

Proposition d'actions Vélo sur le territoire Gembloutois

Plan d'actions proposé par la locale GRACQ de Gembloux

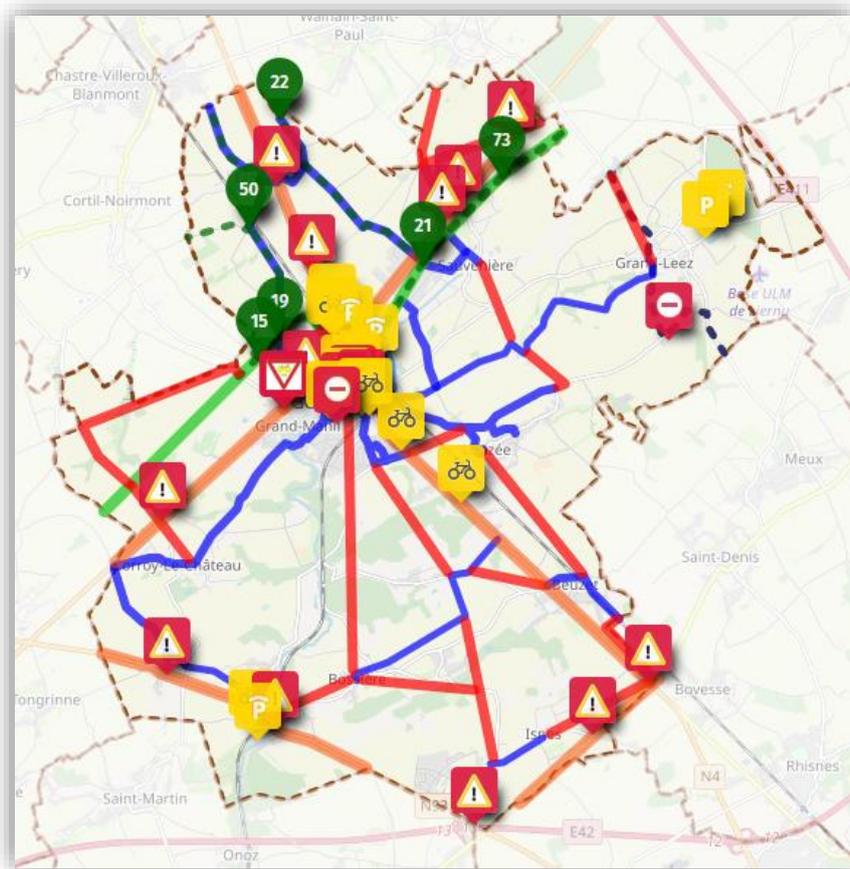


TABLE DES MATIERES

Préface.....	3
Le GRACQ.....	3
Objectif du plan d’actions	3
1. Réseau dense et continu pour modes actifs.....	4
Réseau actuel	4
1. Densifier et assurer la continuité du réseau « modes actifs ».....	4
2. Systématiser et allonger les zones 30 dans les centres de villages/quartiers	7
3. Supprimer les « effets de coupure ».....	8
4. Créer des rues scolaires	9
5. Systématiser les aménagements facilitant les déplacements à vélo.....	10
6. Prolonger le réseau points-nœuds de la Province du Brabant wallon	10
2. Points noirs vélo à Gembloux.....	11
7. Solutionner les points noirs vélos	11
3. Communication et sensibilisation.....	12
8. Gembloux, commune la plus cyclable de Wallonie	12
9. Intégrer systématiquement la mobilité active dans les projets et aménagements communaux	13
10. Redynamisation de la Commission Vélo	13
11. Organiser des formations vélo-traffic et y inviter, notamment, les nouveaux habitants	13
12. Mettre en place un système de pédibus/vélobus en partenariat avec les écoles....	14
13. Organiser des conférences/débats sur le thème de la mobilité active	14
4. Autres idées d’actions.....	14
14. Assurer la pérennité du Point Vélo de la gare de Gembloux.....	14
15. Système de prêt de vélos électriques	14
16. Création d’un parc de BMX extérieur pour les jeunes.....	14
17. Favoriser l’intermodalité.....	15
18. Lutter contre le vol de vélo	15
19. Mettre en place un système de rickshaw pour les personnes à mobilité réduite....	15
5. Conclusion.....	16

Préface

Le GRACQ

Le GRACQ est une association sans but lucratif apolitique qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions. Nos stratégies s'appuient sur la promotion d'une image positive et sympathique du vélo, sur des activités militantes, constructives et rassembleuses, sur le partenariat et sur la mise en avant du plaisir et du bien-être qu'apporte ce moyen de déplacement.

La locale GRACQ de Gembloux est active sur le territoire depuis une dizaine d'années. Elle comprend une centaine de membres et sympathisants, dont une dizaine de membres actifs pour mener ses réflexions et organiser ses actions en matière mobilité active¹ (piétons, PMR, cyclistes, ...) Il est important pour la locale de mener des projets en faveur de l'ensemble des usagers dits « actifs », bien que la porte d'entrée soit le vélo.

A titre informatif, quelques exemples d'actions : rédaction et diffusion de mémorandums pré-électoraux, courriers de suivi de projets vélo auprès d'acteurs privés et publics, actions éclairage, actions parking et marquage vélo au niveau de la gare de Gembloux, formation vélo-traffic et coaching vélo, organisation de balades à vélo, stand événementiel, ...

Pour en savoir plus : visitez le blog de la locale (<http://gembloux.gracq.org/>) et notre page Facebook (<https://www.facebook.com/GRACQGembloux/>).

Objectif du plan d'actions

Ce plan d'actions se donne l'ambition d'être une synthèse pratico-pratique de différents outils et projets proposés par la locale GRACQ de Gembloux pour améliorer les conditions de cyclabilité sur le territoire. Il fait écho aux 13 recommandations établies dans le cadre de notre [mémorandum 2018](#) qui a été distribué aux différentes listes électorales préalablement aux élections communales. Au-delà des recommandations, la locale GRACQ se veut être une force de propositions pour aider la majorité politique en place à inscrire des actions concrètes en faveur des modes actifs, et notamment du vélo, dans son programme politique 2018-2024.

Le plan d'action se base sur 3 grands axes de travail : la mise en place d'un réseau de modes actifs dense et continu, la résolution de points noirs « vélo » sur le territoire et la communication/sensibilisation en matière de modes actifs.

Dans l'espoir que ce document puisse être utile à la Ville de Gembloux, nous souhaiterions le présenter au Collège communal ainsi qu'au service mobilité de la Ville afin de réfléchir ensemble aux actions les plus pertinentes pour améliorer les conditions de déplacement des modes actifs à Gembloux.

La locale GRACQ de Gembloux

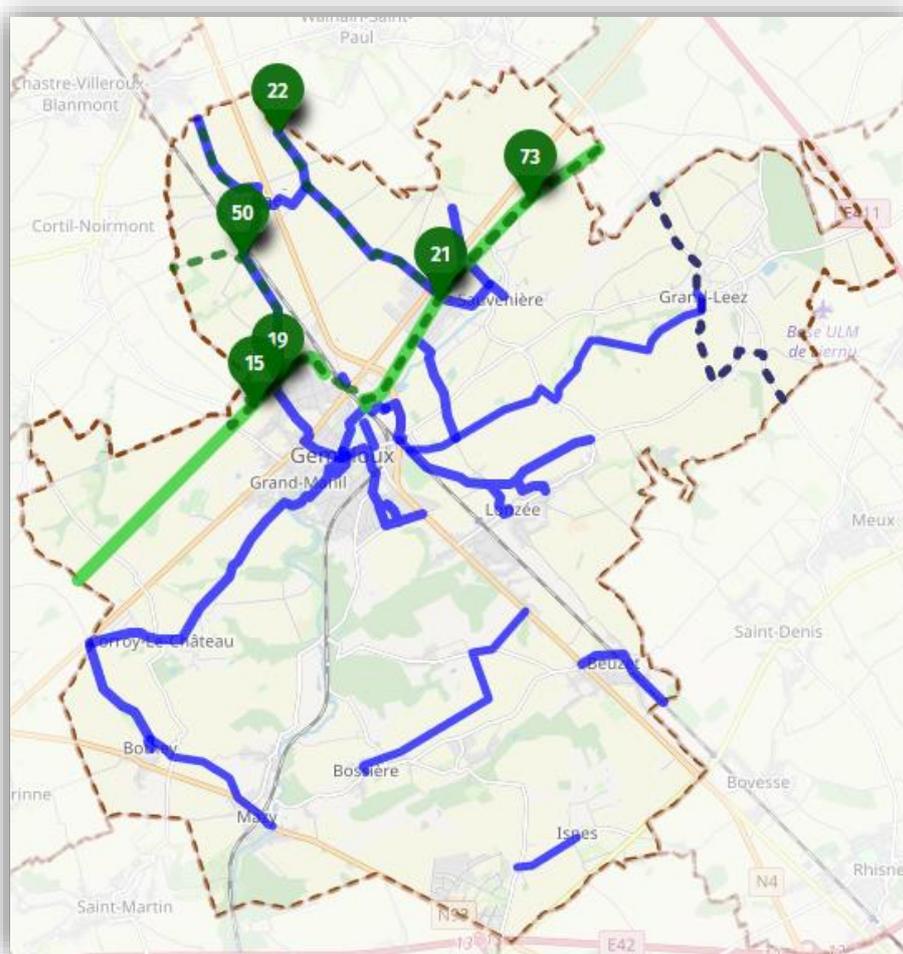
¹ La **mobilité active** définit l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire. Les citoyens sont donc actifs dans leur mode de déplacements : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, trottinette, skateboard, patins à roulettes, etc.

1. Réseau dense et continu pour modes actifs

Réseau actuel

Ces dernières années, la Ville de Gembloux s'est doté d'outils précieux (plan communal cyclable, PCDR) qui ont contribué à la création de plusieurs liaisons pour les « modes actifs ». Ces itinéraires permettent de relier des villages entre eux, certains villages aux centre-ville ainsi qu'aux communes avoisinantes. Le territoire bénéficie également d'un tronçon de RAVeL de part et d'autre de la gare de Gembloux, ainsi que de plusieurs itinéraires balisés dans le cadre du réseau points-nœuds de la Province du Brabant wallon et du réseau européen EuroVélo 5.

Pour donner un aperçu de l'existant, le GRACQ Gembloux a réalisé la carte ci-dessous. Vous trouverez la carte complète des aménagements et services cyclables [derrière ce lien](#).



LEGENDE

Vert clair continu =
RAVeL

Bleu clair continu =
liaisons cyclables

**Vert foncé discontinu
et punaises** = réseau
points-nœuds du Bw

Bleu foncé discontinu =
EuroVélo5

Proposition d'actions

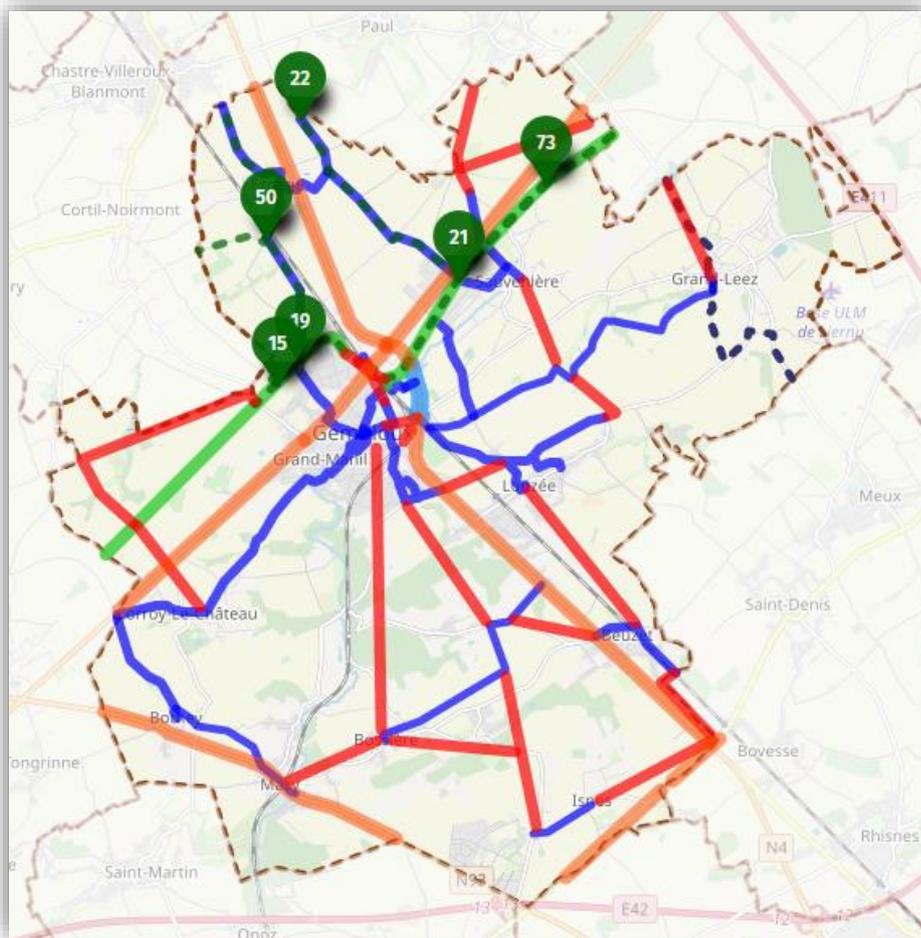
1. Densifier et assurer la continuité du réseau « modes actifs »

En l'état, le réseau pour les déplacements en modes actifs manque de liaisons. En effet, certains villages se trouvent isolés par rapport aux autres. Certains itinéraires ne sont pas suffisamment directs que pour représenter une alternative sérieusement envisageable dans le cadre de

déplacements dits « utilitaires ». Certaines liaisons existent, mais ne sont pas reliées au reste du réseau.

Un réseau discontinu sera un réel frein à l'utilisation du vélo car le cycliste devra emprunter des tronçons non adaptés, parfois peu sécurisants, et où la présence et la visibilité du cycliste sont relativement réduites.

Pour pallier à ces manques, le GRACQ Gembloux suggère de se fixer l'objectif d'assurer la continuité des différents itinéraires et de densifier le réseau en réalisant les liaisons manquantes (en rouge pour les liaisons « communales », en orange pour les liaisons sur voiries régionales), voir carte ci-dessous et, pour plus de détails, la [carte en ligne](#).



LEGENDE

Vert clair continu =
RAVeL

Bleu clair continu =
liaisons cyclables

**Vert foncé discontinu
et punaises** = réseau
points-nœuds du Bw

Bleu foncé discontinu =
EuroVélo5

Rouge = liaisons à créer
sur voiries communales

Orange = liaisons à
créer sur voiries
régionales

Dans l'idéal, ces tronçons devraient pouvoir être réalisés soit en site propre, soit sur des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et/ou conducteurs de speed pedelecs. Pour ce dernier cas, il faudra s'assurer que l'accès soit bien limité aux usagers autorisés. Dans le cadre d'un réaménagement de voirie, le recours à un aménagement de type bi-bande avec une bande enherbée au centre semble particulièrement adapté. En Flandre, certains chemins agricoles donnent priorité aux vélos, ce qui peut encourager les usagers qui utilisent ces tronçons à respecter le rythme des cyclistes.



Lorsqu'il n'est vraiment pas possible de séparer le cycliste du trafic motorisé (excepté véhicules agricoles), le GRACQ Gembloux encourage le recours à un aménagement de type « voie centrale banalisée » sur la voirie. Cet aménagement très courant en Flandre et aux Pays-Bas a été utilisé dans la commune voisine de Walhain, dans le cadre d'un projet pilote de leur plan communal cyclable. Il consiste à faire rouler les véhicules motorisés au centre de la voirie, les à-côtés étant dédiés aux pistes cyclables, excepté lorsque deux véhicules se croisent.

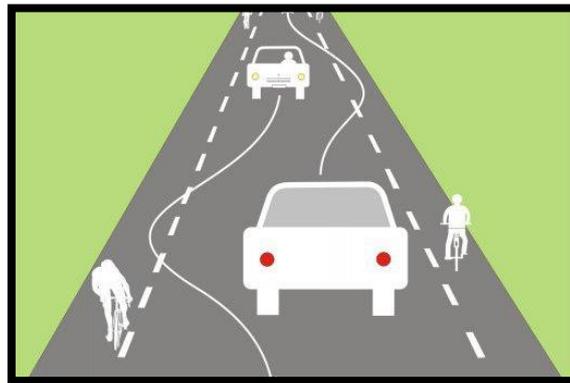


Schéma d'une voie centrale banalisée

En dernier recours, nous suggérons de marquer la présence des cyclistes sur les voiries qu'empruntent les itinéraires cyclables par un système de chevrons au sol et de panneaux de signalisation pour avertir les conducteurs motorisés.

S'il faut définir un ordre de priorité pour l'aménagement des différents tronçons, le GRACQ Gembloux suggère :

- Le désenclavement des villages de Beuzet, Bossière et Les Isnes. Nous insistons sur l'importance de créer une liaison entre Bossière et le Centre-ville car les voiries à emprunter actuellement sont particulièrement dangereuses (trafic rapide et dénivelé important), notamment la rue de Mazy et la rue des Grands Ha.
- D'assurer la continuité du RAVeL sur le tronçon Jodoigne – Gembloux, à l'approche de la gare de Gembloux. Il faudrait pour ce faire aménager la dernière liaison derrière le quartier de la Sucrierie et derrière le magasin « Les Jardins d'Anais ». Cela permettrait en outre d'éliminer la situation périlleuse à laquelle sont confrontés les cyclistes qui doivent traverser le dessus du pont de la N29. La SNCB a octroyé un espace suffisant pour aménager le tronçon à cet endroit.
- D'assurer la continuité de la piste cyclable dans l'avenue de la Faculté et ce, jusqu'à la gare de Gembloux. La fin de la piste cyclable est particulièrement dangereuse dans le sens de la descente. Par ailleurs, les chevrons disparaissent une fois le carrefour avec les rues des volontaires/victor Debecker dépassé.
- L'aménagement d'un tronçon transcommunal entre Grand-Leez et Walhain, ainsi qu'entre Sauvenière et Walhain. La Commune de Walhain est demandeuse et ce projet pourrait bénéficier de subsides intéressants dans le cadre du PCDR.
- La liaison sécurisée entre Corroy-le-Château et le RAVeL (traversée de la N29, voirie régionale à trafic important), ainsi qu'entre la Brasserie de Bertinchamps et le RAVeL.

2. Systématiser et allonger les zones 30 dans les centres de villages/quartiers

Les véhicules motorisés ont phagocyté une grande partie de l'espace public. De manière extrême, les modes actifs ont été éloignés de la voirie afin de ne pas gêner les déplacements motorisés, rendant la mobilité des piétons, cyclistes et autres... délicate d'autant plus que les aménagements ne suivent pas toujours les besoins de ces usagers. Il n'y a pas de trottoirs ou de pistes cyclables dans toutes les rues (et encore moins dans les villages) et quand ceux-ci existent, il n'est pas rare de voir des véhicules garés dessus.

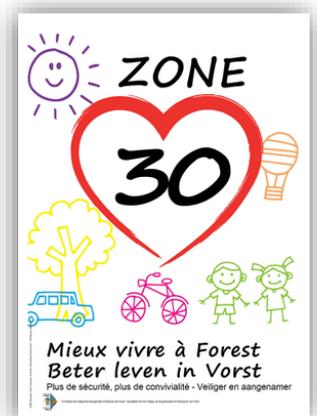
Ce constat général a entraîné depuis des années la désertification de l'espace public par les modes actifs. Un exemple récurrent est celui des parents qui conduisent leur enfant à l'école en voiture et qui expliquent : « nous préférons le faire en voiture parce qu'à pied ou à vélo, c'est trop dangereux... à cause du nombre de voitures ». Un cercle vicieux qu'il est nécessaire d'enrailler.

Or des espaces publics mieux partagés offrent de la place aux modes actifs qui osent à nouveau s'aventurer dans la rue, ce qui contribue fortement à la convivialité d'un centre de village ou de quartier. En effet, à pied ou à vélo, il est possible de se saluer, voire de discuter, de prendre le temps d'observer ce qu'il se passe, etc.



C'est un réel enjeu pour la bonne dynamique du territoire.

La systématisation des zones 30 dans les centres de village et de quartier est l'une des mesures clés pour parvenir à cette fin. La vitesse dans ces endroits est de toute façon limitée et rouler au-delà des 30 km/h est une prise de risque non négligeable en matière d'accidents. De plus, le gain de temps entre une vitesse de 50km/h ou de 30km/h sur de telle distance est tout à fait minime. Systématiser les zones 30 permet également de minimiser les coûts et d'établir des règles communément admises. Le faire au cas par cas est évidemment plus coûteux et engendre des effets de surprise.



A nouveau, c'est une pratique très courante en Flandre et aux Pays-Bas où l'espace rue est bien mieux partagé et très agréable à vivre.

La création de zones 30 va de pair avec une signalétique bien visible pour montrer la volonté d'apaiser les vitesses et de rendre l'espace rue plus accueillant aux différents types d'usagers.



A certains endroits spécifiques, notamment au centre-ville, ces zones

30 peuvent évoluer en rues cyclables. La rue cyclable est une rue, généralement étroite, où les cyclistes sont prioritaires, les véhicules motorisés sont autorisés, partagent la même emprise, mais avec des contraintes notamment une vitesse limitée et dans certains pays l'interdiction de doubler les cyclistes. Dans le centre-ville, entre la place Saint-Guibert et la place de l'Orneau, les véhicules motorisés sont déjà limités à 30km/h. Le fait de transformer cette voirie en rue cyclable revêt une dimension symbolique pour accorder plus de place



et une meilleure prise en compte des cyclistes par les usagers motorisés. D'une certaine manière, cela rend l'espace public plus accueillant pour les usagers actifs.

S'il faut définir un ordre de priorité pour les aménagements, le GRACQ Gembloux suggère :

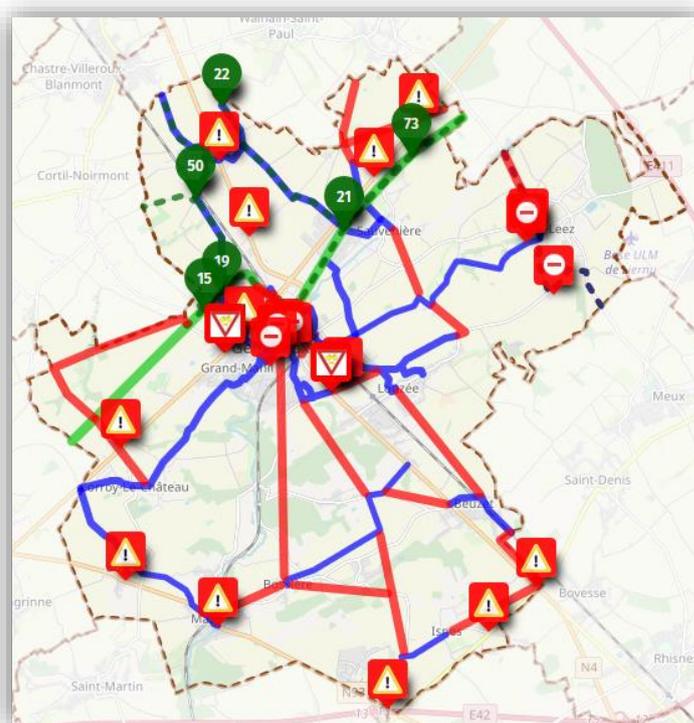
- D'analyser les différents villages/quartiers de Gembloux et d'évaluer l'amplitude des zones qui pourraient accueillir une zone 30. De mettre en place une signalétique adaptée pour rendre la transformation bien visible. De communiquer sur l'intérêt des zones 30 et de sensibiliser à leur mise en application.
- De transformer la zone 30 du centre-ville en rue cyclable.

3. Supprimer les « effets de coupure »

Les effets de coupure sont des éléments physiques qui créent une barrière (réelle ou mentale) infranchissable ou difficilement franchissable et qui dissuadent le recours aux modes actifs. Il s'agit par exemple d'une voie à trafic dense et rapide, d'un cours d'eau, d'une voie ferrée, d'une clôture, d'un grand bâtiment. L'inconvénient de ces effets de coupure est qu'ils peuvent enclaver une partie de village ou de quartier et empêcher, tant qu'ils ne sont pas résolus, toute possibilité de déplacement en modes actifs, quand bien même des aménagements pour modes actifs auraient été mis en place dans ce village ou quartier.

A Gembloux, les principaux effets de coupure sont liés au traversée de villages/quartiers par des voiries régionales. Les points d'attentions de la carte ci-dessous montrent les zones particulièrement problématiques dans ce domaine.

Un exemple plus spécifique dans Gembloux centre est l'impasse des Combattants qui est clôturée et ne permet pas l'accès pour les modes actifs à la zone commerciale, obligeant le cycliste ou le piéton à faire un détour non négligeable pour y accéder.



Effets de coupure

4. Créer des rues scolaires

Aux horaires de rentrées et de sorties scolaires, nombreuses sont les rues d'accès aux écoles de l'entité qui se trouvent engorgées par le trafic automobile. Au-delà de la nuisance pour les riverains et de l'attente pénible liée à la congestion du trafic, ces files de voitures engendrent un pic de pollution remarquable aux abords des écoles.

Pour pouvoir contrer ce phénomène, le code de la route a tout récemment été adapté pour y intégrer la notion de rue scolaire. Une rue scolaire est une rue située à l'entrée d'une école et qui, à l'heure d'entrée et de sortie des classes, est fermée temporairement à la circulation des véhicules motorisés. A ces heures, vous ne pouvez emprunter la rue qu'à pied ou à vélo. Aucune voiture ou mobylette n'est autorisée à l'emprunter. Les habitants de la rue peuvent toutefois quitter la rue en voiture, à faible vitesse. Une exception est prévue pour les services de secours et d'utilité publique.

Mise en pratique dans certaines rues de Bruxelles, le concept se révèle tout à fait prometteur et encourage une plus grande partie des parents à accompagner leurs enfants à l'école à pied ou à vélo, voire à laisser leurs enfants se rendre seuls à vélo. L'expérience est vécue agréablement par les familles car elles ont plus de temps pour la rencontre, la discussion et l'échanges avec d'autres familles sur le trajet qui mène à l'école. La rue en devient plus conviviale et moins polluée.

Par ailleurs, il est nécessaire de considérer l'aménagement de telles rues au-delà du seul tronçon concerné. Il faut évaluer un périmètre plus large pour que le trafic empêché dans la rue ne se reporte pas ailleurs, repoussant le phénomène de congestion dans une rue adjacente. La création d'une rue scolaire va de pair avec la sensibilisation des parents pour encourager d'autres pratiques de déplacements. Elle pourrait également se renforcer via la mise en place de pédibus ou de vélobus (des parents ou des bénévoles qui, à tour de rôle, accompagnent les élèves à l'école à pied ou à vélo).

Dans un premier temps, le GRACQ Gembloux suggère d'analyser la possibilité de créer une rue scolaire dans la rue Chapelle-Dieu à Gembloux centre. Ensuite, si le concept porte ses fruits, il pourrait être mis en place dans d'autres rues subissant ce même problème de congestion.

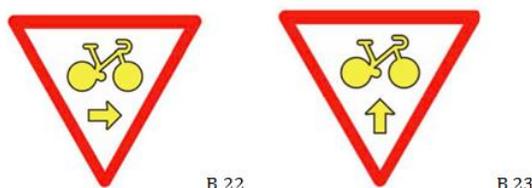


5. Systématiser les aménagements facilitant les déplacements à vélo

Systématiser les Sens Unique Limité (SUL), les cédez-le-passe aux cyclistes (panneaux B22/B23, voir ci-dessous) ainsi que les Zones Avancées pour Cyclistes (ZAC) devant les carrefours à feux. Ces aménagements facilitent le déplacement à vélo et offrent des liaisons plus directes pour les cyclistes. Concernant les SUL, le cycliste aura tendance à vouloir réduire l'effort et à emprunter le chemin le plus direct. De nombreux sens interdits qui devraient être des SUL forcent les cyclistes à circuler en ne respectant pas le code de la route.



Plus particulièrement, le GRACQ Gembloux regrette que le SUL de la rue Chapelle-Dieu approuvé par le Conseil communal de longue date ne soit pas encore réalisé.



6. Prolonger le réseau points-nœuds de la Province du Brabant wallon

Avec une vocation initiale plutôt touristique, le réseau de point-nœud est un système pratique et efficace pour organiser des itinéraires à vélo. Le réseau prévoit l'utilisation de voirie agréable pour le vélo, en site propre ou à faible trafic. Il s'inscrit dans un réseau à grande échelle qui permet de faire des liens avec les territoires voisins.

Une réflexion est actuellement menée par la Province de Namur sur cette thématique. Il faudra veiller à ce que les itinéraires proposés correspondent bien à la réalité de terrain et aux liaisons les plus adéquates.

Par ailleurs, les points-nœuds permettent également de valoriser les points d'intérêts touristiques et commerciaux (artisans) de l'entité.



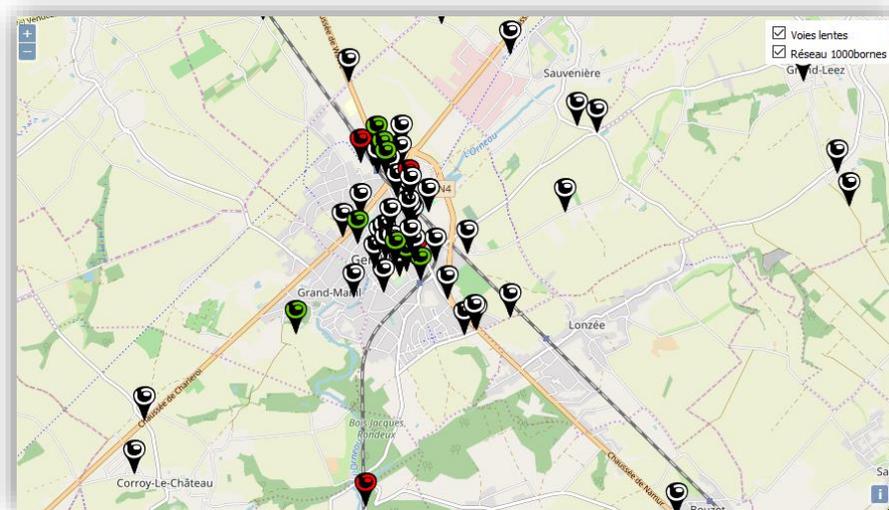
2. Points noirs vélo à Gembloux

7. Solutionner les points noirs vélos

A côté de la vision d'ensemble du réseau pour modes actifs, il semble utile d'améliorer la situation de manière plus ponctuelle et localisée dans différents endroits problématiques. A cette fin, le GRACQ Gembloux a mis en place une carte numérique des points noirs « vélo » sur le territoire. Toute personne peut y contribuer en ajoutant les points noirs qu'elle a observé sur son itinéraire. Pour chaque point noir, il est demandé de le localiser, de le catégoriser et de le décrire. Dans l'idéal, une photo sera ajoutée pour illustrer le problème mentionné.

La carte permet de faire évoluer les points noirs en plusieurs états : pas encore pris en compte, pris en compte, en cours de résolution, résolu. Il va de soi qu'une bonne concertation et coordination avec la Ville est indispensable pour donner du sens à cet outil. Les usagers répertorient les problèmes et la Ville peut donner suite (ou non, en expliquant pourquoi) au problème.

Un aperçu de la carte est donné dans l'image ci-dessous. La version en ligne est disponible sur Uello (<http://www.uello.be/>), il faut ensuite cliquer sur « Gembloux » pour centrer la carte sur la commune.



Constat effectué par **GRACQ Gembloux**, le **28 Décembre 2018**

Localisation : **Rue de Liroux**

Description détaillée : **La voirie est en très mauvais état sur tout une partie du chemin et de la rue de Liroux. Une réfection de la route serait nécessaire. En cas de croisement avec d'autres véhicules, les cyclistes sont obligés de rouler dans les trous et bords de voirie, ce qui est très inconfortable et engendre des risques de chute.**

Catégorie : **Revêtement dégradé (trous, soulèvement, mal réparé)**

Note du conseiller en mobilité (CeM) : **pas encore pris en compte (blanc)**

Gestionnaire de voirie : **pas encore de gestionnaire assigné**

Moderateur : **Gracq de Gembloux**





Constat d'un point noir

3. Communication et sensibilisation

Depuis plusieurs années, la Ville de Gembloux s’est accordé les moyens humains et financiers pour améliorer la situation des modes actifs. Nous ne pouvons que nous en réjouir. Si le travail n’est pas terminé à ce stade (voir les propositions des chapitres précédents), il n’en reste pas moins utile de faire connaître et de faire vivre l’existant. Dans ce but, des actions de communication et de sensibilisation paraissent nécessaires pour encourager les Gembloutois à se mettre en selle et pour convaincre de l’intérêt d’un changement de leurs habitudes de déplacement.

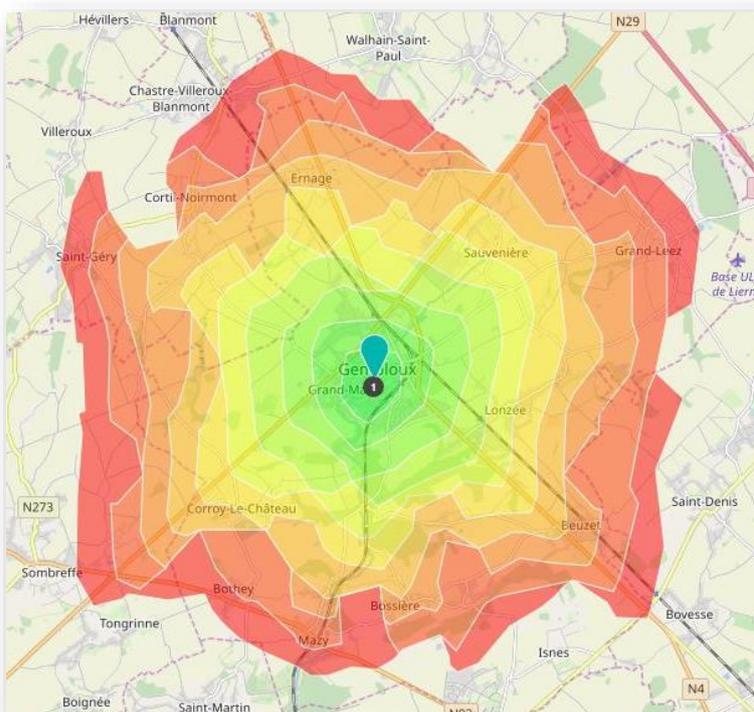
8. Gembloux, commune la plus cyclable de Wallonie

Plusieurs villes ont observé le constat que le facteur identitaire au vélo pouvait vivement contribuer à l’adhésion de ses habitants à la pratique de la bicyclette. En se prétendant commune la plus cyclable de Wallonie et en communiquant ce message, la Ville de Gembloux encouragerait ses habitants à s’identifier au vélo et à mieux considérer son utilisation de manière régulière, au-delà du simple loisir.

Cette communication serait un juste prétexte pour mettre en avant ce qui existe à Gembloux pour le vélo (liaisons cyclables, équipements et services - Point Vélo, parking vélo, ... -, commerces vélo, etc.)

Le Vel’Orneau qui a rencontré un franc succès durant l’été 2018 est un bel exemple de projet qui va dans ce sens.

Le GRACQ souhaite également montrer que le vélo n’est pas tellement difficile pour la plupart des habitants. Pour ce faire, la locale a réalisé une carte des courbes isochrones (= « temps de parcours égal ») jusqu’à 30 minutes de chaque village quartier. De cette manière, les cyclistes potentiels peuvent avoir une idée de la distance qu’ils peuvent parcourir en un trajet de 30 minutes à vélo ou avec un vélo à assistance électrique. Plus d’infos sur [la page du blog dédiée aux courbes isochrones](#).



Courbes isochrones depuis le centre de Gembloux par tranche de 3 minutes jusqu’à 30 minutes à vélo

9. Intégrer systématiquement la mobilité active dans les projets et aménagements communaux

Il est important que le personnel communal responsable du suivi de projets, des aménagements et des travaux entrepris par la Ville aient une attention systématique à l'impact de ceux-ci sur la mobilité active. La formation de certains membres du personnel dans ce sens peut être une plus-value tout comme la consultation régulière du service mobilité.

A titre d'exemple, des aménagements de chicanes récents à Grand-Leez montre l'absence de considération des cyclistes. En effet, il aurait été préférable de prévoir un laissez passer pour cycliste dans chaque chicane (moins de matériaux utilisés et moins de danger pour le cycliste qui doit emprunter la chicane).



10. Redynamisation de la Commission Vélo

La Commission Vélo qui a suivi le plan communal cyclable ne se réunit que (très) occasionnellement. Une Commission dynamique pour être une force de propositions et d'avis en matière de cyclabilité sur le territoire. La commission pourrait être étendue à l'ensemble des modes actifs.

11. Organiser des formations vélo-traffic et y inviter, notamment, les nouveaux habitants

L'enjeu autour d'un tel projet est d'encourager les habitants qui n'en ont pas l'habitude de se mettre au vélo. Certains ont une certaine appréhension liée au vélo, une formation « vélo-traffic » permet de leur donner confiance via des conseils et des exercices pratiques pour rouler dans le trafic. C'est également l'occasion d'aider ceux qui ne s'en sentent pas capable à se remettre en selle.

Il est notoire que les moments clés pour adapter ses comportements, dont ses modes de déplacements, sont liés à des périodes de grands changements, comme par exemple un déménagement, un changement de travail, etc.



Le GRACQ Gembloux souhaiterait mettre en place une collaboration avec la Ville de Gembloux pour inviter les nouveaux habitants, soit ceux qui viennent de déménager, à suivre une formation vélo-traffic. La locale peut organiser ces formations de manière régulière, plusieurs membres ayant suivi une formation de moniteur « vélo-traffic ».

D'autres publics pourraient être ciblés dans le cadre de ces formations, en fonction des partenariats et opportunités (lien avec le Plan de Cohésion Sociale, associations de parents pour les jeunes parents avec enfants, par exemple).

Dans le même ordre d'idée, le renouvellement de la Bike Experience qui vise le coaching personnalisé de membres du personnel communal pourrait être reconduit et proposé à d'autres entreprises de l'entité (notamment via les Zones d'Activités Economiques).

12. Mettre en place un système de pédibus/vélobus en partenariat avec les écoles

Les initiatives de pédibus/vélobus peuvent apporter de bons résultats en matière de mobilité, d'une part, mais également de conscientisation des enfants et des parents à l'intérêt d'adapter leurs modes de déplacements. Cela se fait généralement dans une ambiance conviviale ce qui donne de la motivation aux participants. Cela nécessite un peu d'organisation mais des expériences de ce type existent dans les communes voisines (La Bruyère notamment) et peuvent être inspirantes.

13. Organiser des conférences/débats sur le thème de la mobilité active

Pour convaincre à l'intérêt de la mobilité active (ou alternative à la voiture individuelle) et amener la réflexion sur la place publique, des conférences – débats pourraient être organisées en partenariat avec le Centre culturel et la Ville de Gembloux. Dans ce cadre, différents intervenants pourraient être invités et faire part de leur expérience et ce, dans différents domaines (exemple « vélo et santé », Sentiers.be, Taxistop, etc.)

4. Autres idées d'actions

14. Assurer la pérennité du Point Vélo de la gare de Gembloux

Le Point Vélo de la gare profite d'une localisation idéale et apporte des services précieux aux cyclistes de Gembloux. Sa fréquentation est de plus en plus importante. Il faut s'assurer qu'à l'avenir, il puisse être préservé.



15. Système de prêt de vélos électriques

La Ville de Gembloux pourrait acquérir une flotte de vélos électriques qu'elle pourrait mettre à disposition de ces citoyens de manière ponctuelle ou qu'elle pourrait louer pour des utilisations plus régulières.

Il est possible d'imaginer différents usages possibles : permettre l'accès à certains événements décentralisés, promenades groupées avec personnes âgées, location touristique, offrir des possibilités de déplacement pour des publics en recherche d'un emploi, d'un stage (chez Ekikrok par exemple), d'une formation (à l'IFAPME par exemple), visite thématique du territoire, etc.

16. Création d'un parc de BMX extérieur pour les jeunes

Le GRACQ Gembloux a été interpellé par un groupe de jeunes qui pratiquent régulièrement le BMX (vélo acrobatique). Ceux-ci regrettent le manque d'infrastructures sur le territoire, et notamment à Gembloux-centre, pour exercer leur hobby. Leur proposition serait d'améliorer les équipements existants le long de la rue Victor Debecker (diversifier les équipements et les rendre plus adaptés), voire d'implanter une infrastructure dans les abords du centre sportif de l'Orneau.



17. Favoriser l'intermodalité

Cibler les mobipôles, arrêts de transports en commun et zones de covoiturage sur le territoire, renforcer leur accès pour les modes actifs et mettre en place des parkings vélos de qualité pour le stationnement des vélos de longue durée.

18. Lutter contre le vol de vélo

Le vol de vélo est un réel fléau à enrayer car il dissuade fortement la pratique du vélo. Le phénomène de vol est considérable, en particulier dans le parking de la gare de Gembloux. La police organise régulièrement des marquages de vélo, Pro Velo et le GRACQ sensibilise à l'importance de s'outiller d'un bon système de sécurité (cadenas de qualité). Néanmoins, cela ne suffit pas à réduire le nombre de vol.

Un système de caméra de surveillance s'avère nécessaire à cet endroit. Dans l'idéal, il faudrait se mobiliser pour la création d'une base de données exhaustive reprenant le référencement avec code d'identification de chaque vélo. Cela dépasse l'échelon communal.

Au-delà du parking vélo de la gare, il semble pertinent de compléter le nombre de parking vélo de qualité dans différentes zones fréquentées de Gembloux (comme les zones commerciales par exemple).

19. Mettre en place un système de rickshaw pour les personnes à mobilité réduite

Basés sur un système de bénévolat, plusieurs initiatives de rickshaw se sont développées récemment à Bruxelles. Le service propose d'emmener des personnes âgées faire une balade, des courses, aller à un rendez-vous ou autre, dans un vélo-transporteur de personnes. Ce projet pourrait se faire en partenariat avec les maisons de repos et résidences-services, et en collaboration avec la centrale des moins mobiles. Un appel à volontaire permettrait de lancer la réflexion. Des aides financières pourrait s'avérer utiles pour le financement des vélos adaptés.

Initiative de frickshaw à Bruxelles : <http://www.frickshaw.org/>



5. Conclusion

A l'aube de la transition dans de nombreux domaines, de la réduction des ressources naturelles et énergétiques, de l'augmentation de leur coût, face aux problèmes de santé et aux pollutions engendrés par les carburants fossiles, confronté à un réchauffement climatique indéniable, il semble indispensable d'engendrer des mesures rapides et adéquates pour préparer un meilleur avenir et permettre à tout un chacun vivant sur le sol gembloutois de s'adapter.

Les déplacements dits actifs et, pour ce qui nous concerne, le vélo, se présentent comme une solution multiple au regard de ces enjeux. En effet, la bicyclette contribue à notre bonne santé physique et mentale, économise nos deniers, est favorable pour l'environnement naturel et social (convivialité), offre une autonomie d'action car il est relativement facile à entretenir et, cela va de soi, se prémunit de, voire réduit, la congestion automobile.

Convaincu par ses atouts, le GRACQ Gembloux se fixe l'objectif de promouvoir l'utilisation du vélo sur le territoire. Nous axons nos projets dans différents domaines et ciblons différents acteurs. Le plan d'action proposé à la Ville de Gembloux pour la prochaine législature comprend 19 idées d'actions qui paraissent particulièrement pertinentes pour encourager la pratique du vélo de manière régulière sur le territoire gembloutois. Il s'agit d'une première base de travail qui pourrait servir de support de concertation avec la Ville de Gembloux pour établir un programme d'action « mobilité » en lien avec la déclaration politique de la majorité actuelle.

Le GRACQ Gembloux se montre par conséquent intéressé d'établir un cadre de discussion et de concertation avec la Ville pour mener ces actions et contribuer au renforcement de cadre de vie à Gembloux au travers d'une mobilité moderne, résiliente et vecteur de liens sociaux.

La locale GRACQ de Gembloux

Gembloux@gracq.org

<http://gembloux.gracq.org/>

<https://www.facebook.com/GRACQGembloux/>