

OBJET : Avis du GRACQ relatif au projet d'activation de la partie nord du site concerné par le PRU de la gare.

Gembloux, le vendredi 23 octobre 2020,

Monsieur le Bourgmestre,

Mesdames et Messieurs les Échevin.e.s,

Par la présente, nous souhaitons vous transmettre l'avis de la locale GRACQ de Gembloux à propos de l'intégration des modes actifs, et plus particulièrement du vélo, dans le projet d'aménagement de la partie nord du site concerné par le PRU de la gare, que ce soit au niveau des voiries ou des premiers lotissements projetés.

Nous avons été consultés à ce propos lors d'une réunion de travail le 22 septembre 2020 avec l'échevin de la Mobilité, les représentants du pôle Aménagement du Territoire et du Service Mobilité de la Ville ainsi qu'un représentant du BEP et plusieurs représentants du groupe lotisseur Thomas & Piron et des bureaux d'études en sous-traitance. **Nous tenons d'ores et déjà à vous remercier, et à remercier les acteurs en présence lors de la réunion, pour le travail de consultation qui a été mis en place afin d'entendre notre avis en tant que représentants des usagers du vélo pour réfléchir ensemble à la meilleure manière d'intégrer la composante « vélo et modes actifs » dans ce quartier dans une optique de quartier durable de qualité.** Suite à cette réunion, nous avons convenu de transmettre notre avis par écrit après réception des documents (reçus le 08 octobre 2020) afin de disposer du temps nécessaire à la bonne analyse des plans et à la compilation des avis de nos membres.

Pour rappel, nous vous avons déjà rendu un premier avis le lundi 09 décembre 2019 sur l'ensemble du Périmètre de Remembrement Urbain dans le cadre de l'enquête publique y afférant. Le présent courrier vient compléter ce qui a été suggéré dans le premier avis, en le spécifiant aux plans qui nous ont été présentés pour la partie nord du Quartier de la Gare.

Dans les explications qui suivent, nous partons du principe que l'on imagine la situation « idéale » à atteindre pour répondre aux objectifs ambitieux d'un quartier durable. Au départ de cette vision, nous pointerons les éléments limitatifs au sein du projet qui rendent le projet perfectible et formulerons des propositions pour améliorer le dossier.

Réflexion globale

De manière générale, notre association souligne les bonnes intentions du projet en matière de mobilité active mais pointe une série d'améliorations essentielles et nécessaires au développement d'un projet ambitieux en matière de mobilité durable. Vu les mesures imposées dans le cadre du PRU pour réduire la présence de voitures dans le quartier, et notamment la limitation à une place de parking par logement, il est indispensable que les solutions alternatives soient réellement efficaces et fonctionnelles.

L'organisation des lieux et des lotissements doit suivre l'optique suivante : **l'usage de la marche et du vélo doit être le premier réflexe, la solution la plus pratique, efficace et conviviale pour se déplacer.** S'il est plus facile de prendre sa voiture pour se déplacer que les autres moyens de transport, il n'y aura pas d'évolution globale des parts modales dédiées à chaque type de transport par rapport à ce que l'on peut voir ailleurs à Gembloux (et en Wallonie).

Il faut dès lors faciliter et donner priorité aux autres modes de transport, et notamment à la marche et au vélo. Il faut que le quartier soit « vendu » aux futurs habitants comme un quartier durable où la place principale sur la voirie et sur l'espace public est accordée aux modes actifs, la voiture venant en support.

Le GRACQ rappelle l'énorme potentiel de la mobilité active pour les déplacements courts, rencontrant ainsi un objectif de développement d'une mobilité moins centrée sur l'utilisation de la voiture individuelle. En Wallonie, 50% des déplacements réalisés en voiture font moins de 5 km, une distance qui peut aisément être réalisée à vélo. Le centre de Gembloux et la gare sont [théoriquement accessibles à vélo](#) pour une part importante de la population, pour autant que des itinéraires sûrs et directs soient mis en place. Si l'ambition de ce PRU est la réalisation d'un nouveau quartier innovant et exemplaire en matière de promotion de la mobilité active, il est nécessaire de développer des mesures plus ambitieuses en la matière au niveau de la conception même du quartier ainsi que pour la connexion de ce quartier avec les quartiers avoisinants.

Approche spécifique

Le GRACQ souhaite attirer l'attention sur plusieurs points cruciaux nécessitant une amélioration : la gestion de la circulation des modes actifs, que ce soit interne au quartier (1) ou vers les pôles d'attractivités extérieurs au quartier (2) ; les aménagements favorisant le stationnement sécurisé et la facilité d'utilisation/de parcage des vélos dans les lotissements ou dans le quartier (3). Il nous semble que pour les points 1) et 2), une réflexion d'ensemble devrait être menée avec la Ville pour structurer l'organisation des aménagements cyclables au sein et aux abords du quartier de la gare.

1) La gestion des voiries et le stationnement automobile de surface

Constats

La gestion de la circulation et le partage de la voirie sont des facteurs prépondérants pour la bonne réussite du projet. Si nous accueillons positivement la création de rues en espace partagé (V3, V9), de venelles accessibles uniquement pour les modes actifs (V4, V8) et de liaisons piétonnes sur les parcelles privées (entre les blocs bâtis), nous observons malgré tout une lacune majeure au sein du projet.

En effet, nous constatons que le projet envisagé correspond à un schéma traditionnel d'aménagement urbain qui montre aujourd'hui toute ses limites : **l'épine dorsale de la découpe des rues au sein du lotissement est une voirie traversante « auto-centrée » (la voirie V2). Cette voirie risque d'induire un trafic de fuite important au travers du quartier, pour tous les automobilistes qui souhaitent échapper aux embouteillages que l'on rencontre sur la N29 aux heures de pointe.** La mise à sens unique et les aménagements aux croisements des voiries V2 et V1 ne suffiront pas selon nous à limiter ce phénomène, la Chaussée de Wavre étant suffisamment large pour y faire demi-tour. De plus, la voirie V2 est conçue dans une optique d'adaptation à la voiture : les autres éléments (trottoirs, pistes cyclables, arbres, mobilier urbain, ...) viennent s'adosser à une voirie relativement large dans une organisation de l'espace public qui soit la moins impactante possible pour le bon déplacement des véhicules motorisés. Dans la version présentée lors de la réunion du 22/09/2020, **la voirie V2 est un véritable corridor pour voiture, une ligne droite, sans véritable effet dissuasif pour ralentir le trafic** (hormis la signalétique). La version transmise en date du 08 octobre adaptée suite à notre rencontre semble rectifier quelque peu ce phénomène par l'intégration de plateaux au niveau de certaines traversées piétonnes.

Néanmoins, nous préconisons une approche inverse : concevoir l'espace public de manière partagée en misant principalement sur le déplacement des piétons et des cyclistes, ce qui le rendra bien plus convivial et attractif. Dans ce paradigme, la voiture peut circuler à ces endroits mais dans le respect et au rythme des autres usagers. L'espace rue n'est plus visuellement entièrement dédié au déplacement des voitures et au parage, mais est intégré dans un espace public agréable, convivial, apaisant, verdurisé.

a. Voirie V2

Problèmes identifiés

- Voirie traversante à sens unique et en ligne droite
 - Trafic de transit
 - Quantité de véhicules importante
 - Risque de vitesse de trafic importante
- Aménagements en fin de voirie (côté Chaussée de Wavre) non suffisants pour dissuader le trafic de transit des automobilistes se rendant à la gare (demi-tour possible sur V1 pour rejoindre la gare).
- Trottoir partagé qui risque d'engendrer des problèmes de cohabitation piétons/cyclistes malgré la largeur du trottoir.
- Trottoir étroit côté école alors qu'il risque d'être fortement emprunté aux heures d'affluence.
- Piste cyclable bidirectionnelle qui entrainera des difficultés à chaque carrefour (surprise de voir un vélo arriver par la droite notamment) et des traversées régulières et inutiles des vélos.
- Absence d'un plateau au niveau du croisement entre les rues V2 et V3 (dans le projet transmis en date du 08/10/2020).
- Obstacles sur le trottoir partagé (luminaires)
- Voirie carrossable trop large
- Nombreuses places de stationnement pour voiture en surface.

- Revêtement de type modulaire, ce qui n'est pas l'idéal en termes de confort pour le cycliste mais aussi de durabilité, surtout s'il est soumis au passage régulier de véhicules motorisés (sortie de garage, stationnement sauvage, etc.) Les dalles finissent par se déchausser, voire casser, entraînant la présence de flaques d'eaux mais surtout des risques de chutes (d'autant plus vrai pour les trottinettes).
- Présence d'arbres le long des pistes cyclables/trottoirs, ce qui peut engendrer à termes une détérioration du revêtement par la remontée des racines en surface.

Pistes d'amélioration

- Dans de nombreux quartiers aux Pays-Bas notamment, pays exemplaire dans le domaine de la mobilité, les voiries traversantes sont bloquées et ne permettent pas le passage des voitures, contrairement aux modes actifs. En évitant tout trafic de transit, la vitesse et la quantité de voitures est limitée dans les quartiers, les rues sont calmes, les piétons et cyclistes se sentent en sécurité.

C'est la raison pour laquelle nous avons fait la proposition dans le cadre de l'enquête publique liée au PRU de s'inspirer de ce type d'aménagements de quartier (voir schéma ci-dessous). **L'espace central de la voirie V2 étant dédié, comme les venelles V8 au déplacement des modes actifs (les voitures ne peuvent y accéder, ou du moins ne peuvent le traverser). Cette solution bloquerait totalement le trafic de transit et apaiserait d'emblée le quartier.**



- Dans tous les cas, étant situé dans un quartier majoritairement résidentiel, **l'espace sur la voirie V2 repris en vert dans le schéma ci-dessus pourrait devenir un espace partagé (plutôt que de faire plusieurs petits plateaux, faire une grande zone de rencontre), à l'instar des voiries V3 et V9.** La vitesse du trafic y serait fortement limitée, les espaces de stationnement également. L'espace-rue y serait moins défini (pas de route en ligne droite) et des aménagements de convivialité et de verdure pourraient y être ajoutés afin de

renforcer la présence des différents usagers de la route sur l'espace public ce qui rendra l'automobiliste plus attentif à sa vitesse. La lecture du tracé de voirie et les obstacles nécessitent une réflexion de la part du conducteur et, par conséquent, un ralentissement de la vitesse induit par précaution. Ce principe a été appliqué dans l'aménagement récent et relativement inspirant de la place de Bossière. Dans ce cas, il faudrait soit placer le tronçon en zone de rencontre, soit en zone résidentielle (max 20km/h), soit encore en rue cyclable (interdiction de dépasser le cycliste).

Pour bien comprendre l'intérêt de la séparation ou de la mixité du trafic en fonction des vitesses et du flux de circulation, voir [la Fiche Aménagement du GRACQ sur le sujet](#).

Selon nous, il semblerait cohérent d'aménager la voirie V2 une zone de rencontre, tandis que les voiries V3 et V9 pourraient être placées en zones résidentielles. Nous distinguons ces deux zones de cette manière :

La zone résidentielle

- Développer la convivialité et vie sociale du quartier (relations de voisinage, jeux des enfants...).
- Trafic de destination (réduit).
- Trafic motorisé lent > on ne vise pas la fluidité (imprévisibilité des enfants qui jouent...).

La zone de rencontre

- Adaptation aux zones d'activité (commerces, écoles, tourisme, ...).
- Flux de piétons et de véhicules plus importants qu'en zone résidentielle :
 - très variable en fonction des zones ;
 - peut être limité via un plan de circulation ou des restrictions d'accès.
- Priorité des piétons : déplacements fluides et sans contraintes.
- Trafic motorisé : déplacements fluides mais lents.

Pour creuser la question des zones résidentielles et de rencontre :

- ✓ Les zones résidentielles et de rencontre – [Guide à l'attention des gestionnaires de voirie \(VIAS\)](#)
- ✓ [Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre](#) – La Cemathèque (SPW) :
- ✓ [Site web dédié aux zones de rencontre en Suisse](#), avec exemples détaillés et bonnes pratiques.

Une autre possibilité serait la mise en rue cyclable de la voirie V2. Plus d'infos sur les rues cyclables : [Fiche Aménagement du GRACQ sur les rues cyclables](#).

- **Au-delà de l'espace partagé proposé dans le schéma ci-dessus, et si ces tronçons ne sont pas placés en zone de rencontre, nous préconisons l'aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la voirie, à intégrer éventuellement aux trottoirs (trottoirs partagés).** Une attention particulière devra être donnée aux aménagements des traversées de voirie, notamment au niveau de l'accès et de la traversée de la V1 (Chaussée de Wavre).
- **Prévoir un revêtement de type monolithique** plutôt que modulaire car moins coûteux, plus confortable, plus facile à entretenir et plus durable (surtout si soumis au passage

possible de voitures – parking, sortie de garage, stationnement sauvage). Dans le cas d'un trottoir partagé, **distinguer un maximum le cheminement piéton du cheminement cycliste**, si les deux sont contigus : un revêtement différencié peut donc contribuer à bien séparer le flux piéton et cycliste (mais il est important que le revêtement piéton soit tout autant confortable, au risque de voir tous les piétons circuler sur la piste cyclable).

- **Les obstacles que peuvent constituer le mobilier urbain (luminaire, poteaux) seront placés de manière raisonnée sans entraver le bon déplacement des piétons et des cyclistes.** Il faut éviter de séparer le côté cycliste et piéton d'un trottoir partagé par ce genre de mobilier, dans la mesure où cela pourrait constituer un obstacle au déplacement de vélos « cargos » ou de vélos avec remorques, qui sont appréciés par les familles notamment. Cette situation qui s'observe au niveau du trottoir partagé de l'Avenue de la Faculté peut engendrer des risques de chutes ou de conflits entre usagers.



Lorsqu'un cycliste circule sur la piste cyclable et qu'un bus passe à côté de lui sur l'Avenue de la Faculté au niveau des luminaires, il y a un sérieux risque de chute, le bus frôlant le cycliste. Pour se mettre en sécurité, le cycliste aura tendance à passer sur le trottoir à droite du luminaire, amenant un potentiel conflit avec les piétons.

Ce genre de situation peut être évitée en plaçant le mobilier urbain au bord du trottoir.

- **Eviter de placer les arbres trop proches du trottoir/de la piste cyclable** pour que les racines ne déforment pas le revêtement.
- **La largeur de la voirie carrossable pourra être limitée au maximum** (est-ce nécessaire d'aménager la voirie sur 4,5m de large alors qu'elle est à sens unique ?) **afin d'accorder plus de place aux déplacements des modes actifs.** Se référer à [la description des rues cyclables](#) : « Le gabarit de la voirie doit être compact ».

Il nous semble opportun de se rapporter aux critères de la région en matière de gabarit de pistes cyclables :

Type de piste cyclable	Largeur minimale / recommandée	Espace tampon nécessaire
Marquée unidirectionnelle	130 cm	80 cm
Séparée unidirectionnelle	130 cm	80 cm
Séparée bidirectionnelle	220 cm / 260 cm	80 cm
Cyclo-piétonne séparée bidirectionnelle	370 cm	80 cm
Cyclo-piétonne mixte unidirectionnelle	200 cm	80 cm
Cyclo-piétonne mixte bidirectionnelle	250 cm / 300 cm	80 cm

Si l'on suit le plan, une piste cyclo-piétonne séparée bidirectionnelle devrait être dimensionnée à 370 cm + 80 cm de zone tampon, c'est-à-dire 450 cm (il est prévu 400cm actuellement). Si l'on sort de l'idée d'un espace public partagé, nous aurions tendance à privilégier des pistes cyclo-piétonne mixte unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie, soit 280 cm x 2. Tout en sachant qu'au plus il y a d'espace pour les modes actifs, au mieux (notamment du côté de l'école où il risque d'y avoir plus de monde aux heures d'affluences). Il ne serait donc pas vain de considérer la question d'une réduction du gabarit de la voirie et d'un agrandissement des trottoirs.

- En l'absence de stationnement sur l'espace partagé de la V2, **une zone de dépose-minute pourrait être envisagée au niveau de l'école.**

b. Voirie V1 – Chaussée de Wavre

Problèmes identifiés

- Carrefour délicat au niveau du croisement avec la voirie V2. En l'état, la traversée cyclo-piétonne n'est pas directe et sûre aussi bien pour aller vers la gare que pour se rendre vers le centre-ville.
- La piste cyclable bidirectionnelle sur V2 risque d'engendrer de multiples croisements des cyclistes, favorisant le risque d'accrochage.
- L'aménagement centrale de la voirie est trop court et ne retient pas le trafic de fuite provenant de la rue V2 car les demi-tours sont possibles sur V1 pour se rapprocher de la gare.
- *Inclus dans le projet ? Carrefour dangereux au niveau du tunnel de la N29, pas de prise en compte satisfaisante de la place du cycliste dans ce carrefour.*

Pistes d'amélioration

- **Bien marquer la présence et la priorité des piétons-cyclistes au niveau du carrefour V1-V2.** Faut-il prévoir un plateau surélevé à cet endroit ? Faciliter le tourne-à-gauche des cyclistes à ce carrefour.
- Si l'option de la zone de rencontre n'est pas retenue sur V2, plutôt qu'une piste cyclable bidirectionnelle, **privilégier des pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la voirie sur V2** afin de réduire le nombre de traversée de cyclistes, notamment au carrefour V1-V2 (dans le cas où l'option d'un espace partagé ne serait pas retenu).
- **Prolonger l'ilot central afin de limiter les demi-tours du potentiel trafic de fuite** qui voudrait rejoindre la gare plus rapidement depuis V2.
- *Améliorer l'accès, la sortie et les traversées des cyclistes dans le carrefour situé au-dessus du*



tunnel de la N29, pour rejoindre ou sortir des pistes cyclables de la Chaussée de Wavre. Côté gare, une piste cyclable bidirectionnelle est à privilégier jusqu'à la gare (voir jusqu'en face de la rue V2 ?) pour éviter de multiples traversées inutiles lorsque le cycliste vient du RAVeL. Dans ce cas, la traversée des cyclistes doit être considérée dans les deux sens au carrefour V1/V2 pour rejoindre les pistes cyclables situées de part et d'autre de la voirie V2 (si l'option de pistes cyclables unidirectionnelles sur V2 est retenue).

c. Voirie V10 – Contre-allée le long de la Nationale 4

Problèmes identifiés

- Piste cyclable unidirectionnelle trop étroite et du mauvais côté de la contre-allée. Il est donc demandé aux cyclistes qui sortent des immeubles de croiser la contre-allée pour la rejoindre ce qui amène des conflits potentiels (un quartier exemplaire se doit de rendre simple l'entrée et la sortie de ses bâtiments à pied et à vélo).
- Le cycliste qui sort de son immeuble pour rejoindre la piste cyclable est quasiment obligé de rouler sur un trottoir, ce qui est interdit par la loi. Il est donc de ce fait poussé à commettre une infraction.
- Trop nombreuses places de stationnement voiture qui empiètent sur la possibilité d'agrandir l'espace cyclo-piéton.
- Gabarit de voirie inutilement grand.

Pistes d'amélioration

- **La piste cyclable devrait se situer du côté « lotissement » plutôt que N4 de la contre-allée**, évitant tous les problèmes de traversée de la contre-allée. Les places de parking situées de ce côté devraient être supprimées.
- **La piste cyclable devrait être bidirectionnelle à cet endroit et ce jusqu'au futur rond-point, voir au-delà (zone commerciale Brico/Delhaize)** pour les cyclistes qui habitent le nord du quartier et qui voudraient se diriger vers Louvain-La-Neuve sans devoir faire un détour par le centre du quartier ou le rond-point des 3 clés. Comme pour la marche, le cycliste utilitaire cherche la sécurité et le chemin le plus direct possible pour atteindre sa destination.

Dans ce cas-ci, **nous préconisons une piste cyclo-piétonne séparée bidirectionnelle**. Sur base du tableau ci-dessus, il est donc recommandé par le SPW de **prévoir une largeur de 4,5m (avez zone tampon)**, ce qui est possible si l'on retire les places de stationnement et que le gabarit de la voirie est réduit.

- Il faudra veiller à bien **sécuriser les accès et sortie de la piste cyclable bidirectionnelle au niveau des deux ronds-points, ainsi qu'au niveau des entrées et sorties de véhicules vers les garages en sous-sol**.
- Une solution alternative serait de **faire de la contre-allée une rue cyclable en SUL**, mais cela reste moins confortable pour le cycliste.

d. Voiries V3-V9 – Espaces partagés

Problèmes identifiés

- Nous accueillons favorablement la mise en espace partagé de ces voiries. Il faudra bien s'assurer que la circulation des cyclistes puisse se faire dans les deux sens.

Pistes d'amélioration

- **Placer ces voiries à sens unique en Sens Unique Limité** afin de permettre aux cyclistes de remonter ces deux rues sans faire de détour.
- **Prévoir un aménagement permettant que cet espace partagé puisse être clairement dédié à la circulation des modes actifs.** La voiture doit s'y sentir comme invitée et pas prioritaire.

e. Venelles V4 et V8

Problèmes identifiés

- L'accès à la piste cyclable (bidirectionnelle) de la contre-allée est rendu problématique par la présence de marches, sans alternative vélo.
- L'é étroitesse des venelles risque d'entraîner des conflits entre piétons et cyclistes.

Pistes d'amélioration

- **Prévoir une rampe d'accès vélo** qui permette soit de descendre soit de remonter avec tout type de vélo (vélo cargo, etc.) La rampe ne doit donc pas être trop étroite, ni trop pentue.
- **Prévoir des venelles suffisamment larges** pour permettre le dépassement et la cohabitation piétons/cyclistes.

2) La connectivité du quartier aux pôles voisins via les modes actifs

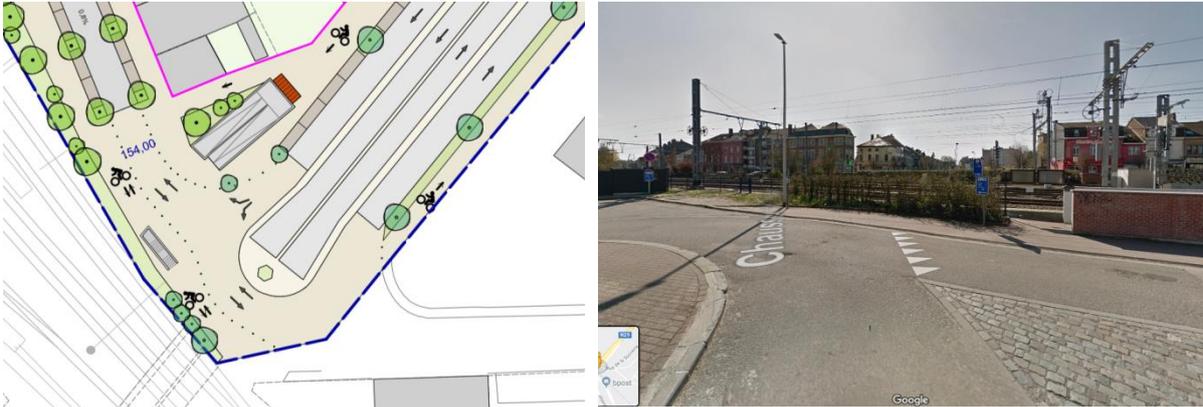
Le GRACQ souhaite qu'une réflexion cohérente soit menée sur les itinéraires pour modes actifs au sein de la zone d'étude mais aussi vers les pôles d'attractivité connexes. Il faut dès lors définir ces pôles, identifier les points de départ possibles depuis le quartier (à partir des « sorties » vélo de chaque bâtiment) et imaginer les itinéraires les plus implicites pour relier les 2.

Ce travail préalable nous paraît indispensable pour la bonne prise en compte des connexions les plus adéquates (directes, rapides et sûres) vers les quartiers et pôles d'attractivités avoisinants dans les aménagements qui seront mis en place au sein du nouveau quartier.

Connexions qui nous semblent élémentaires :

- **Itinéraire direct et sécurisé jusqu'à la zone urbanisée Nord comportant divers commerces (Delhaize, Brico, ...) et itinéraire vers Louvain-La-Neuve via la N4.** Attention à ce que le nouveau rond-point à 2 bandes ne soit pas un élément de coupure/détour d'itinéraire cyclable.

- **Connexion au Quick et à la zone commerciale vers Sauvenière le long de la N29** (liaison via le rond-point des 3 Clés).
- **Il faudra être vigilant à l'aménagement et aux accès cyclo-piétons de la pointe Sud, qui permet la liaison au RAVeL.** Le GRACQ pointe par exemple la difficulté de faire coexister de manière sûre et confortable les différents modes de déplacement à cet endroit (voir plan issu du PRU ci-dessous avec double sens voiture, piste cyclable bidirectionnelle et trottoirs sur une largeur de 9m40 dans le meilleur des cas).



- **Connectivité au quartier de la sucrerie** : accessibilité pour les vélos via une passerelle enjambant la N29 (attention au % des pentes) ? L'aménagement d'une telle traversée aurait bien évidemment des impacts sur la circulation au sein du quartier.
- **Réduction de l'effet de barrière des infrastructures ferroviaires** (passage sous voie facilité, attention aux conflits avec les piétons si le nombre de cyclistes augmente, ajout de miroir dans le tunnel, ...), et bonne visibilité des itinéraires traversants.
- **Connexion sûre et directe vers le centre-ville de Gembloux** (aménagement notamment de l'axe reliant la gare au centre-ville).

Une analyse devrait être rapidement réalisée pour penser l'intégration de ce nouveau quartier dans un réseau cyclable plus étendu permettant la pratique du vélo sur l'ensemble de la commune (« Gembloux, ville cyclable »).

3) L'offre de stationnement vélo sécurisé de qualité

Pouvoir **stationner son vélo de manière sécurisée** pour une longue durée est un critère essentiel pour stimuler la pratique du vélo. L'accès et la facilité d'usage des zones de stationnement vélo **doivent être bien réfléchis pour la bonne réussite du projet dans une ambition de développement des modes actifs.**

Sources utiles

- [Vadémécum stationnement vélo \(Région bruxelloise\)](#)
- [Ouvrage wallon sur les bonnes pratiques de stationnement vélo à destination des promoteurs](#)

Stationnements extérieurs

Le GRACQ salue la création de dispositifs de stationnement vélo en surface et de points vélo sécurisés. **Il nous semble néanmoins important de veiller à ce que ces parkings extérieurs puissent évoluer et être agrandis** si l'on observe une saturation au niveau de l'utilisation des arceaux de certaines de ces zones de stationnement.

L'utilisation de « U » renversé renforcé par une barre horizontale nous semble être bien adapté pour ce type de stationnement vélo. Toutefois, certains modèles semblent plus robustes que d'autres (les modèles rectangulaires par rapport aux modèles arrondis, notamment) et pourraient être privilégiés.

Stationnements au sein des lotissements

En restant dans notre logique de départ, voici l'exemple qui nous semble le plus inspirant à l'heure actuelle en matière de bonnes pratiques en faveur du vélo au niveau des lotissements : un immeuble 'bicycle-friendly' dans la banlieue de Vienne (99 habitations, 56 places de stationnement pour voitures en sous-sol et 330 places pour vélos proches des habitations à tous les étages et au sein de locaux vélo) :

<https://www.gracq.org/actualites-du-velo/logement-de-reve-pour-les-cyclistes>.



Particularités de ce lotissement :

- Renforcement des couloirs avec présence d'arceaux afin de permettre le stationnement des vélos à proximité des appartements et ce à chaque étage ;
- Locaux disponibles à chaque étage pour entreposer des vélos, des équipements/remorques et du matériel ;
- Ascenseurs suffisamment grands pouvant accueillir 3 personnes avec leur vélo ;
- Des systèmes de portes automatiques et suffisamment larges pour pouvoir circuler dans le bâtiment en toute facilité, en évitant les manipulations contraignantes.

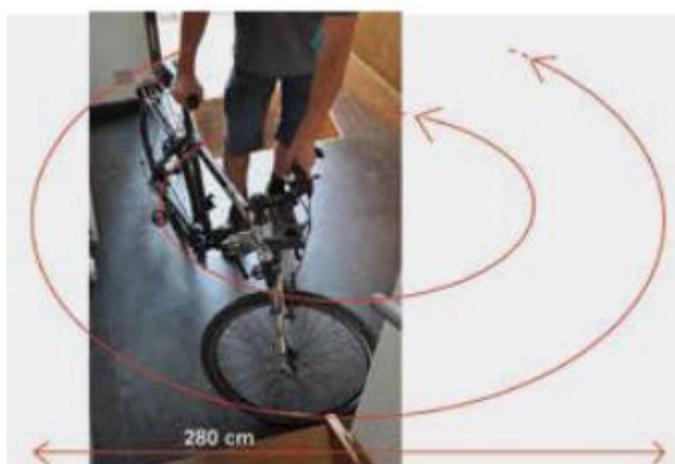
Ce genre de projet nous semble particulièrement inspirant et apporterait une réelle plus-value dans un quartier comme celui de la gare pour favoriser les changements de comportement et renforcer la part modale des modes actifs ainsi que des transports en commun situés à proximité. Au niveau wallon, ce serait un projet clairement innovant, en phase avec les enjeux actuels définis au travers de la Déclaration de Politique Régionale, la Vision FAST et la Stratégie Régionale de Mobilité ainsi que le Plan Air Climat Energie de la Région. A l'échelle gembloutoise, un tel projet serait source de fierté en totale adéquation avec la notion de quartier durable tant défendue pour le développement du quartier de la gare.

Sans compter que l'expérience de Vienne est une belle réussite et que les appartements se sont loués en un rien de temps.

a. Croisée des champs - Immeuble I

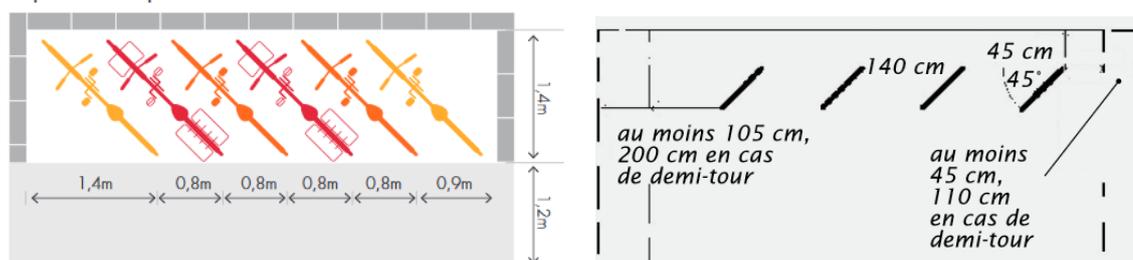
Problèmes identifiés

- Il est positif de compter de nombreuses places de stationnement vélo au sein de deux locaux à vélo au niveau R-1 (sous-sol), notamment via des modules de range-vélo en double-étage. Toutefois, en différents endroits ces locaux semblent un peu trop étroits pour accueillir ce genre de module et disposer du recul nécessaire pour retirer son vélo. En effet, pour pouvoir tirer ou mettre son vélo sur le rail d'élévation il faut prévoir un espace central minimum de 2,7m entre les range-vélo. Cette largeur permet également au cycliste de manœuvrer avec son vélo (voir illustration ci-dessous). Une hauteur sous plafond de 3m est également conseillée pour permettre à tout type de vélos d'y être stationné.



- Le local vélo du rez-de-chaussée indique plus de vélos que ce qu'il sera possible de mettre réellement. En fonction du type de dispositif (arceaux ? Autre ?) il est nécessaire de respecter les distances suivantes :

Disposition classique "EN ÉPI"



- L'accès aux locaux vélos est trop étroit, et n'est pas toujours envisagé de manière pratique (portes à ouvrir manuellement, angles trop serrés), surtout pour les vélos de grande dimension.
- La rampe pour monter à l'étage (accès pour les voitures également) est trop pentue (15%) et du coup impraticable dans certains cas ou pour certaines personnes (imaginons le cas réaliste d'une personne ayant un vélo cargo électrique avec enfants, qui doit pousser son vélo dans la pente, prendre la télécommande pour ouvrir le garage à hauteur de la porte d'entrée, et poursuivre son ascension jusqu'à la sortie du bâtiment, tout en gardant le contrôle sur ses enfants dans un espace où les voitures circulent sans réelle visibilité, ...)

- Les ascenseurs ne sont pas dimensionnés pour y mettre des vélos.
- Trop peu de places de stationnement vélo au rez-de-chaussée, aux étages et en surface (à l'extérieur, à proximité des bâtiments et à destination des habitants/visiteurs).
- Quels emplacements sont-ils prévus pour les poussettes et autres modes de déplacements actifs (trottinettes et autres) ?
- Est-il prévu des prises d'électricité pour le chargement de batteries des vélos à assistance électrique (notamment celles qui ne sont pas amovibles) ?

Pistes d'amélioration

- **Prévoir des emplacements vélo à chaque étage et à côté de chaque appartement, avec des arceaux pour pouvoir fixer son vélo ainsi que des ascenseurs suffisamment grands pour pouvoir être empruntés par au moins deux vélos ou un vélo cargo/vélo avec remorque.**
- **Prévoir de l'espace à chaque niveau pour les vélos plus encombrants (vélo-cargo, vélo avec remorque, ...) ainsi que du rangement de matériels (casiers pour casques, éclairage, survêtements, ... mais aussi pour les remorques vélo, poussettes, trottinettes, ...).**
- **Les couloirs devront être suffisamment larges que pour pouvoir circuler et manœuvrer avec tout type de vélo.** Eviter les manipulations de **portes en les rendant automatiques** à tous les endroits où les vélos sont susceptibles de passer (portes d'entrée du bâtiment, portes d'ascenseurs, portes de locaux vélos, ...).
- **Prévoir des prises électriques** pour la recharge des Vélos à Assistance Electriques.
- **Prévoir un éclairage automatique des locaux vélos et cheminements cyclables intérieurs.**
- **Prévoir une signalétique claire** pour indiquer la présence de locaux vélo et leur accessibilité (dans les ascenseurs et couloirs notamment).
- **Il peut y avoir des locaux ou des espaces vélos au sous-sol, à condition qu'un ascenseur soit prévu pour monter au rez-de-chaussée avec le vélo.** Les rampes d'accès avec pentes à 15% sont à proscrire si l'on veut réellement encourager la pratique du vélo.
- Si l'espace est trop restreint au niveau du **sous-sol** pour le bon déplacement des vélos, mieux vaut ne pas coincer les vélos dans des locaux peu accessibles. **Ces espaces pourraient être « non murés » et simplement sécurisés via des arceaux et une caméra, pour autant que l'entrée générale du parking soit sécurisée.**
- Vérifier qu'il y a au minimum un espace de 2,7 m disponible **pour chaque place** de vélo se trouvant sur un rack double-étage, ainsi qu'une hauteur sous plafond de minimum 2,75 m (idéalement 3 m) à ces endroits.
- **Sur le terrain qui jouxte chaque bâtiment, prévoir un parking vélo extérieur suffisamment grand et de qualité (cela reste le plus simple au niveau de l'accessibilité au quotidien à son vélo).** Cela permettra en outre de compléter l'offre en stationnement vélo globale du bâtiment, mais aussi servir pour les visiteurs qui se déplacent à vélo.

b. Croisée des champs - Immeuble II

Pour l'Immeuble II, nous formulons les mêmes remarques que l'immeuble I. A cela, s'ajoute l'un ou l'autre constats :

Problèmes identifiés

- Dans la conception telle que prévue au sein des plans envoyés le 08/10/2020, les couloirs, ascenseurs et portes sont étriqués, ce qui nous semble évidemment problématique pour permettre l'utilisation des ascenseurs pour déplacer les vélos au sous-sol ou aux étages (voir propositions chapitre précédent).
- Le local technique situé à l'Ouest du Bâtiment au niveau du rez-de-chaussée, dans lequel il semble possible de stationner 5 vélos, ne nous semble pas adapté. En effet, il n'y a pas de portes depuis ce local pour accéder au hall d'entrée, ce qui oblige le cycliste à ressortir et à faire le tour des bâtiments pour rentrer chez lui, ce qui n'est pas pratique (le « réflexe vélo » sera donc moins privilégié).
- Nous craignons également un problème d'accès du local vélo au sous-sol car la porte d'entrée est relativement proche (155 cm) de la première place de parking. Quid s'il faut manœuvrer un vélo de grande taille ? Il faudrait soit supprimer ces deux places de parking (pour y stationner des vélos cargos ?) soit enlever les murs du local vélo, de mettre des arceaux en « U » renversé pour bien pouvoir fixer les vélos ainsi qu'une caméra de surveillance (voir suggestions Immeuble I).
- Nous remarquons à nouveau le problème du module deux étages dans le local vélo au sous-sol pour ranger les vélos (il n'y a pas toujours l'espace de 2,7 m nécessaire à l'utilisation du rack supérieur).
- Même problème que précédemment, concernant la pente de la voie d'accès au sous-sol (15%), frein à la bonne réussite du projet car ce sera sans aucun doute très dissuasif pour l'usage régulier du vélo.

Conclusion

Au regard de toutes ces observations, nous pouvons certainement souligner la bonne volonté de prendre en considération la question du vélo dans les aménagements proposés lors de la réunion du 22/09/2020, et l'évolution des plans envoyés le 08/10/2020.

Néanmoins, en tant que représentants des usagers du vélo, régulièrement confrontés à des aménagements non adaptés à la bonne pratique du vélo (parce que ce mode de déplacement n'a pas suffisamment été pris en considération ou que les aménagements ne sont pas bien conçus), nous constatons de nombreuses limitations au sein du projet qui risquent de devenir de réels freins à l'utilisation du vélo par un taux de contraintes trop élevé. Or, si l'on souhaite encourager les changements de comportement, il faut pousser la réflexion jusqu'au bout en gardant l'optique : les modes actifs doivent être le premier réflexe, le plus agréable, celui qu'on choisit parce que cela va procurer le plus de satisfaction.

Pour cela, il faut concevoir les aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. La voiture doit être un élément secondaire. Pour l'instant, le projet tel qu'il nous est présenté se fait dans le schéma

inverse (et malheureusement traditionnel) du « tout à la voiture », où l'accès automobile est considéré en priorité, ensuite s'ajoutent les autres modes. Or, nous nous situons dans un quartier où il est justement possible d'inverser la tendance, car toutes les conditions s'y prêtent : une gare de train et de bus, la plupart des commerces de première nécessité situés à moins de 3km, un projet d'école, etc.

Il serait vraiment dommage, et décevant, de ne pas injecter dans ce projet toute l'ambition qu'il mérite et de ce fait contribuer, à notre échelle et via un projet innovant et exemplaire, à répondre aux enjeux de mobilité, aux enjeux climatiques et environnementaux, tels qu'annoncés dans les déclarations de politique gembloutoise, régionale, fédérale et européenne.

C'est pourquoi le GRACQ encourage l'ensemble des acteurs à prendre en considération les remarques formulées ci-dessus, tant au niveau des aménagements cyclables en voirie (inclus dans un réseau cyclable réfléchi) qu'au niveau des infrastructures de stationnement vélo dans et à proximité des immeubles et de leur accessibilité. Notons qu'en tant que membres bénévoles du GRACQ, nous avons pris le temps de rédiger cet avis sans toutefois être des professionnels de bureaux d'étude. Nous nous basons donc principalement sur notre expérience de terrain et sur les ouvrages de recommandation à notre disposition.

Avis rédigé par le GRACQ Gembloux

