de mobilité/de la politique cyclable ?"

Faire plus de vélo pourquoi ?

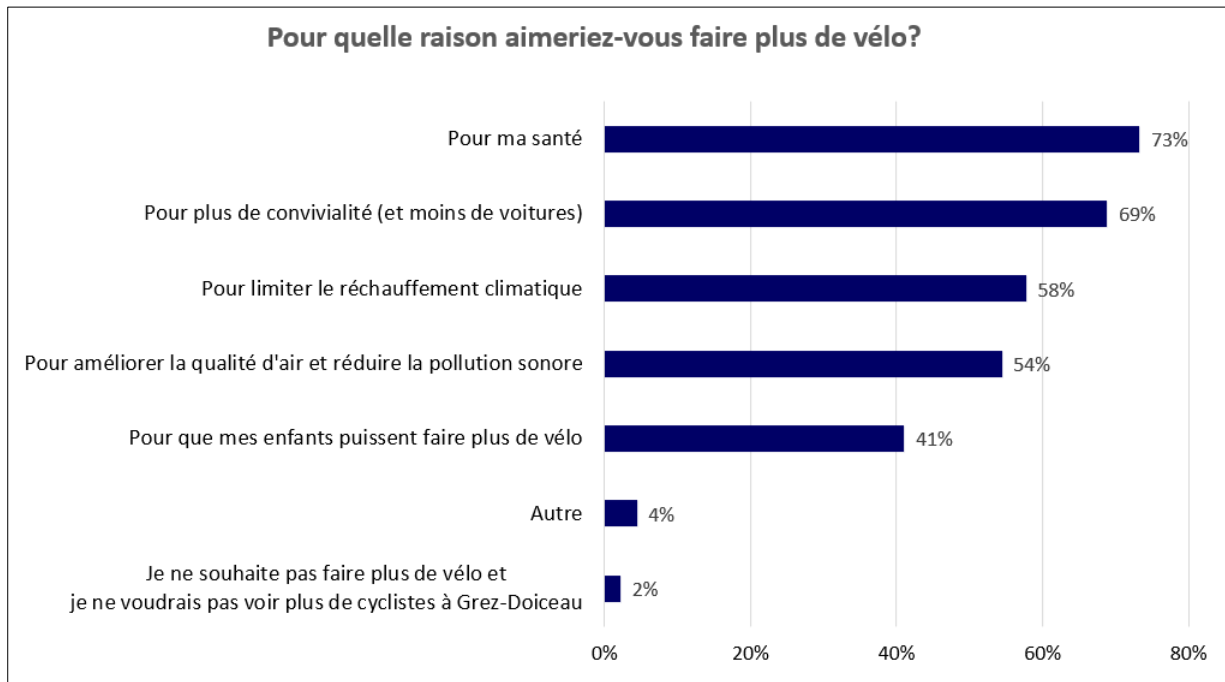


Figure 66 : Réponses à la question 10 de l'enquête "Quelle proposition vous convient le plus?" Plusieurs réponses étaient possibles.

Autre chose que vous aimeriez partager/dire sur le vélo à Grez-Doiceau ?
Traverser la N25 trop dangereux
Il faut aussi que les cyclistes respectent le code de la route
Une politique du déplacement à vélo au niveau régional
Des pistes cyclables le long des chemins de fer
Plus d'événements en rapport avec le vélo
Limitation vitesse voitures 30km/h dans tout le centre de Grez
Entretien des voies cyclables et trottoirs
Stationnement des véhicules et poubelles sur pistes cyclables et trottoirs
Un espace au vélo sur les routes
Entretien des voies cyclables et trottoirs
Obliger les cyclistes à emprunter la piste cyclable et non la route de l'avenue Felix Lacourt
Réouverture du Bois du Comte d'Ursel aux cavaliers et marcheurs
Aménagement de sites propres
Un espace (aux dimensions normales) pour chaque usager
Entretien des voies cyclables et trottoirs
Signalisation et entretien des sentiers pour les piétons
Rendre les villages plus accueillants en reportant le trafic routier vers l'extérieur
Plus de stationnement de vélo
Amélioration de la sécurité des pistes cyclable
Stationnement des véhicules et poubelles sur pistes cyclables et trottoirs
Primes pour les vélos électriques
Aménagement de sites propres
Des bonnes pistes cyclables pour le vélo électrique
Des bonnes connections cyclables entre nos villages
Stationnement des véhicules et poubelles sur pistes cyclables et trottoirs
Communication
Stationnement des véhicules et poubelles sur pistes cyclables et trottoirs
Aménagement de sites propres
Rendre les villages plus accueillants en reportant le trafic routier vers l'extérieur
Des bonnes connections cyclables entre nos villages
La lenteur des prises de décisions et la mise en place des projets sont catastrophiques
Pour certaines personnes, l'âge, l'état de santé ou les distances domicile-travail ne leur permettent pas l'utilisation du vélo pour leurs déplacements.
Des mesures plus contraignantes pour limiter l'usage de la voiture, dans l'espoir d'augmenter l'utilisation du vélo seraient donc illusoire, frustrantes et discriminantes.
Il faut aussi que les cyclistes respectent le code de la route
Aménagement de sites propres
Organiser plus de sensibilisation sur le terrain

Tableau 6 : Réponses à la dernière question (15) de l'enquête "Autre chose que vous aimeriez partager/dire sur le vélo à Grez-Doiceau ?"