2. LE PLAN VELO : LE VELO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

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

Synthèse

Le plan d'action vélo vise à soutenir la croissance de la pratique du vélo à Ganshoren et à encourager ses habitants de 8 à 88 ans d'utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5 km.
Ces actions leviers dans divers domaines constituent une politique vélo globale, à mettre en œuvre progressivement.

1. Objectifs généraux

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Objectifs définis en fonction des champs d'action

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

3. Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

1. Orientations pour la cyclabilité

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

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

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

- **Le marquage** : Même si l'abus de marquage peut nuire à la visibilité du cycliste, il est important de répéter celui-ci entre les carrefours lorsque les tronçons se font trop longs.
- **La signalétique** : Il est essentiel d'assurer la visibilité des itinéraires cyclables (ICR et ICC) lorsque ceux-ci se croisent. Pour cela, il faut garantir une hauteur et un positionnement adéquats de la signalétique.
- **Le revêtement** : L'utilisation d'asphalte doit être privilégiée par rapport aux autres types de revêtements (dalles, pavées etc.).
- **Le confort**: Afin d'assurer le confort des pistes, il est impératif de minimiser les bordures et changement de revêtement (parfois quelques centimètres peuvent être fatals), d'éviter d'installer les taques d'égouts sur les pistes cyclables et d'éviter le croisement non-perpendiculaire avec des rails de tram.
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

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

Le **vadémecum vélo** comprend déjà sept cahiers techniques : les pistes et bandes cyclables marquées, les contresens cyclables, les aménagements cyclables en giratoires, les cyclistes et transports en commun, revêtements des aménagements cyclables, marquages et éclairage des aménagements cyclables et le stationnement vélo. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues. Sur base de ceci, la grille décisionnelle plus détaillée suivante a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales.

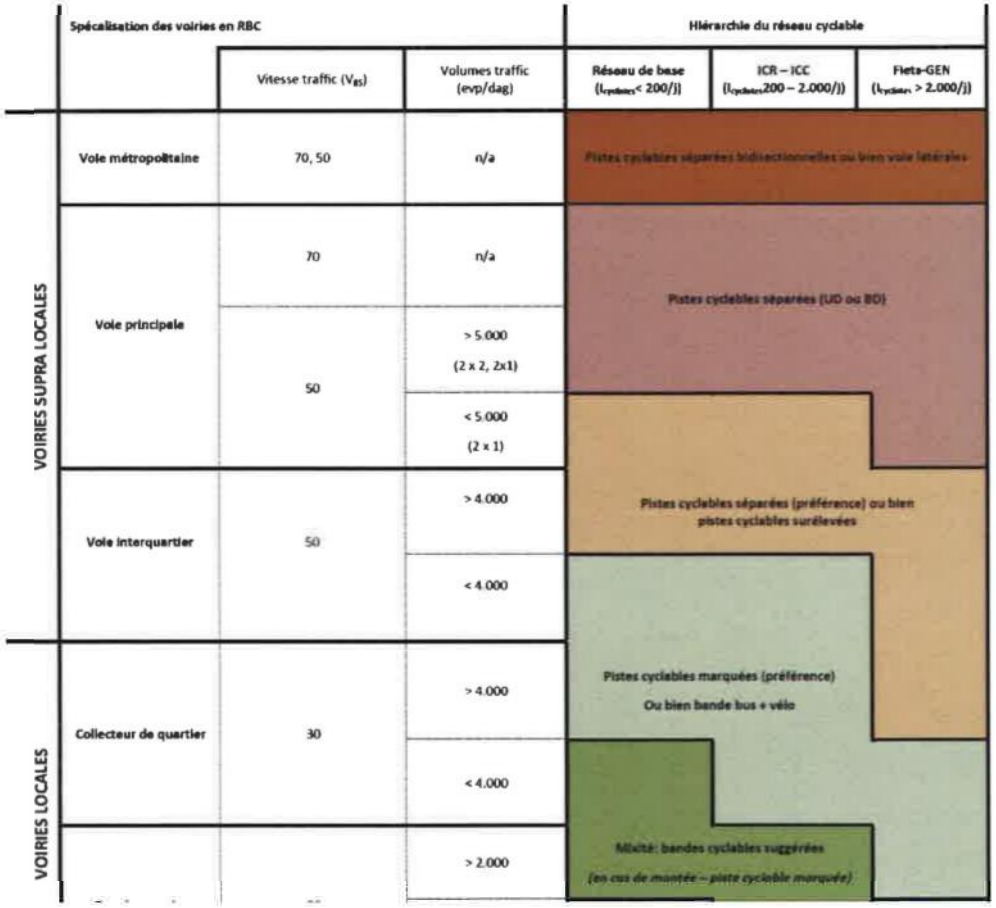
Grille décisionnelle cyclabilité

Précisions importantes

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

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

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



2. Définir un réseau structurant

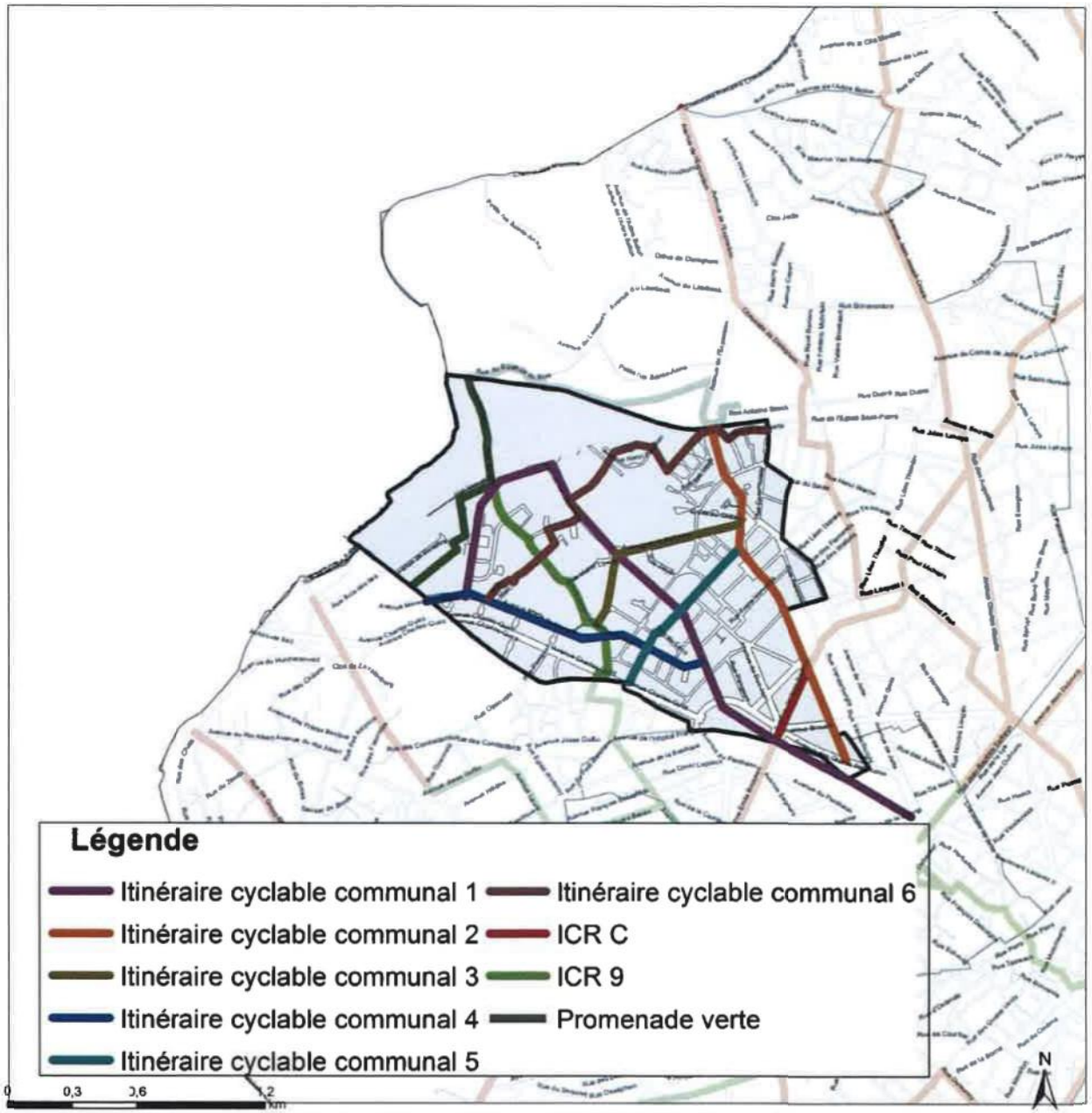
La majorité des rues locales à Ganshoren est en zone 30, avec un système de sens uniques et de nombreux SUL. Les rues locales sont donc de fait déjà en grande partie cyclables en toute sécurité. Le Plan d'Action soutient activement la volonté de la Commune de transformer rapidement les dernières rues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

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

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

Dans le cadre du Plan d'Action, il a été décidé de partir d'une situation schématisée. Comme il apparaît dans la carte ci-dessous, le réseau schématique a été dessiné en reliant les différentes infrastructures existantes, en projet ou à créer. En plus de la promenade verte et des deux itinéraires cyclables existants (ICR), il est proposé de réaliser à terme 6 itinéraires cyclables communaux (ICC): 3 est-ouest et 3 nord-sud. Certains de ces itinéraires pourraient être opérationnels à très court terme moyennant de legers aménageemts tandis que d'autres sont dépendants de travaux plus importants. La carte ci-dessous est donc destinée à devenir la feuille de route de la Commune de Ganshoren dans les années à venir

pour ce qui concerne la création d'infrastructures cyclables. Pour faire émerger ce réseau, des impulsions seront nécessaires tant au niveau régional que communal. La liste des actions à entreprende sont décrites ci-dessous.



Proposition de réseau - Commune de Ganshoren

Timenco Pro Velo R&D

3. Points d'actions sur les voiries régionales

Rue	*Situation actuelle*	*Solution*	*Remarques*
Avenue Charles Quint	Circulation cycliste dangereuse et désagréable sur l'avenue en raison de l'absence d'infrastructures. Traversées problématiques, en particulier sur l'itinéraire cyclable régional qui débouche de l'avenue de Villegas.	Continuer de faire pression auprès de la Région avec les 3 communes concernées afin d'obtenir un réaménagement de cette entrée de ville, en faveur, notamment, des cyclistes (il semblerait qu'une réflexion ait été initiée en ce sens au niveau régional).	Il s'agit d'un axe stratégique puisqu'il est emprunté par le RER-vélo et qu'il fait partie du réseau de projet de pistes cyclables séparées à l'horizon 2020. Sans attendre ce réaménagement qui ne peut que s'inscrire sur une échéance de moyen voire de long terme, demander à la Région de profiter du réaménagement de l'avenue de Villegas pour réaliser une traversée cycliste sécurisée dans les deux sens. Si ceci ne peut être obtenu de la Région, une déviation de l'ICR 9 doit être envisagée (Van Overbeke-Parc Elisabeth-Avenue Léopold II).

Ganshoren

bre 2016

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Avenue Jacques Sermon	Circulation cycliste dangereuse et désagréable sur l'avenue en raison de l'absence d'infrastructures. Traversée problématique au croisement avec l'avenue Poplimont.	Faire pression auprès de la Région avec les 3 communes concernées afin d'obtenir la réalisation d'une piste cyclable séparée ainsi qu'un réaménagement de ce carrefour.	Cette demande de la commune de Ganshoren a l'avantage de concerner un axe sur lequel passe un ICR ainsi qu'un projet de piste cyclable du plan de 80km d'infrastructures porté par le Ministre de la mobilité. En outre, si rien n'est fait ce carrefour et cette avenue pourraient devenir respectivement un chainon manquant et un point noir du RER-vélo qui emprunte également l'avenue Sermon en venant de l'avenue Poplimont et de l'avenue de l'Exposition universelle (qui est en cours d'aménagement). Cette demande aurait donc d'autant plus de chances d'aboutir.

4. Points d'actions sur les voiries communales

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Avenue de Villegas	Circulation désagréable et insécurisante en raison du mauvais revêtement, de la pente et de la mixité avec les voitures.	Un réaménagement complet est en projet avec le soutien de la Région. Il s'agirait de créer des pistes cyclables séparées ou marquées de part et d'autre de l'Avenue. Il est également prévu de réaménager le rond-point afin de d'améliorer la circulation des piétons et des cyclistes.	Il s'agit d'un carrefour stratégique pour les cyclistes (piste cyclable Marie de Hongrie, ICR 9, connexion avec l'Avenue Van Overbeke et potentiellement avec le rond-point de la Liberté via le chemin du cœur vert).

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Chemin du cœur vert	Circulation interdite pour les vélos. Revêtement non-stabilisé. Espace vert peu valorisé et entretenu.	La création d'une liaison cyclo-piétonne créerait une connexion très intéressante et sécurisée pour les cyclistes dans un environnement vert attractif. Ceci pourrait être réalisé avec le soutien de la Région.	Il s'agirait d'une connexion stratégique pour les cyclistes car elle permettrait de relier plusieurs pôles d'activités et de transports en commun via une continuité d'infrastructures cyclables.

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Drève de Rivieren	Transit automobile très important en heure de pointe du soir. Circulation à vélo désagréable et insécurisante. Absence d'infrastructures vélo.	La mise en sens unique et zone 30 dans le tronçon sud de la Drève de Rivieren permettrait de supprimer ce trafic de transit (dévié vers l'avenue de la Réforme qui est calibrée pour accueillir ce transit) sans pour autant entraver l'accessibilité automobile des habitants du quartier. Cette intervention apaiserait la circulation dans le quartier et permettrait d'aménager des pistes cyclables.	Cette intervention serait d'autant plus pertinente qu'elle permettrait une connexion avec le réseau d'ICC de la commune de Jette.

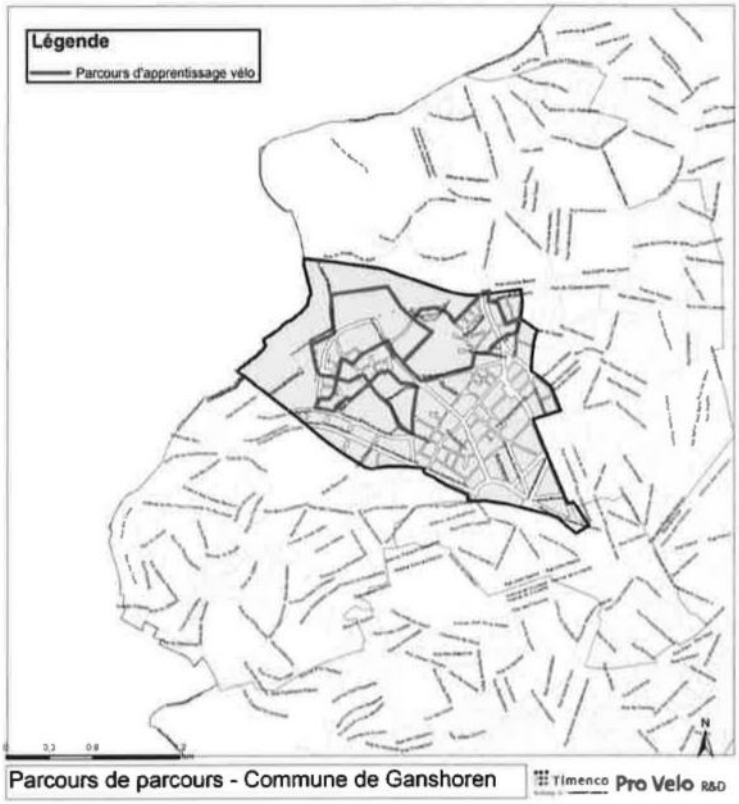
Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Rond-point de la Liberté	Rond-point surdimensionné, incomfortable et dangereux pour les cyclistes.	Le réaménagement possible du rond-point sera l'occasion de créer une infrastructure cycliste qui contourne le rond-point à l'instar de ce qui a été fait dans le cadre d'un rond-point similaire à Evere. Une alternative serait de prévoir un carrefour classique en lieu et place du rond-point actuel.	Cette intervention serait d'autant plus pertinente qu'on se trouve au croisement de toutes les infrastructures existantes et planifiées sur le territoire de la Commune. Il serait donc dommage de maintenir un point noir au centre du réseau vélo communal.

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Avenues Broustin et de la Constitution l'avenue Broustin est une voirie régionale mais est traitée ici en raison du profil de voirie similaire et l proximité avec l'avenue de la Constitution)	Il s'agit de deux avenues assez larges avec du stationnement latéral et dans la berme centrale. L'absence d'infrastructure pénalise le cycliste, en particulier en heure de pointe lorsqu'il y a de la congestion automobile.	Etant donné qu'il s'agit de deux voiries dont la gestion est partagée avec la commune voisine de Jette, une concertation entre les deux communes permettrait d'envisager des continuités en termes d'infrastructures vélo. Une piste cyclable en trottoir pourrait être envisagée (s'il y a suffisament d'espace sur l'avenue de la Constitution (à défaut de pouvoir supprimer du stationnement). Sur l'avenue Broustin, à défaut de pouvoir supprimer du stationnement, des coussins berlinois pourraient être placés et l'avenue mise en zone 30 afin de ralentir le trafic de transit.	Ces interventions seraient d'autant plus pertinentes qu'elles concernent un ICC jettois (Broustin) et une continuité cyclable de l'axe de l'avenue de l'Exposition/Poplimont qui sera aménagé sur toute sa longueur (Constitution).

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Axe avenue Van Overbeke/Avenue des Neuf Provinces	Une piste cyclable marquée a déjà été aménagée de l'avenue des Gloires nationales jusqu'à la rue de l'Eglise Saint-Martin. Le dernier tronçon de l'avenue des Neuf Provinces est pourvu de latérales mais celles-ci sont pavées et donc incomfortables pour les cyclistes.	Il est prévu de prolonger cette infrastructure jusqu'à l'avenue Peereboom (la voirie est surdimensionnée, l'aménagement d'une piste cyclable marquée ne pose donc aucun problème). La fermeture du passage à niveau à hauteur du Veroost va entrainer la création d'un tunnel sous la voie de chemin de fer. Ce projet devrait être l'occasion de prolonger cette infrastructure jusqu'au rond-point avec la rue Vanderveken. Dans le dernier tronçon de l'avenue, les latérales pourraient être asphaltées et réglementées en zone de rencontre pour faciliter la circulation des vélos.	Cette intervention serait d'autant plus pertinente qu'elle créerait une continuité cycliste qui traverse toute la commune dans le sens de la longueur.

Rue	Situation actuelle	Solution	Remarques
Parcours d'apprentissage vélo	Etant donné la faible culture vélo présente sur la commune et la place encore importante du trafic automobile, les enfants (mais aussi les adultes) qui souhaitent apprendre à roule à vélo ou se balader, n'ont pas beaucoup de possibilité d'itinéraires sur le territoire de la commune.	La Commune souhaiterait baliser un parcours d'apprentissage empruntant des cheminements existants qui seraient ouverts au vélos (suppression des panneaux C3) et améliorés par de petits travaux lorsque cela s'avère nécessaire (obstacles, revêtement, entretien).	Ce parcours pourrait être utilisé librement par tous ceux qui le souhaitent mais il permettrait en particulier aux élèves qui passent le brevet du cycliste de disposer d'une infrastructure adaptée.

Ce parcours d'apprentissage pourrait s'inspirer de la proposition qui a été cartographiée ci-dessous. Il s'agit d'un réseau de 7 kilomètres qui pourrait être subdivisé en plusieurs boucles qui seraient renseignées comme correspondant à différents niveaux de difficulté (notamment en fonction de la mixité avec le trafic automobile ou non, de la qualité du revêtement et de la longueur). Ce réseau pourrait déjà être mis en service à l'heure actuelle avec les aménagements existants et ceux qui sont amenés à être réalisés prochainement. Mais il est évident que les aménagements décrits dans ce Plan d'action permettront d'améliorer encore la qualité et la sécurité sur ce réseau.



Parcours de parcours - Commune de Ganshoren

Plusieurs interventions ponctuelles et de moindre envergure permettraient également d'améliorer la cyclabilité de la commune :

- Aménager en zone 30 les dernières rues de la commune qui peuvent encore l'être
- Mettre les sens uniques classiques en sens uniques limités : Drève du Château, rue de le l'Eglise Saint-Martin, rue des Clématites ainsi que la rue des Amaryllis. Pour cette dernière, il faudra veiller à sécuriser le débouché des cyclistes sur l'avenue de Villegas, si nécessaire avec un petit « sas » vélo. La réfection de l'avenue de Villegas sera l'occasion de mener un test en ce sens.
- Envisager de placer les stations de réparation a des endroits avec plus de contrôle social et de visibilité (maison communale, place Guido Gezelle, piscine).
- Lutter contre le trafic de transit dans la rue de Termonde (en concertation avec la commune frontalière de Berchem-Sainte-Agathe).
- Doter la rue de l'ancien Presbytère d'une bande cyclable suggérée étant donné qu'elle est fortement empruntée par les cyclistes qui viennent de l'ICR 9 et qui veulent éviter l'avenue

Charles Quint. Des coussins berlinois pourraient être posés si des excès de vitesse sont constatés.

- Mettre la rue Prince Baudouin en sens unique limité afin d'apaiser la circulation automobile et faciliter la circulation à vélo.

- Aménager un passage vélo simple et efficace dans la coupure de l'avenue Max Smal. Et éventuellement améliorer celui de l'avenue Peereboom par un aménagement en dur (avec potelets amovibles etc...)

Enfin, sur plusieurs axes, une réflexion de moyen et de long terme pourrait être envisagée afin de voir quelles solutions permettraient d'améliorer la situation :

- La largeur des voiries constituant l'axe De Brouckère / Fabiola / Sorensen / Beeckmans permettrait de réaliser une piste cyclable marquée dans le sens montant sans entraver la circulation automobile et bus.
- Trouver, en concertation avec les communes voisines, une solution au trafic de transit traversant la commune d'est en ouest en coupant la circulation automobile à l'endroit le plus approprié.
- Le projet de RER-vélo prévoit notamment de faire passer deux itinéraires vélo le long des voies de chemin de fer venant d'Asse et allant vers Jette. Ce projet aura d'autant plus de chances d'aboutir dans le chef de la Région, si la commune de Ganshoren (dont les habitants seront les premiers à pouvoir bénéficier de cette infrastructure hautement qualitative) soutient et encourage sa réalisation. Il importe donc d'éviter de donner des permis ou de prévoir des projets qui rendent un projet RER-vélo impossible ou plus difficile.

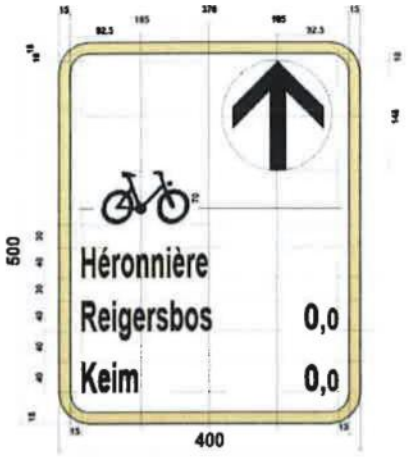
5. La Promenade Verte

La **Promenade Verte** est une des **grandes forces de la Commune** de Ganshoren en terme de vélo. Celle-ci traverse la Commune sur un itinéraire qui permet d'**éviter de se mêler à la circulation**. Dans l'ensemble, la **cyclabilité** de la Promenade Verte est **garantie** mais la Commune doit jouer d'influence pour que Bruxelles Environnement privilégie l'entretien de cette partie du tracé et améliore ceux qui peuvent l'être. La pose d'une passerelle entre la venelle Mozart et le Veroost est en tout cas un projet qui va déjà en ce sens. Il est également important pour la Commune de **mettre en évidence le potentiel** de la Promenade Verte auprès des citoyens, à la fois en terme récréatif mais surtout en tant qu'usage quotidien.

6. Signalisation

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

- Cette signalisation sera conçue sur base du réseau défini. Elle aura son impact optimal quand le réseau sera complet, mais elle peut déjà être mise en place progressivement, sur des itinéraires déjà bien cyclables.
- La Commune appliquera la charte graphique de signalisation d'ICC développée par la Région, cohérente avec la signalisation ICR, qui oriente les cyclistes sur des distances plus importantes à l'échelle régionale. Cependant, il serait souhaitable d'indiquer également le temps de parcours moyen: plus parlant, plus encourageant, mieux pour mettre en valeur la rapidité.



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

7. Gestion des points noirs

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

8. Entretien et nettoyage

Les services techniques doivent accorder une attention particulière à l'entretien des infrastructures et marquages vélo. La Commune doit réagir dans les plus brefs délais et en fonction des priorités et urgences aux problèmes signalés par les cyclistes. En termes de nettoyage de pistes cyclables

séparées (sur voirie régionale et locale), la Commune définira avec la Région un mode de fonctionnement efficace.

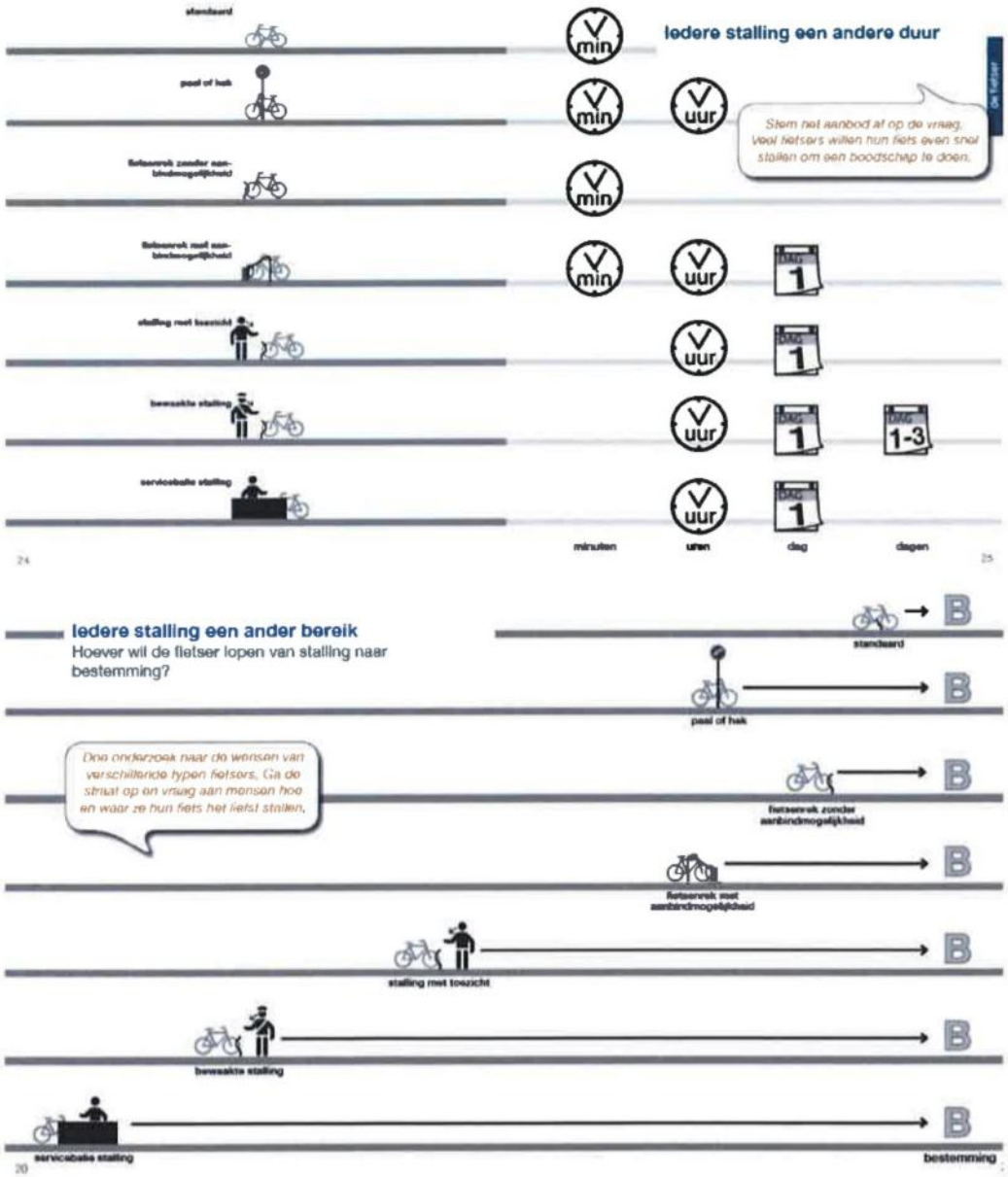
Nettoyage des feuilles sur un axe cyclo-piéton à Jette

4. Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

Champ d'action : stationnement vélo

1. Le Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS)

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



Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

2. Orientations pour le stationnement vélo

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

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

3. Stationnement sur l'espace public

Les éléments à prendre en compte sont:

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

4. Comptages

A l'heure actuelle, la Commune n'a pas une idée précise de l'occupation du stationnement par les vélos. Programmer un comptage annuel (aux alentours du mois de septembre et/ou du mois de mai) serait une manière d'évaluer partiellement celle-ci. Ce comptage permettrait de mesurer le taux d'occupation des équipements disponibles et de répertorier les lieux de stationnement « sauvage » qui démontrent plus que vraisemblablement une offre trop faible en ces lieux ou une mauvaise localisation par rapport aux besoins.

5. Stationnement résidentiel

Le point de départ de la grande majorité des déplacements reste le domicile. Certaines habitations ne permettent pas de ranger des vélos en immeuble en tout confort (garage, local spécifique). Laisser son vélo la nuit dans l'espace public comporte un risque réel. Et la peur du vol et du vandalisme est un frein connu à l'utilisation du vélo. Villo est un élément de réponse, mais aussi un service moins souple à l'usage : station à station, plutôt que porte-à-porte. Pour stimuler l'usage quotidien, la possession du vélo personnel doit donc être encouragée, entre autres par des solutions de rangement de qualité.

La Commune est amenée à poursuivre le développement d'une offre de stationnement sur tout le territoire communal via les arceaux vélo programmés dans le cadre du Plan d'action stationnement (PACS). Etant donné que les emplacements actuels sont souvent sous-utilisés, il conviendrait de communiquer afin de les faire connaitre (notamment en lien avec les destinations potentielles des habitants : maison communale, piscine, écoles, etc...). Il conviendrait également de les rendre plus visibles et attractifs (couverture, décoration, design) et de réfléchir à des implantations correctes (visibilité, contrôle social). Un projet exemplaire pourrait être réalisé sur la Place Guido Gezelle qui se trouve au centre de la commune.

La Commune entend poursuivre le développement d'une offre de box vélo et compte tenir compte des demandes qui lui parviendront. La gestion de ces box pourrait être transférée à Cyclo qui coordonne la gestion des box pour l'Agence régionale de stationnement.

Les vélobox seront installés aux endroits de la plus grande demande (dans un rayon d'environ 100 m), en principe sur un emplacement de stationnement ou éventuellement en trottoir si cela n'occasionne pas de gêne ou de risques pour les piétons et les cyclistes.

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

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

Pour rappel, extraits du RRU:

Titre VIII, art 13

Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

1° être sécurisés ;

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

3° être couverts ;

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

ARTICLE 17 LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VÉLOS À CRÉER

En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parcage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

1° être sécurisés ;

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

3° être couverts ;

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

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

Local vélo de quartier (Anvers)

Local vélo intégré dans des nouveaux immeubles ou rénovations[7]

[7] Source: Mobiel 21 – Fiets Suite

Conversion de locaux en parkings vélo en France

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

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

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

6. Stationnement aux abords des écoles

La Commune souhaite équiper les abords d'écoles de stationnement vélo dans le cadre d'opérations de traitement des entrées d'écoles consistant à agrandir et sécuriser les trottoirs et à éviter du stationnement à proximité directe de l'entrée de l'école. Pour ce faire, la Commune travaillera en étroite concertation avec les écoles en veillant à accompagner ces changements de mesures de sensibilisation et d'encouragement pour une autre mobilité.

5. Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo

Champ d'action : information, sensibilisation, éducation

1. Orientations pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. Il ne suffit, en effet, pas d'avoir un bon réseau cyclable, encore faut-il qu'il soit utilisé et donc connu. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra

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

Vu la situation budgétaire de la Commune de Ganshoren, ses ressources humaines et financières en matière de communication et de mobilité sont limitées. L'objectif doit donc être de se concentrer (dans un premier temps) sur les actions les plus efficaces et les plus simples à mettre en place.

2. Communication

Journal communal

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

- Présentation conséquente du Plan Vélo, annonçant les actions pour les années à venir ;
- Par la suite, des petits articles pour annoncer une réalisation, une action bientôt entamée ou terminée, l'inauguration d'un aménagement ou d'un parking vélo, la remise de brevet cycliste, etc ;
- Annonce d'initiatives vélo par des associations, à condition d'être signalées bien à l'avance ;
- Promouvoir l'utilisation du vélo par les habitants pour les petits déplacements à l'intérieur de la commune ou vers les pôles commerciaux/transports en commun. Si nécessaire, commencer par la dimension loisir et ensuite embrayer sur la dimension fonctionnelle
- Des articles sur des citoyens qui utilisent quotidiennement le vélo ou qui expliquent comment ils ont franchi le cap peuvent aider les cyclistes potentiels à se décider ;
- Utilisation systématique du logo vélo de la RBC (I bike Bru) ou bien un nouveau logo vélo spécifique à la Commune.

Le site internet

Le site internet de la Commune de Ganshoren contient actuellement très peu d'informations concernant la mobilité à vélo. Pour faciliter la vie des citoyens, (futurs) usagers, il est essentiel de

créer une page dédiée au vélo et à toutes les informations relatives à sa pratique. La Commune entend s'atteler à cela dès que le nouveau site internet de la Commune (qui est actuellement en chantier) sera opérationnel.A titre d'exemple, les sites internet communaux de Jette et de Woluwe-Saint-Lambert offrent des rubriques vélo assez bien faites.. Voici une liste non-exhaustive des documents et informations qui devraient être publiés sur cette page :

- Des informations relatives aux aménagements réalisés dans la Commune, que ce soit d'un point de vue des infrastructures (maintenance, nouveaux aménagements, etc.) ou du stationnement (nouveaux box vélos, etc.). La page internet pourrait également permettre aux citoyens de se tenir informer et de réagir aux enquêtes publiques.

- La publication d'une carte avec les itinéraires cyclables (ICR et ICC) pour en promouvoir l'usage ainsi que tous les axes où la circulation à vélo est aisée. Cette carte devrait renseigner les pôles d'attractivité et de transports en commun ainsi que les temps de parcours moyens.

- La publication du Plan d'Action pour permettre aux gens de se familiariser avec les actions proposées dans le cadre de l'Audit Bypad et d'avoir un retour plus avisé des principaux intéressés.

- Donner la possibilité aux citoyens de signaler des problèmes liés aux aménagements inappropriés ou défectueux par un formulaire en ligne et promouvoir cette initiative (via les associations de cyclistes) afin d'avoir un retour conséquent. Ce formulaire permettrait à la Commune de mettre à jour sa liste de point-noirs afin de cibler au mieux ses interventions. Le recours à l'application FixMyStreet peut également être mis en avant.

- Mettre en ligne un formulaire permettant aux citoyens de faire la demande pour des box vélos.

- Des informations sur les initiatives régionales afin de relayer l'information auprès des citoyens de Ganshoren

- La création d'une adresse mail spécifique "vélo" en plus de l'adresse "mobilité" déjà existante. Les réseaux sociaux de la commune pourraient également être utilisés.

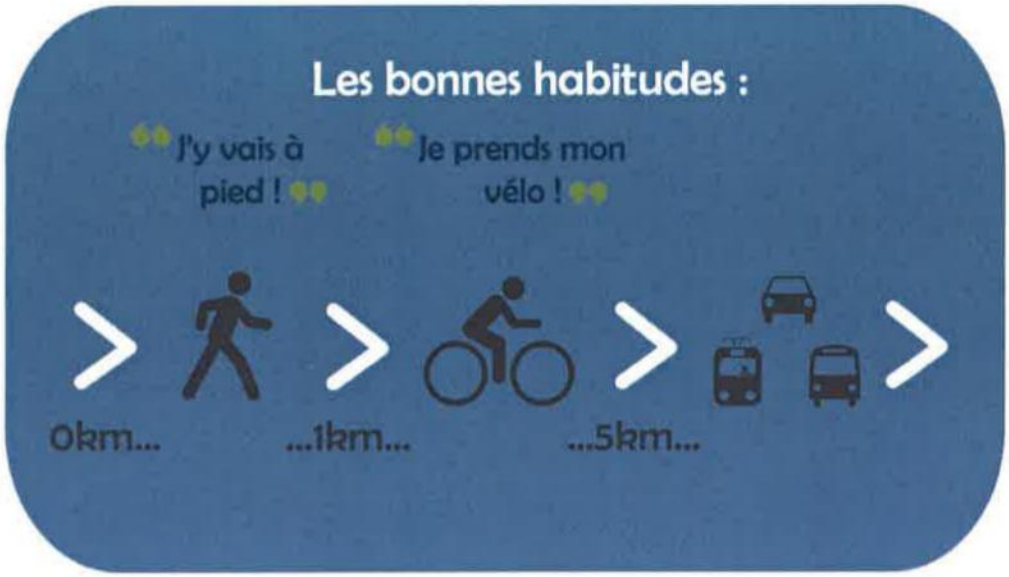
Exemplarité

Afin d'être crédible auprès de ses citoyens, la Commune se doit de jouer la carte de l'exemplarité. Pour ce faire, elle doit informer et sensibiliser les employés de l'administration à l'usage du vélo. C'est-à-dire, les inciter, par des actions spécifiques, à utiliser un vélo plutôt que de se déplacer en voiture. Trois vélos de services sont à la disposition du personnel mais ils sont peu utilisés. Il conviendrait donc de communiquer davantage sur cette possibilité qui est offerte au personnel. En outre, la Commune envisage d'étudier l'intérêt de certains services pour l'utilisation de vélos cargo (bakfiets) en lieu et place de véhicules utilitaires. Ces vélos cargo pourraient être floqués du logo de la Commune afin de visibiliser cette démarche et encourager des interactions avec la population. Ces différentes actions doivent être intégrées au plan de déplacement d'entreprise (PDE) de la Commune.

Promouvoir l'intermodalité

Les pôles multimodaux (métro, pôles tram/bus) offrent un potentiel de croissance très important comme destinations à vélo. Dans ce cadre, il paraît crucial de promouvoir ces pôles et de soigner leur accessibilité à vélo. La Commune compte œuvrer en ce sens dans le cadre du réaménagement du Square du centenaire et plus largement à l'occasion de la venue du tram 9 sur l'avenue de l'Exposition universelle.

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



3. Education

Formations et brevets

A l'heure actuelle, l'école joue un rôle crucial dans la sensibilisation des jeunes à l'utilisation du vélo. Pourtant, à Ganshoren, aucune école ne participe au Brevet du Cycliste. Afin de banaliser l'usage du vélo parmi les jeunes et de leur apprendre à circuler selon des règles strictes de sécurité, il est indispensable d'institutionnaliser une formation concrète au sein des écoles primaires. La Commune doit donc inciter les différentes écoles présentes sur le territoire communal (tous réseaux confondus) à s'investir dans ce domaine et à faire participer leurs classes (idéalement celles de 5ème primaire) au brevet. La Commune pourrait également organiser annuellement, une cérémonie de remise des diplômes aux élèves brevetés afin de mettre en lumière cette initiative dans le cadre d'un évènement "vélo".

Collaboration avec les écoles

La Commune entend travailler de manière beaucoup plus intense avec les écoles (direction, enseignants, parents et élèves) à l'avenir afin d'avoir un impact effectif sur les habitudes de déplacement pour les trajets domicile-école (rangs piétons, rangs vélos, itinéraires vélos, ambassadeurs, workshops, semaine de la mobilité, kiss and ride à 500m, etc...). Ces déplacements sont, en effet, en partie responsables des problèmes de mobilité de la Commune. Pour faciliter le travail avec les acteurs scolaires et la coordination avec les autres acteurs, la Commune souhaite intégrer occasionnellement les écoles dans le groupe de travail mobilité qu'elle souhaite créer.

La Commune souhaite aussi mettre à disposition des écoles, un parcours d'apprentissage vélo (cfr. Champ d'action A) et améliorer le stationnement vélo aux abords des écoles (cfr. Champ d'action B).

Découverte de la Commune

Il serait également intéressant d'offrir aux habitants et plus spécialement aux nouveaux d'entre eux, une journée de sensibilisation aux itinéraires et aménagements cyclables de la Commune. L'attention sera focalisée sur le patrimoine et les centres d'intérêts à découvrir, et non pas sur un message 'faites du vélo'. Si parmi les personnes potentiellement intéressés, il y en a beaucoup qui ne se sentent pas à l'aise pour rouler dans la circulation, il pourrait être envisagé de dispenser des formations « trafic » qui visent à enseigner à des personnes qui savent déjà rouler à vélo mais qui ne sont pas à l'aise en environnement urbain, comment se comporter en tant que cycliste.

Vélo électrique (VAE)

Enfin, il est indispensable de prendre en compte l'évolution technologique du vélo et l'apparition du vélo à assistance électrique (VAE). Vu son essor surprenant, aujourd'hui un vélo sur 8 vendu en RBC est un VAE, et vu l'importance du public senior sur le territoire de la Commune, le potentiel d'utilisation du VAE est particulièrement important. Le VAE est, en effet, une alternative non-négligeable pour les citoyens qui fuient l'usage quotidien du vélo pour des raisons de confort ou de condition physique. Il serait nécessaire d'envisager l'organisation de séances d'informations, d'initiation et de formation à l'utilisation de ce type de vélos (qui peuvent comporter des risques dus à la vitesse), éventuellement en combinaison avec des balades de découvertes de la commune ou des alentours.

6. Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable

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

1. Orientations pour les aspects organisationnels

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

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

2. Besoin des cyclistes

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

Commission et groupe de travail

En vue d'instaurer une collaboration constructive entre les usagers et la Commune, des réunions de concertations doivent être mises en place. Que celles-ci prennent la forme d'une commission (consacrée à la mobilité ou plus spécifiquement au vélo) ou d'un groupe de travail, que les réunions soient organisées de manière régulière ou ponctuelle, il est important qu'une plateforme soit mise en place afin de recueillir l'avis des différents acteurs (politique, administration, police, associations, usagers etc.) de la politique cyclable. La réalisation d'un plan d'action dans le cadre du Bypad pourrait être une opportunité de réunir une première fois cette commission afin de présenter le contenu de ce plan.

Participation citoyenne

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

Associations cyclistes

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

3. Responsabilité et coordination

Communes voisines

La collaboration avec les Communes voisines est essentielle, notamment pour assurer la continuité des aménagements et itinéraires cyclables. La Commune veillera à travailler en concertation avec

les communes voisines, notamment pour des nouveaux aménagements cyclistes situés sur les frontières communales. Etant donné que plusieurs pôles commerciaux et de transports en commun utilisés par les habitants de Ganshoren se situent sur le territoire de communes voisines, une concertation sur les itinéraires qui y mènent ainsi que sur le stationnement semblent indispensable.

Région

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

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

4. La politique cyclable dans les textes

La présence de la problématique vélo dans la déclaration de politique générale est un signal encourageant pour les usagers. A l'avenir, il paraît essentiel d'inscrire le principe de priorité STOP[8] (*stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer*) dans la politique communale de mobilité.

5. Moyens et acteurs

Acteurs politiques

Afin de sensibiliser les acteurs politiques de la Commune à mettre systématiquement le vélo au sein de leurs réflexions en termes de politiques et d'infrastructures, la Commune pourrait organiser une balade à vélo pour les membres du Collège. Il s'agirait de constater sur le terrain la qualité des infrastructures cyclables de la Commune mais aussi éventuellement d'aller s'inspirer de réalisations exemplaires se trouvant sur le territoire de Communes voisines. Ce genre de visites de terrain s'organisent régulièrement dans d'autres Communes et ont prouvé leur efficacité.

Techniciens et fonctionnaires

Les fonctionnaires en charge de la mobilité ont des tâches nombreuses et variées. Toutes celles-ci ne doivent pas forcément être prises en charge par ces derniers. Des gains d'efficacité pourraient être obtenus en réaffectant certaines tâches et en mutualisant d'autres. Ceci permettrait au fonctionnaires en charge de la mobilité de libérer du temps pour initier et prendre en charge de nouveaux développements de la politique vélo.

La participation des 2 CEMA, et/ou d'un responsable politique de la Commune, au cycle de conférences Vélo-city à Nijmegen-Arnhem (juin 2017) serait une excellente opportunité pour les conseillers en mobilité de se tenir au courant des développements et des dernières innovations (technologiques, politiques etc.) dans le domaine du vélo.

La Police

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

- Mener des campagnes de sensibilisation au respect des cyclistes (infrastructures, vitesse excessive, etc.)

- Mettre en place une brigade à vélo au niveau de la zone de Police. Celle-ci permettrait, tout d'abord, une plus grande proximité avec les citoyens. Ensuite, elle est également un

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

moyen de promotion non-négligeable auprès de la population. Planifier une rencontre et une visite des brigades cyclistes d'autres zones qui fonctionnent bien (Montgomery, Bruxelles-Ville) permettrait d'initier cette démarche.

- Participer au groupe de travail vélo.

Financement structurel

Organiser un **financement structurel de la politique cyclable**. Le mode de financement de la politique cyclable est tel qu'il est difficile de lui consacrer un budget déterminé. Cependant certaines lignes budgétaires peuvent être clairement identifiées : promotion, stationnement, marquage, mise en place des propositions du Plan Vélo. Ces postes devraient être budgétisés annuellement et revus à la hausse. Etant donné que l'essentiel des réalisations d'infrastructures se font grâce à des subsides régionaux (à hauteur de 80%), la Commune veillera à utiliser ceux-ci au maximum.La Commune de Ganshoren souhaite enfin réaffecter une partie des recettes du stationnement à la réalisation de sa politique de mobilité et en particulier au vélo.

Evaluation de la mise en œuvre

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

Evolution de la pratique du vélo

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

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

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

ACTIONS	TIMING	PARTENAIRES	LEVIERS
Champ d'action A : Rouler à Vélo			
Points d'action sur les voiries régionales			
Faire pression sur la Région pour le réaménagement de l'avenue Charles Quint	Long terme	Koekelberg, Berchem-Sainte-Agathe, De Lijn, STIB	Une étude commandée par le Ministre de la mobilité est en cours. Tracé du RER-Vélo, tracé du projet de réseau de la Région à l'horizon 2020 et traversée d'un ICR.
Faire pression sur la Région pour le réaménagement de l'avenue Jacques Sermon et la création d'un traversée sécurisée au croisement avec l'avenue Poplimont.	Moyen terme	Jette, Koekelberg	Itinéraire cyclable communal, tracé du RER-Vélo, tracé du projet de réseau de la Région à l'horizon 2020 et traversée d'un ICR. Potentiel chainon manquant au centre de tous les aménagements prévus dans le cadre du Tram 9.
Faire pression sur la Région pour la réalisation effective des projets de RER-vélo et intégrer cette dimension dans les contacts avec infrabel et la délivrance de permis	Court terme et moyen terme	Région, Infrabel	Tracés RER-vélo
Points d'action sur les voiries communales			
Créations d'infrastructures cyclables dans le cadre du réaménagement de l'avenue de Villegas et réfection du rond-point	Court terme	Région	Subsides régionaux, passage de l'ICR 9, carrefour stratégique du réseau local. Itinéraire cyclable communal.
Liaison cyclo-piétonne du chemin du cœur vert	Long terme		
Mise en sens unique d'un tronçon de la Drève de rivieren pour lutter contre le trafic de transit	Moyen terme		Apaisement du quartier sans en limiter l'accès et connection avec l'ICC jettois
Réaménagement du rond-point de la Liberté au profit des modes actifs	Long terme	Région	Subsides régionaux, carrefour stratégique du réseau local emprunté par plusieurs ICC.
Création d'infrastructures cyclables avenues Broustin et de la Constitution	Moyen terme	Jette, Région	Continuité cyclable de l'avenue de l'Exposition universelle (itinéraire cyclable communal) et d'un ICC jettois
Prolongation de la piste cyclable de l'avenue Van Overbeke jusqu'à l'avenue Marie de Hongrie	Court terme et moyen terme	Infrabel, Région	Itinéraire cyclable communal
Parcours d'apprentissage vélo	Court terme	Ecoles, Pro Velo Educ, gardiens de la paix, etc...	Atout important dans le dialogue avec les écoles
Mise en zone 30 des dernières voiries qui peuvent l'être	Moyen terme		
Mise en SUL de trois derniers sens uniques	Moyen terme		
Mise en SUL de la rue Prince Baudouin	Court terme		
placement des stations de réparation	Court terme		
tte contre le trafic de transit dans la rue de Termonde	Moyen terme	Berchem-Sainte-Agathe	
Améliorer la circulation à vélo dans la rue de l'ancien Presbythère	Court terme		Axe fort emprunté par les cyclistes afin d'éviter l'avenue Charles Quint. Alternative au tracé de l'ICR 9. Tracé d'un itinéraire cyclable communal
Aménager une piste cyclable sur l'axe De Brouckère / Fabiola / Sorensen / Beeckmans	Moyen terme	Stib	Itinéraire cyclable communal
Concertation avec les communes voisines pour lutter contre le trafic de transit qui travese la commune	Moyen terme	Jette, Berchem-Sainte-Agathe, Asse	
Amélioration et entretien de la promenade verte	*Court terme*	*Bruxelles environnement*	*Création d'une passerelle à la place du passage à niveau*
Signalisation des ICC	*Moyen terme*	*Région*	*Réalisation progressive du réseau d'ICC, subsides régionaux*
Gestion des points noirs	*Long terme*	*Région*	
Entretien et nettoyage des infrastructures	*Long terme*	*Région*	
Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt			
Mettre en place des comptages stationnement	Moyen terme	Associations cyclistes	
Commencer le déploiement des box vélo	Court terme	Agence régionale de Stationnement Associations cyclistes, notamment Cyclo	Demandes des habitants
Améliorer le stationnement aux abords des écoles	Moyen terme	Ecoles	
Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo			
Communication			
Parution régulière d'articles sur le vélo dans le journal Communal	Court terme		
Enrichir le contenu de la page web relative à la mobilité à vélo	Moyen terme		Mise en ligne du nouveau site web communal
Utilisation des vélos de service et achat de vélos cargo	Moyen terme		
romouvoir l'intermodalité	Moyen terme		
ducation			
Augmenter le nombre de formations et de brevets	Moyen terme	Ecoles primaires	
Implication des écoles	Court terme	Ecoles maternelles, primaires et secondaires	Semaine de la Mobilité
Organisation de balades de découverte de la Commune	Court terme	Associsations cyclistes	
Séances d'information et de formation à l'utilisation du vélo électrique	Cour terme	Associations cyclistes	Semaine de la Mobilité
Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable			
Besoins des cyclistes			
Mise en place d'une plateforme destinée à recueillir l'avis des différents acteurs (usagers, associations...) de la politique cyclable	Court terme	Associations cyclistes, Bruxelles-Mobilité, Police, service urbanisme...	
Inciter les citoyens à donner un feedback	Court terme	Associations cyclistes	Site internet, journal communal
Promouvoir les associations cyclistes	Court terme		Site internet, journal communal, organisation conjointe d'événement
Responsabilité et coordination			
Concertation avec les communes voisines et la Région	Court terme		
La politique cyclable dans les textes	*Moyen terme*		
Moyens et acteurs			
Organisation de visites à destination des acteurs techniques et politiques	Court terme		
Participation du CEMA à des congrès vélo (tels que Vélocity)	Moyen terme		
Mobilisation et implication de la Police	Moyen terme	Police	Brigade vélo
Monitoring et augmenation du financement de la politique vélo	Long terme		
Mise en place de comptages pour évaluer l'évolution de la pratique du vélo	Moyen terme	Associations cyclistes	