



AUDIT BYPAD TUBIZE

DECEMBRE 2021

Pro Velo



TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

Pro Velo

L'asbl Pro Velo développe des solutions personnalisées pour faciliter et renforcer la transition vers le vélo et contribue ainsi à une meilleure qualité de vie.

Acteur spécialisé et expérimenté dans le domaine de la mobilité vélo, nous vous aidons dans la réalisation d'audits et de plans d'action, de comptages, de conception de réseaux cyclables, de schémas directeurs, d'enquêtes et d'études.

Pro Velo se veut une force d'élaboration de la mobilité active. Un acteur innovant qui entend traduire son expertise en propositions concrètes. Construisons ensemble la mobilité de demain.

Chez TRIDÉE, nous sommes particulièrement attentifs au développement durable de la mobilité. Cela fait d'ailleurs même partie de notre nom. Nous travaillons avec nos clients pour développer des politiques de mobilité par 3x durables.



VERTE

Une politique de mobilité orientée long-terme place les modes de transport durables au centre de ses considérations. Nous travaillons souvent sur des projets qui visent explicitement à augmenter ou faciliter les modes de déplacements dits 'verts', c'est-à-dire : la marche à pied, rouler à vélo, les transports en communs, les voitures partagées et les modes de transport électriques. En général, nous travaillons toutefois sur toutes les formes de mobilité, y compris la circulation automobile.



PORTÉE

De par notre expérience, nous savons à quel point il est important d'avoir un large soutien au sein de la population et des autres parties prenantes. Le besoin de participer continue de grandir et les possibilités de le faire font de même – de manière traditionnelle ou via des outils intelligents en ligne. C'est pourquoi nous recommandons d'ailleurs fortement la participation à nos clients en nous les aidons dans cette démarche : nous n'analysons pas seulement qui a de l'influence, mais proposons également une approche afin d'optimiser le degré d'implication et de satisfaction de tous.



INTÉGRALE

La mobilité n'est pas un but mais un moyen : elle sert notamment à arriver quelque part, que ce soit pour aller à l'école, au bureau, au magasin ou encore pour rejoindre son centre de sport, etc. Les choix à faire en mobilité peuvent souvent être difficiles et coûteux. Ceux-ci ne deviennent acceptables, voire même agréables, que s'ils font partie intégrante d'autres politiques. Il est en effet important de chercher des liens entre domaines politiques et à élaborer des visions partagées – à travers une grande connaissance, des capacités d'analyse et une petite dose de créativité.

Document

Titre	Audit BYPAD Tubize
Date	Décembre 2021
Auteurs	Marik Lahon (Pro Velo) ; Chloé Mispelon (Tridee) ; John Nieuwenhuys Pro Velo
Maître d'ouvrage	Commune de Tubize
Personnes de contact	Cécile Lorge

Table des matières

1.	Introduction.....	1
2.	La méthode BYPAD.....	2
3.	Audit BYPAD.....	5
3.1	Contexte régional.....	5
3.2	Profil et potentiel vélo de la Commune de Tubize.....	6
3.2.1	Profil démographique.....	6
3.2.2	Mobilité.....	7
3.2.3	Configuration du territoire.....	8
3.3	Politique et projets en matière de mobilité douce : Plan Wallonie Cyclable.....	17
3.4	Le vécu du cycliste selon le type d'environnement.....	19
3.4.1	Centre de Tubize (Rue de Mons).....	20
3.4.2	Centre de Tubize (Rues environnantes).....	21
3.4.3	Manque de continuité des aménagements cyclables.....	22
3.4.4	Nouvel aménagement cyclable réalisé au chemin de Ripain.....	23
3.4.5	Aménagements cyclables à corriger/créer.....	24
3.4.6	Espace à redimensionner.....	26
3.4.7	Abords d'écoles difficilement accessibles à vélo.....	27
4.	Diagnostic BYPAD.....	28
4.1	Le diagnostic par module.....	28
4.1.1	Besoin des cyclistes – niveau 1.75.....	28
4.1.2	Responsabilité et coordination – niveau 1.4.....	28
4.1.3	La politique cycliste dans les textes – niveau 2.5.....	29
4.1.4	Moyens et acteurs – niveau 1.5.....	30
4.1.5	Infrastructure et sécurité – niveau 1.....	30
4.1.6	Communication et promotion – niveau 1.....	31
4.1.7	Education – niveau 1.....	31
4.1.8	Actions complémentaires – niveau 1.....	31

4.1.9	Evaluation et impacts – niveau 0.5.....	32
4.2	En un clin d’œil.....	32
5.	Pistes d’actions	34
5.1	Objectifs.....	34
5.2	Tubize - commune pilote Wallonie cyclable.....	35
5.3	Champ d’action A : Rouler à vélo.....	36
5.3.1	Orientations générales pour la cyclabilité.....	36
5.3.2	Schéma Directeur Cyclable	37
5.3.3	Apaisement du Centre-Ville de Tubize	44
5.3.4	Phases test	47
5.3.5	Entretien des infrastructures et aménagements cyclables	48
5.4	Champ d’action B : le vélo à l’arrêt.....	49
5.4.1	Créer une offre dense d’arceaux dans les grandes entités – Stationnement courte durée	49
5.4.2	Offre de stationnement longue durée	50
5.4.3	Zoom sur le stationnement et infrastructure en abord d’école.....	52
5.5	Champ d’action C : “encourager le vélo”	54
5.5.1	Communication.....	54
5.5.2	Evènement « Grand Public »	56
5.5.3	Mener des formations ciblées	57
5.5.4	Action « Nouveaux Habitants »	59
5.6	Champ d’action D : Ancrer la politique cycliste.....	61
5.6.1	Programmer et évaluer la politique vélo.....	61
5.6.2	Ancrage bonnes pratiques de gouvernance avec les services externes	62
5.6.3	Ancrage bonnes pratiques de gouvernance avec les différents départements de l’administration communal.....	62
5.6.4	Renforcer le rôle de la Police concernant la politique vélo.....	63
5.6.5	Formation continuée – Cellule Mobilité	64
5.6.6	Statuts Commission Communale Vélo.....	64

1. Introduction

La pertinence du vélo en contexte urbain n'est plus à prouver : face aux enjeux de congestion urbaine, de qualité de l'air, de convivialité des espaces publics ou encore de santé publique, le vélo se présente comme un levier de premier choix.

Dans un contexte de crise sanitaire favorisant l'adoption du vélo comme mode de transport quotidien, la Commune de Tubize souhaite faire la part belle au vélo pour l'aider dans cette transition.

Pour cela, il est nécessaire de s'interroger sur l'état actuel de la politique cyclable communale : quelle est l'étendue de l'infrastructure (pour rouler, mais aussi pour stationner) ? Quel en est l'état ? Quelles sont les mesures mises en place pour encourager les citoyens à se mettre en selle ? En sont-ils convenablement informés ?

La démarche de l'audit BYPAD a précisément été conçue à partir de ces questions et permet de construire une base solide à l'élaboration d'un Plan vélo.

Le processus a été développé par des spécialistes de la mobilité dans le cadre d'un projet européen en 2001 et fait régulièrement l'objet d'une mise à jour. Il permet d'évaluer la politique vélo, en rassemblant au sein d'un groupe de travail (GT) décideurs politiques, agents de l'administration et usagers. Ensemble, ceux-ci évaluent les différentes composantes de la politique vélo du territoire, en utilisant un questionnaire standardisé. Le groupe est amené à trouver un consensus pour l'évaluation de chacun des points. Sur cette base est élaboré le plan d'action, destiné à répondre aux enjeux mis en évidence par l'évaluation.

N.B. : les abréviations suivantes seront utilisées pour les aménagements cyclables :

PCS	Piste cyclable séparée
PCM	Piste cyclable marquée
BCS	Bande cyclable suggérée
ZAC	Zone avancée pour cyclistes
CEM	Conseillère/Conseiller Communal en Mobilité
CCV	Commission Citoyenne Vélo de la Commune de Tubize
WACY	Plan d'investissement « Wallonie Cyclable »

2. La méthode BYPAD

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

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

L'audit BYPAD repose sur les avis experts des auditeurs BYPAD et l'expertise de terrain d'un **groupe de travail composé d'acteurs locaux** : des cyclistes, des décideurs politiques et des techniciens communaux. Leur rôle est d'activement participer à l'audit. Ensemble, par consensus, ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

L'audit commence par une **analyse de la politique cyclable actuelle**. Pour cela, le contexte régional et communal est décrit en détail. Le profil vélo de la commune est dressé basé sur la politique cyclable dans les plans et les projets de la commune. Une visite de terrain complète la vision sur la politique cyclable aujourd'hui.

La méthode BYPAD utilise ensuite un **questionnaire standardisé** qui est la base d'une évaluation commune par le groupe d'acteurs locaux. Le questionnaire qu'ils remplissent individuellement est structuré en 9 modules, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Le groupe d'acteurs locaux l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères.

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

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



Les Modules BYPAD



Les niveaux de développement BYPAD

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

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

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

Composition du groupe de travail BYPAD

TYPE	NOM-PRENOM	SERVICE
Décideur politique	Sabine Desmedt	Echevine de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme
Décideur politique	Pierre Anthoine	Echevin des travaux et de la mobilité
Fonctionnaire	Cécile Lorge	Conseillère en Mobilité
Fonctionnaire	Inès Tancrez	Cheffe du Département Cadre de Vie
Fonctionnaire	Fabrice Grégoire	Brigadier au service voirie
Fonctionnaire	Bertrand Janssen	chef du service circulation
Usager	Phillipe Sax	Usager
Usager	Jan Drezen	Usager, membre du groupe local « GRACQ »
Usager	Jean-Luc Bourgois	Usager, membre du groupe local « GRACQ »

3. Audit BYPAD

3.1 Contexte régional

Dans sa déclaration de politique régionale, le Gouvernement wallon affirme vouloir doubler l'usage du vélo d'ici 2024 et voir le nombre de cyclistes multiplié par 5 d'ici 2030.

Les leviers sont multiples : déplacements domicile-travail, déplacements de services ou personnels (faire ses courses, rendre visite à des proches...) entre les communes, mais aussi au sein-même de celles-ci.

		Lieu de travail			
		Bruxelles	Flandre	Wallonie	Belgique
Domicile	Bruxelles	4,3	15,3	32,5	7,2
	Flandre	29,5	12,8	33,6	15,0
	Wallonie	43,9	41,1	13,4	19,4
	Belgique	24,4	13,3	14,2	15,5

Distances domicile-travail moyennes selon le lieu de travail et le domicile

Source : *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017*

On estime généralement que le potentiel du vélo est optimal pour les trajets compris entre 500 mètres et 7 kilomètres ; le développement récent de l'assistance électrique invite à revoir ces chiffres à la hausse. La distance domicile-travail moyenne des Wallons, inférieure à 15 km, se présente ainsi comme une belle opportunité. Pour les trajets de plus longue distance, il s'agira de créer le contexte le plus favorable possible à l'intermodalité vélo/transports en commun.

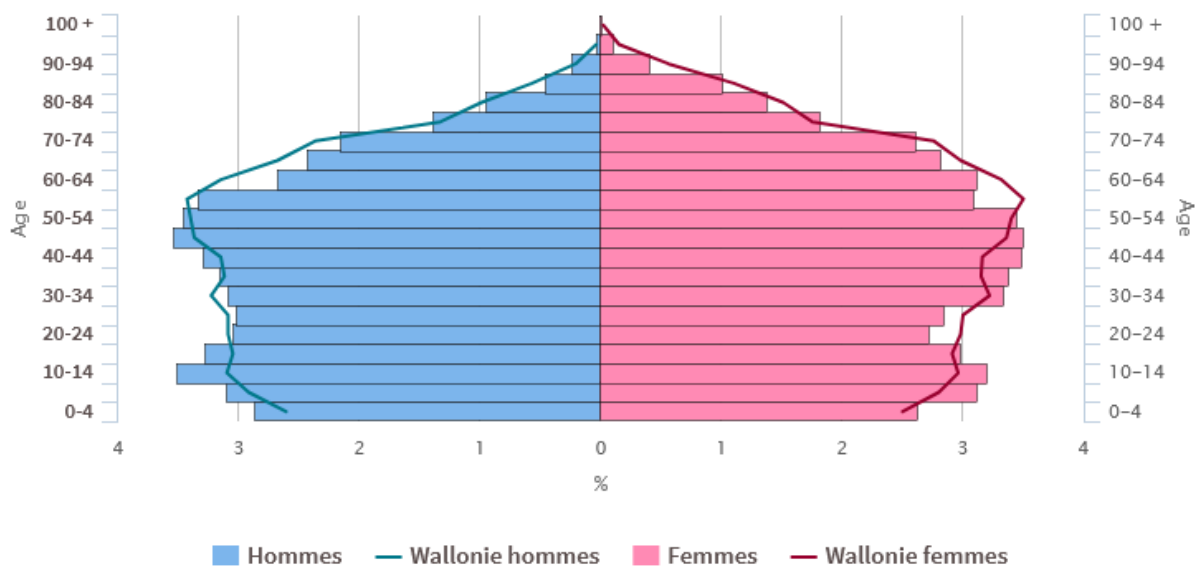
La part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail en Wallonie n'est que d'un peu plus de 1%, il y a donc encore une réelle marge de progression.

Pour concrétiser son ambition, la Wallonie s'est dotée dès 2010 du plan Wallonie cyclable comprenant toute une série d'actions ayant pour but d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et augmenter significativement son utilisation en Wallonie.

3.2 Profil et potentiel vélo de la Commune de Tubize

3.2.1 Profil démographique

Au 1^{er} janvier 2021 la Commune de Tubize comptait 27.388 habitants sur une superficie totale de 32,8 km², soit une densité de population de 834,2 habitants/km². La répartition par tranche d'âges se présentait telle que figurée ci-dessous.



Pyramide des âges de l'entité Tubize (01/01/2021)

Source : SPF Economie - Statbel

Le profil de la pyramide des âges à Tubize correspond à celle observée pour la Région Wallonne. Notons toutefois un nombre de jeunes (âgés de 14 ans ou moins) plus élevé que la moyenne observée en Région Wallonne.

Tubize est donc une commune globalement jeune. Celle-ci dispose d'un âge moyen de la population de 40,6 ans et se classe ainsi 57^{ème} parmi les 262 communes de la Région Wallonne.

53	Libin	40,6 an(s)
54	Manhay	40,6 an(s)
55	Perwez	40,6 an(s)
56	Thimister-Clermont	40,6 an(s)
57	Tubize	40,6 an(s)
58	Herstal	40,7 an(s)
59	Manage	40,7 an(s)
50	Merbes-le-Château	40,7 an(s)
51	Messancy	40,7 an(s)

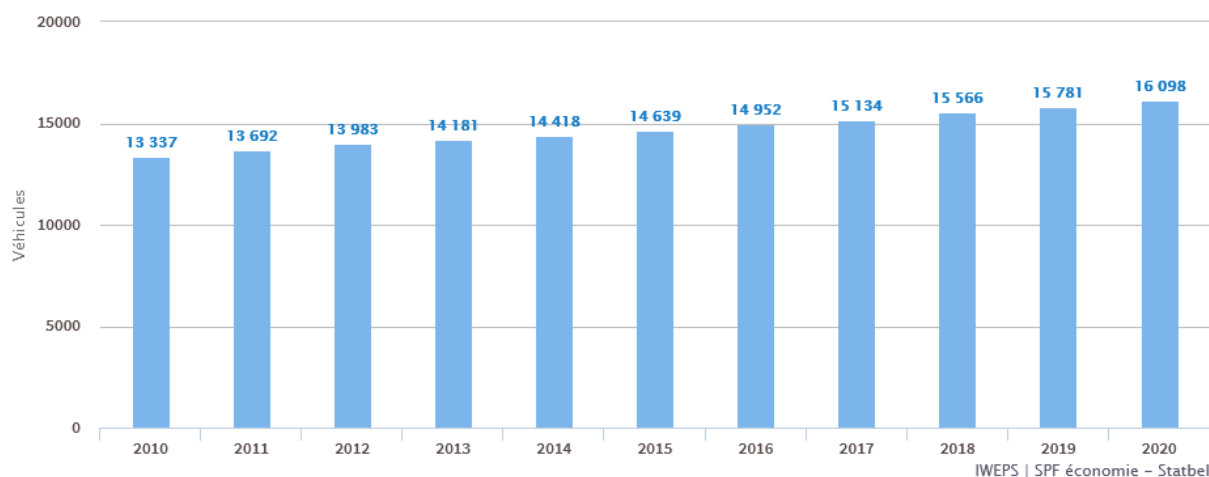
Âge moyen de la population à Tubize (01/01/2021)

Source : IWEPS ; SPF économie – Statbel

3.2.2 Mobilité

Evolution du parc de véhicules de l'entité TUBIZE.

Évolution du parc de véhicules de l'entité TUBIZE (Commune)



Evolution du parc de véhicules de l'entité de Tubize (Commune)

Source : IWEPS ; SPF économie – Statbel

Parmi ce parc automobile important, 12.711 véhicules sont enregistrés comme étant des véhicules particuliers. Un chiffre important, puisque seules 24 communes font mieux dans toute la Wallonie. Ce chiffre a augmenté ces dernières années d'environ 17% en 10 années seulement (La Ville de Tubize comptait 10.826 voitures privées au premier Août 2010 (IWEPS ; 1.08.2010)).

231	Chaufontaine	11 844 véhicule(s)
232	Rixensart	11 839 véhicule(s)
233	Fleurus	11 981 véhicule(s)
234	Saint-Ghislain	12 383 véhicule(s)
235	Tubize	12 711 véhicule(s)
236	Oupeye	12 923 véhicule(s)
237	Flémalle	13 123 véhicule(s)
238	Andenne	13 182 véhicule(s)
239	Gembloux	13 237 véhicule(s)

Nombre de voitures privées à Tubize & comparaison avec les 262 communes de la Région Wallonne (01/08/2021)

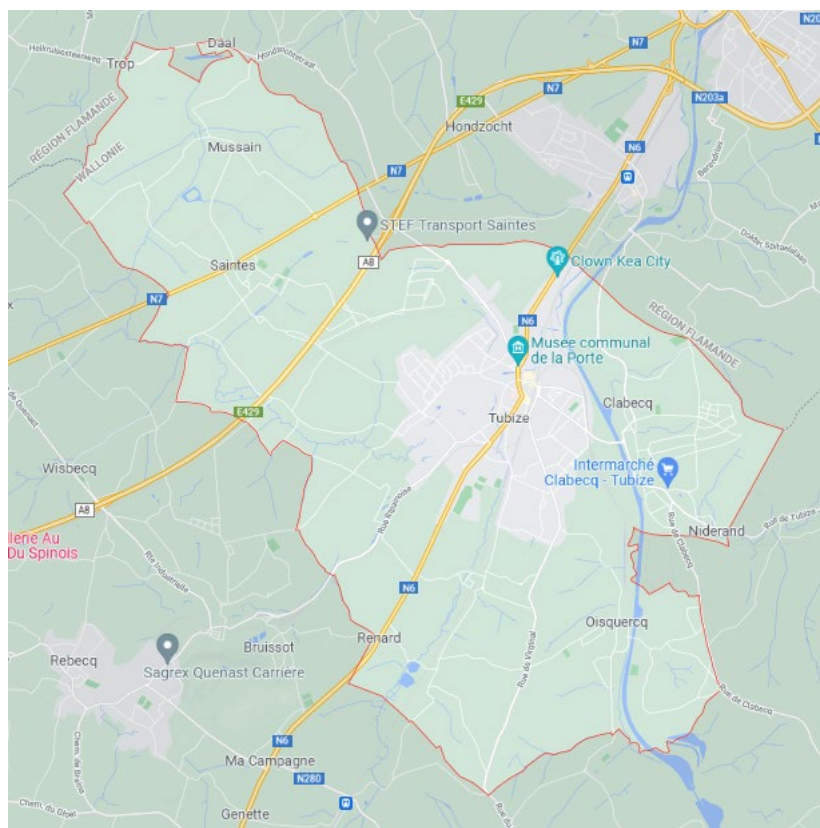
Source : IWEPS ; SPF économie – Statbel

3.2.3 Configuration du territoire

Localisation & réseau viaire

Tubize est située sur le plateau Hennuyer-Brabançon, à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Bruxelles et à la limite de l'arrondissement Halle-Vilvoorde. La commune de Tubize rassemble aujourd'hui, outre le centre-ville de Tubize proprement dit, les entités rurales de Oisquerq et de Saintes, ainsi que l'entité industrielle de Clabecq.

La commune est traversée par un **réseau dense de voies de communication** (routes et chemin de fer) convergeant vers l'agglomération bruxelloise. Les principaux axes routiers sont l'autoroute A8 Bruxelles-Tournai-Lille, la N7 Bruxelles-Tournai à Saintes, la N6 Bruxelles-Mons, la route provinciale à Tubize (liaison N7/A8 sortie 23/N6/Braine le Château).

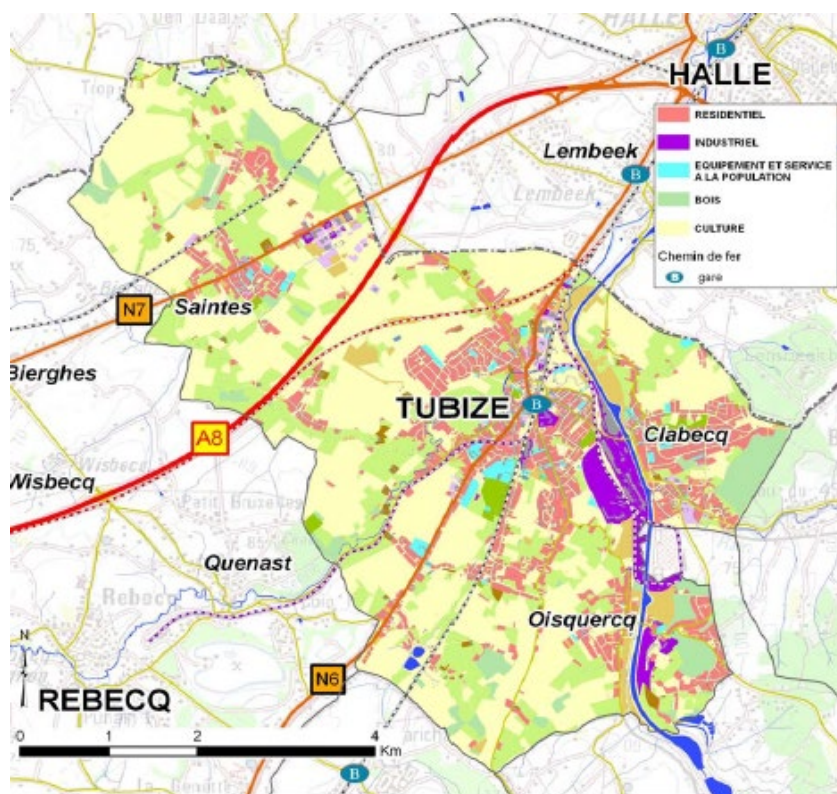


Carte routière Tubize
Source : Google Maps (28.09.2021)

Comme le souligne le Plan Communal de Mobilité de Tubize (2010), les zones d'habitat sont dispersées sur le territoire formant une série de petits noyaux dont les villages historiques de **Tubize** et **Clabecq** sont les principaux. Tubize développe un habitat linéaire le long des voies de communications avec peu ou pas de liaison entre ces voies. Les zones industrielles s'étendent le long du canal de Charleroi et de la N7.

Les villages constituant l'entité peuvent être caractérisés comme suit :

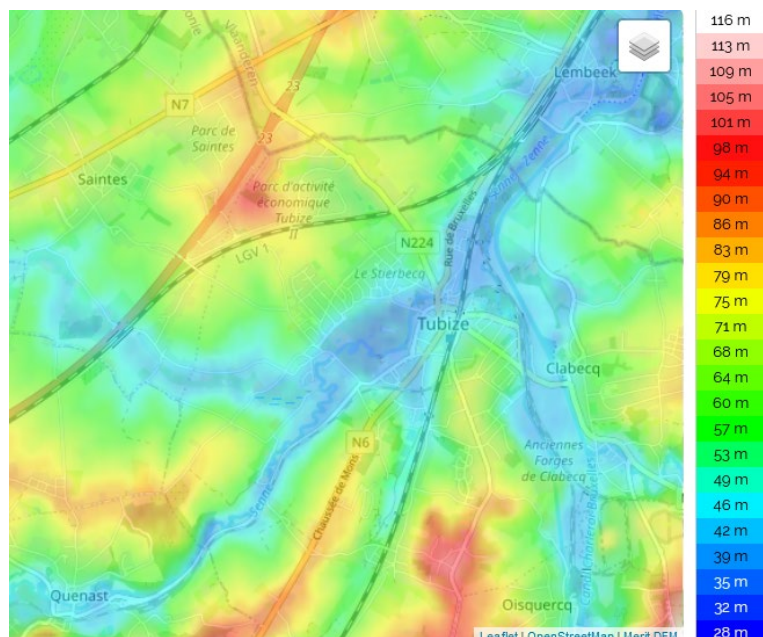
- Tubize : concentre les principaux services et équipements, à Tubize centre. Les commerces sont principalement concentrés suivant deux axes : la N6 (de la rue de Nivelles à la rue Ferrer) et la rue de la Déportation, avec une extension au plateau de la gare ;
- Clabecq : occupe une position intermédiaire (écoles, poste, foyer culturel, ...). Les commerces sont placés autour de la place J. Goffin, au centre de Clabecq, et le long de la route provinciale ;
- Saintes : possède un minimum d'équipements (poste, bibliothèque, écoles, ...). Quelques commerces s'étirent le long de la N7 et sur la Place A. Dupont, au centre de Saintes ;
- Oisquercq : est le "parent pauvre" avec peu de services, mise à part une école en face de la place de l'église.



Occupation du sol à Tubize
Source : Plan Communal de Mobilité de Tubize (2010)

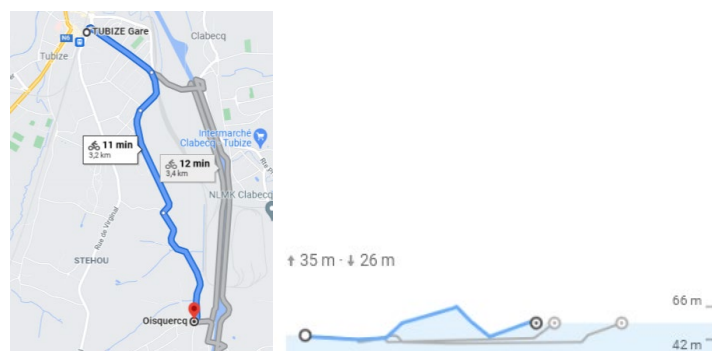
Relief

Le relief de la commune est ondulé et fortement marqué par les vallées des cours d'eau qui ont entaillé de profonds sillons dans le plateau (en particulier la Senne). Le point culminant (110 m) se situe au sud de la commune, au niveau de l'interfluve entre la Sennette et le Coeurcq.



*Carte Topographique de Tubize
Source : topographic-map.com (2021)*

Ce relief reste relativement faible et donc adapté pour la pratique du vélo. A titre d'illustration, un déplacement à vélo depuis la Gare de Tubize vers le village historique de Saintes comptera environ 50 mètres de dénivelé positif (sur une distance de 4,8 kilomètres) ou encore 35 mètres de dénivelé positif pour se rendre vers le village historique de Oisquercq (sur une distance de 3,2 kilomètres).



*Illustration : relief entre Tubize Gare & Oisquercq
Source : Google Maps (2021)*

Pôles de destination

Une grande partie des services et équipements sont concentrés à Tubize centre. Les commerces suivent principalement deux axes : la N6 (de la rue de Nivelles à la rue Ferrer) et rue de la Déportation (avec une petite extension au niveau de la gare).

Clabecq occupe une position intermédiaire (écoles, poste, foyer culturel, ...) et quelques commerces (place J.Goffin ; le long de la route provinciale).

Saintes possède un minimum d'équipements (poste, bibliothèque, écoles, ...) et commerces le long de la N7.

Oisquercq, enfin, dispose d'une école en face de la place de l'église.

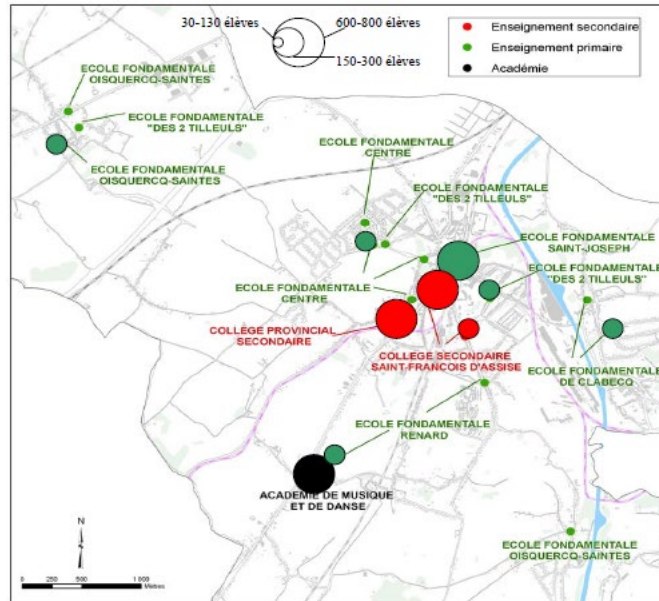


Différents commerces & équipements implantés le long de la N6 – Tubize
Source : Google Maps



Différents commerces & équipements implantés le long de la rue de la Déportation – Tubize
Source : Google Maps

La Ville de Tubize compte au total 6 écoles fondamentales et 2 écoles secondaires comportant respectivement 15 et 3 implantations distinctes.



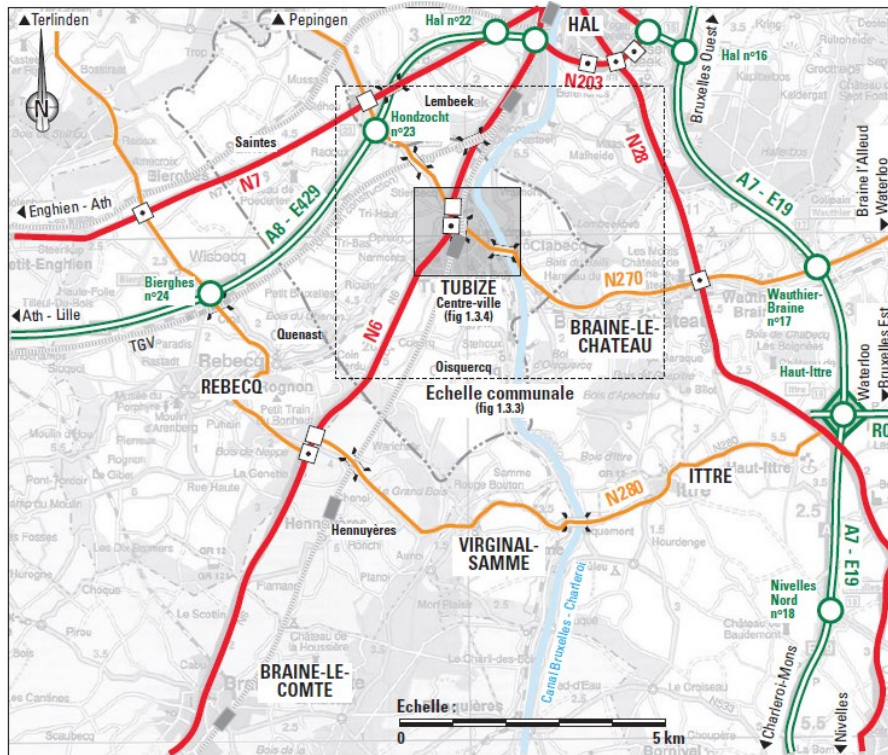
*Localisation des établissements scolaires à Tubize
Source : PCM (2010)*

Déplacements automobiles à Tubize

Comme nous l'avons déjà souligné ci-dessus, la commune de Tubize est traversée par un **réseau dense de voies de communication** (routes et chemin de fer).

Une analyse du réseau routier réalisée dans le Plan Communal de Mobilité de Tubize (2010) met en évidence plusieurs points :

- Un réseau structurant de forme radiale, orienté sur Hal/Bruxelles, aussi bien pour les infrastructures ferroviaires et fluviales que routières (A7 et A8 pour le réseau autoroutier, N6, N7 et N28 pour le réseau principal)
- Les déplacements sur l'axe Est-Ouest sont assurés uniquement par le réseau secondaire et sont concentrés sur les quelques points de franchissement existants des réseaux structurants.



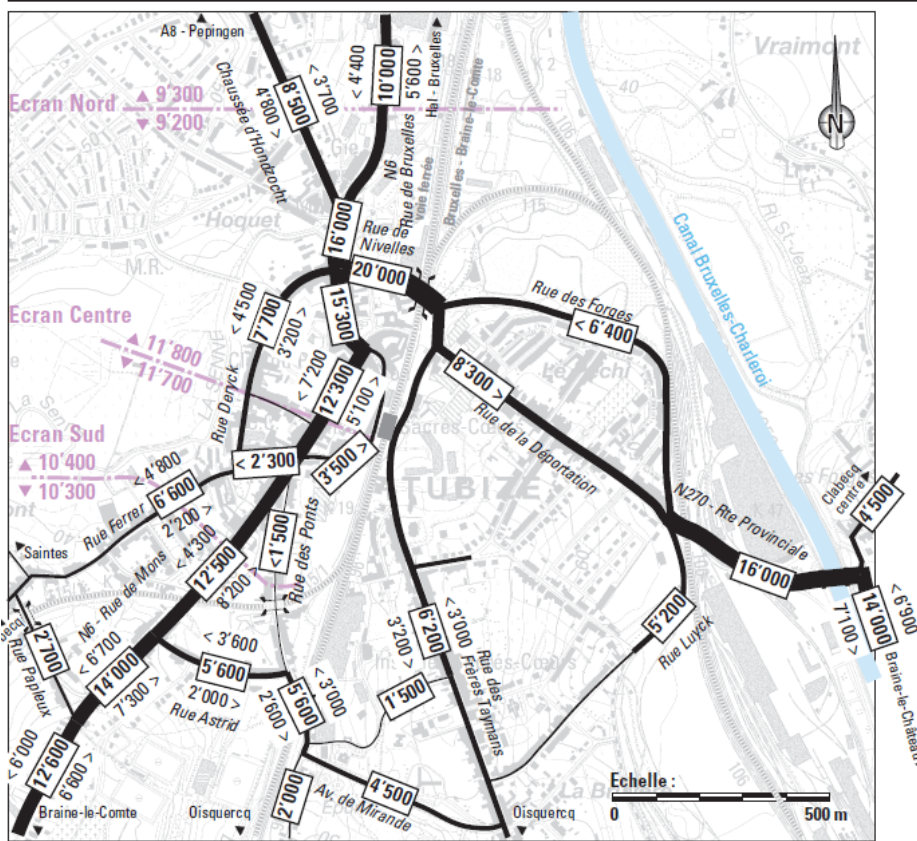
*Hiérarchie actuelle du réseau routier à l'échelle de la commune élargie
Source : PCM (2010)*

Ce réseau routier connaît des **charges de trafic très importantes**, en particulier en centre-ville de Tubize qui engendrent des phénomènes importants de **saturation** :

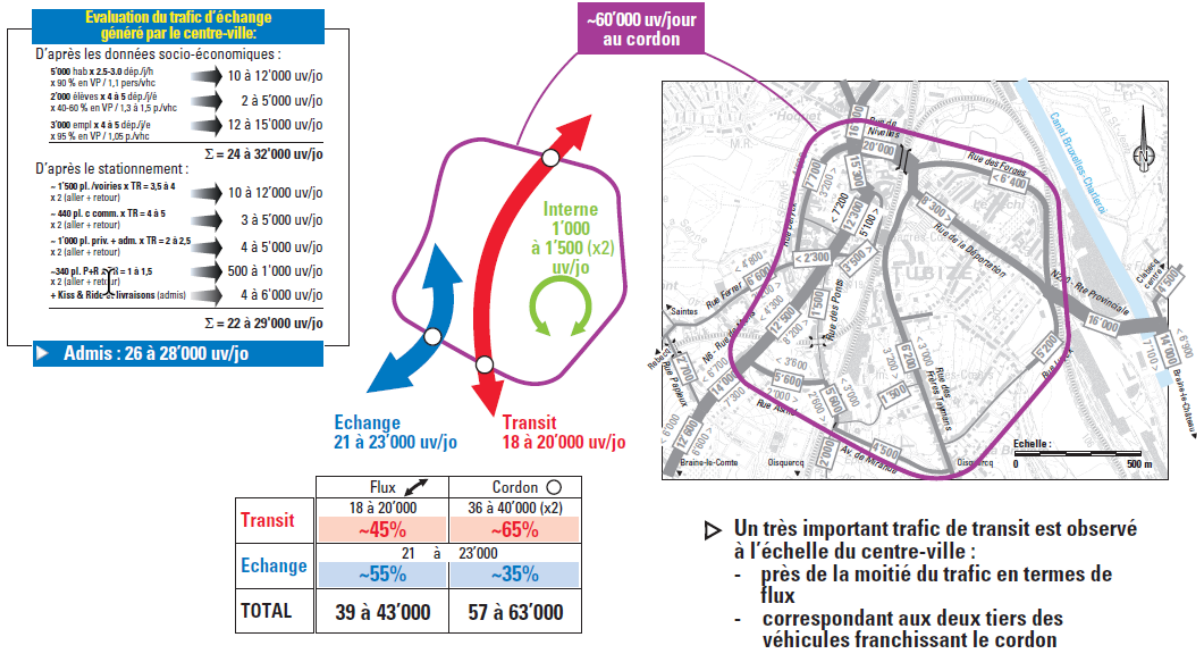
- Les axes structurants supportent des flux compris en 10.000 et 20.000 uv/jour.
- Sur le réseau collecteur, les charges de trafic sont comprises entre 1000 et 8000 uv par jour.
- Le carrefour N6-rue de Nivelles est de loin le plus chargé, avec au total près de 30.000 uv/jour entrants.

Selon ce PCM toujours, nous pouvons estimer plus globalement une génération du trafic à l'échelle du centre-ville entre 26.000 et 28.000 uv/jour. Un problème important concernerait le trafic de transit évalué à 18.000 à 20.000 uv/jo au total, se répartissant essentiellement sur les liaisons Nord-Sud (N6) et Nord-Est (N6-N270).

Il est important de rappeler une nouvelle fois que cette analyse a été réalisée en 2010. Or, au vu de l'évolution positive du parc automobile à Tubize, nous pouvons nous attendre à ce que la situation se soit dégradée aujourd'hui.



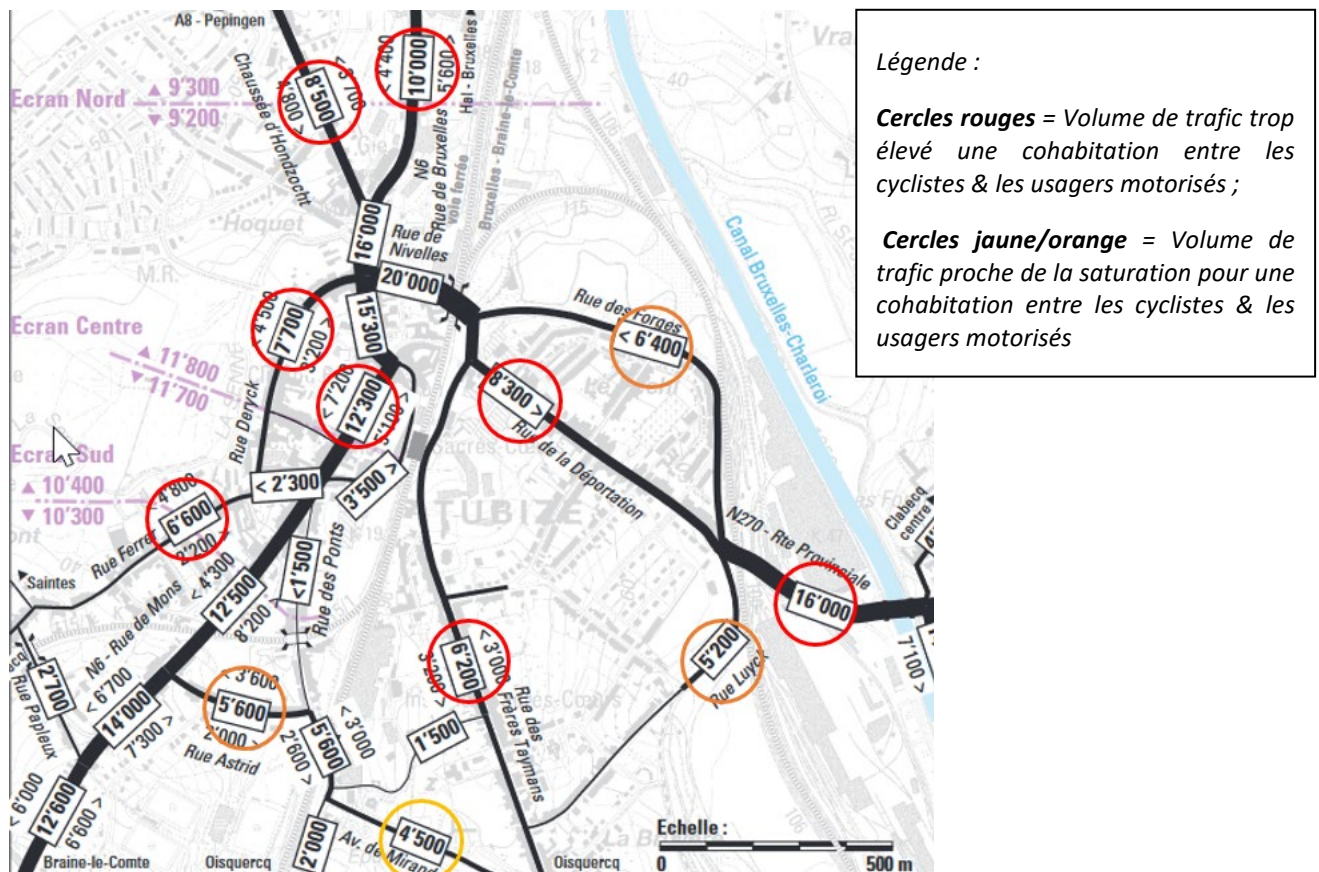
Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen à l'échelle du centre-ville (Etat début décembre 2006)
Source : PCM (2010)



Structure du trafic automobile à l'échelle du centre-ville (Etat décembre 2006)
Source : PCM (2010)

Ce volume de trafic motorisé constitue un véritable enjeu pour la politique cyclable à Tubize. En effet, la proximité avec les usagers motorisés est souvent facteur de stress, d'inconfort et de sentiment d'insécurité pour les cyclistes, même si elle ne s'avère pas rédhibitoire pour certains d'entre eux. **Le volume de trafic est donc un indicateur important à garder à l'esprit pour apprécier si cette proximité est fréquente ou non, et donc si une mixité d'usage de la chaussée est envisageable.**

A titre d'illustration, le guide d'aménagement publié par le Cerema « Rendre sa voirie cyclable – les clés de la réussite » (2021) soulignait que les différents retours de gestionnaires de voirie à l'international estiment qu'**au-delà de 4000 uvp/jour** dans les deux sens, la **cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés** sur un même espace s'avère très souvent **problématique**. Lorsque nous confrontons cet indicateur aux informations dont nous disposons actuellement sur les volumes de trafic au centre de Tubize, on remarque que la plupart des voiries sont problématiques :



Charges de trafic d'un jour ouvrable moyen à l'échelle du centre-ville (Etat début décembre 2006)
 Source : PCM (2010) ; Pro Velo (2021)

Réseau à Haut Potentiel Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie est un outil d'orientation développé par le SPW visant à identifier les axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire wallon. Ce Schéma est le résultat de l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés en Wallonie et dans les régions ou pays

voisins selon des critères bien précis. Ces itinéraires ont pour objectif de constituer la colonne vertébrale du réseau cyclable wallon.

Le potentiel cyclable élevé d'une voirie n'est pas déterminé en fonction de son état actuel, mais bien de son niveau d'attractivité potentiel pour le cycliste quotidien et de loisir. Ainsi, l'information relative à la sécurité et la praticabilité des liaisons cyclables entre pôles est issue d'une première étude datant de 2010. Une **mise à jour** du Schéma directeur cyclable vient d'être finalisée en **juin 2021**. Elle est aujourd'hui disponible sur le portail cartographique du SPW.

Il est intéressant de souligner que pour l'agglomération de Tubize, plusieurs voiries régionales sont concernées et identifiées comme étant prioritaires à aménager :

- Nationale 6 – Rue de Bruxelles
- Rue Ripainoise/Rue Ferrer/Bd G. Deryck/Rue de Nivelles/Rue de la Déportation/Rue Provinciale
- Ravel – Quai du Canal

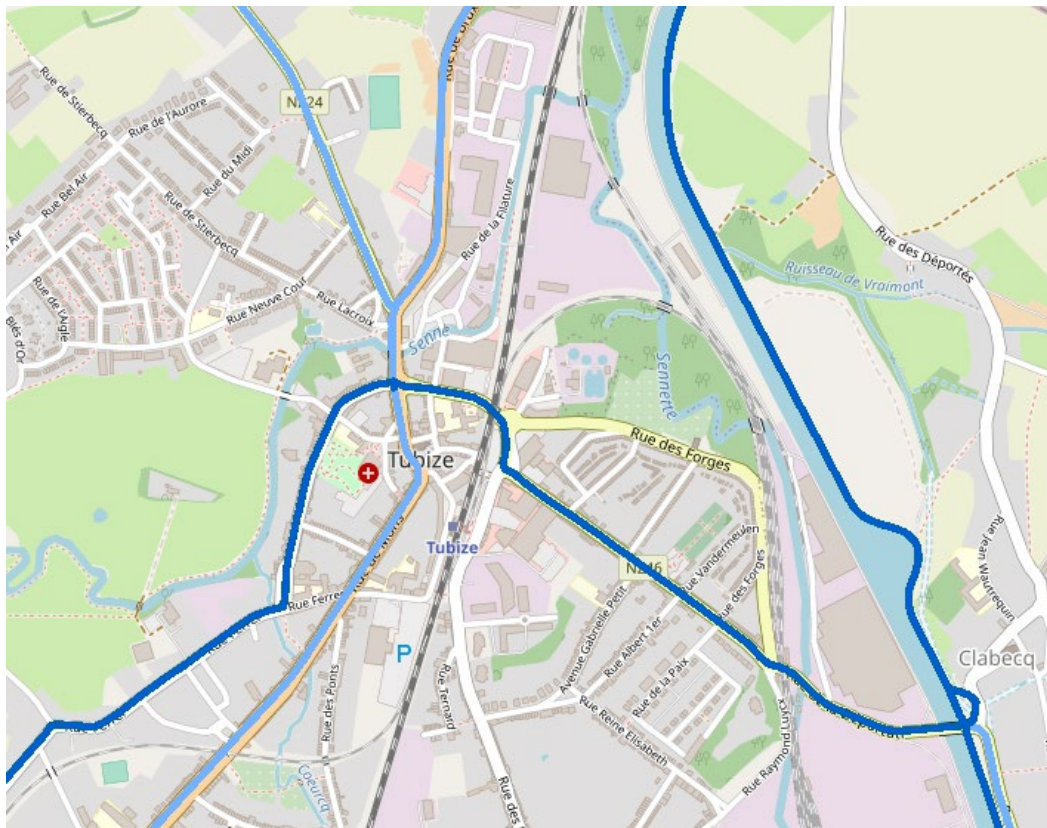


Schéma Directeur Cyclable Wallonie
Source : Geoportail de la Wallonie

3.3 Politique et projets en matière de mobilité douce : Plan Wallonie Cyclable

Dans son dossier de candidature « Wallonie Cyclable », la Commune de Tubize décrit sa volonté de définir un réseau d'itinéraires pour les modes actifs ayant à la fois une vocation utilitaire (connexion entre quartiers et entre pôles) et de loisirs (circuits de promenade, parcours santé...), en utilisant le réseau de chemins et sentiers, de voiries agricoles, de ruelles, de trottoirs...et en créant localement de nouveaux itinéraires.

Etat des lieux :

Le réseau des modes actifs est constitué de tronçons en site propre (chemins, sentiers, voies lentes) et de tronçons en voiries : trottoirs partagés et accotements. Ce réseau est globalement praticable mais il compte de nombreuses discontinuités (trottoirs trop étroits ou encombrés par du mobilier urbain, traversées non sécurisées, etc.) qui sont autant de points d'attention que la Ville annonce avoir à cœur de solutionner.

Dans ce cadre, la Ville de Tubize a réalisé un état des lieux du réseau d'itinéraires privilégiés pour les modes actifs dans le centre :



Etat des lieux « Réseau Cyclable » à Tubize
Source : Dossier de candidature WaCy Tubize

Projet WaCy : liaison mobilité active entre le nouveau lotissement « les Confluents » et le centre de Tubize

La réhabilitation de l'ancien site des forges de Clabecq de 85 hectares est un projet ambitieux pour la Ville. A terme, il va générer plus de 2400 logements, un ensemble de PME et un parc d'activités économique. Celui-ci est phasé en plusieurs sous-projets repérés sur la carte ci-dessous :

- Le projet Confluents de 11 ha et comprendra un Outlet Mall et +- 600 logements
- Le projet European qui proposera un centre culturel, une bibliothèque, un hôtel et un centre de bien-être
- Un parc d'activité économique de 23,9 ha



Projet de lotissement « Les Confluents » & Projet « Cyclo-piéton »

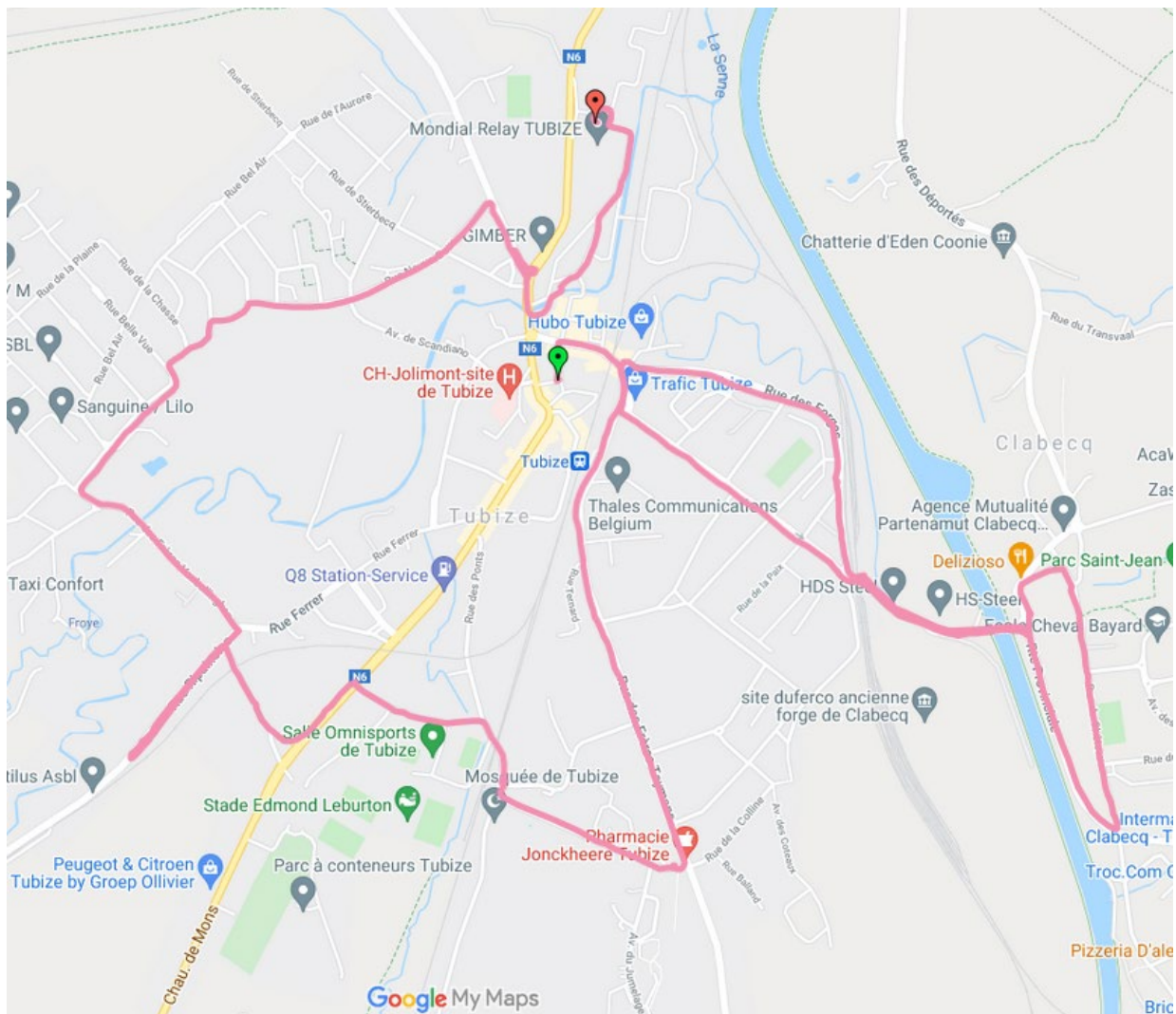
Source : Dossier de candidature WaCy Tubize

L'idée de la Ville est de créer une liaison de mobilité active entre ce quartier naissant et la gare de Tubize en passant par des terrains communaux situés le long de la rue des Forges.

La rue de la Déportation relie actuellement la gare de Tubize à l'ancien site des forges et à l'entité de Clabecq. Ce projet de piste cyclable hors voirie permettra aux usagers actifs de relier le nouveau quartier des « Confluents » et l'entité de Clabecq au centre-ville et à la gare de Tubize.

3.4 Le vécu du cycliste selon le type d'environnement

En date du 5 juin 2021, les membres du groupe de travail ont été invités à participer à une visite de terrain à vélo sur le territoire de Tubize. La visite de terrain est un moment d'échanges sur le terrain, qui a permis d'alimenter le diagnostic et de faire germer certaines idées pour la suite du processus. Mais aussi, elle a permis de donner à chacun des membres du groupe de travail une base commune pour juger de l'état de la cyclabilité du territoire communal de Tubize.



Cartographie de la visite de terrain réalisée le 23 septembre 2021 en présence du groupe de travail BYPAD Tubize

Source : Pro Velo

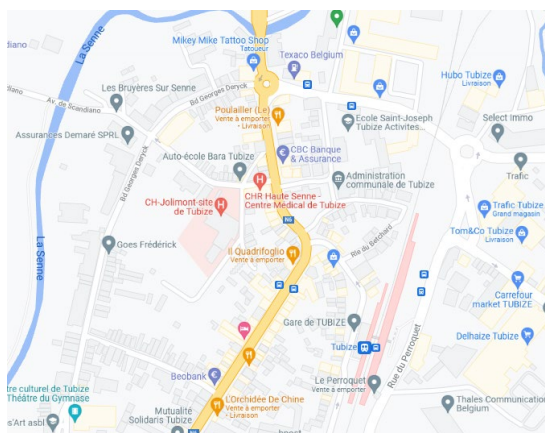
3.4.1 Centre de Tubize (Rue de Mons)

Le centre de la Ville de Tubize est traversé par la voirie régionale N6 (Rue de Mons) qui constitue un enjeu très important en matière de déplacements étant donné qu'elle dessert directement (Hôpitaux, Commerces) et indirectement (Gare, Ecoles, Administration) de nombreux pôles de destination. Or, comme nous l'avons déjà signalé ci-dessus, les volumes de trafic relevés sur cette voirie (au-delà de 12.000¹ uvp²/jour). Au vu de ce volume de trafic élevé et constatant **l'absence d'aménagements cyclables séparatifs**, la cohabitation entre cyclistes et automobilistes n'est pas envisageable.

Comme nous le rappelions déjà plus haut, le centre d'étude « CEREMA » indique à titre de référence **qu'au-delà de 4 000 uvp/jour** dans les deux sens, la **cohabitation** entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avèrera très probablement **problématique**. Il en résulte une pratique du vélo fortement découragée sur cet axe en raison du sentiment d'inconfort et d'insécurité qu'il répercute sur le cycliste.



N6 - Rue de Mons
Source : Pro Velo



N6 Rue de Mons : Pôles de destination
Source : Google Maps

¹ Comptages réalisés en **2006** dans le cadre du Plan Communal de Mobilité de Tubize

² Uvp = unité véhicule particulier

3.4.2 Centre de Tubize (Rues environnantes)

Les différentes voiries qui se connectent à la rue de Mons absorbent elles aussi un volume important de trafic. Dans une très grande majorité des cas, le choix de la cohabitation vélo/voiture est actuellement privilégié. Toutefois, comme dans le cas de la rue de Mons, l'aménagement cyclable proposé n'est souvent pas suffisant pour favoriser le confort et sécurité du cycliste au vu du volume de trafic rencontré.



Rue de la Déportation (source Pro Velo) : un aménagement cyclable de type « chevrons » est réalisé, mais n'apporte aucun confort ou sécurité au vu de la charge de trafic dépassant les 7.500 uvp/jour. Nous constatons d'ailleurs lors de la visite de terrain des dépassements dangereux (distance de sécurité d'1 mètre non respectée)



Rue des Forges (source Pro Velo) : ici, le choix a été fait de ne pas faire cohabiter les cyclistes avec les automobilistes sur la chaussée et de renvoyer ces premiers sur un cheminement cyclo-piéton. Si cette proposition permet au cycliste de gagner en sécurité par rapport à une cohabitation avec les automobilistes, la lisibilité ainsi que la largeur du cheminement cyclo-piéton est insuffisante et induit de l'inconfort ainsi que des risques de conflits cyclo-piétons.



*Rue des Forges (autre angle de vue)
(source : Pro Velo)*

3.4.3 Manque de continuité des aménagements cyclables

Lorsqu'on s'écarte du Centre de Tubize, on constate que de nombreux aménagements cyclables existent déjà mais manquent très souvent de continuité. Nous rencontrons des cheminements cyclables linéaires qui s'interrompent à l'arrivée d'un carrefour ou rond-point sans proposer d'alternatives adéquates.



*Route Provinciale : piste cyclable interrompue sans proposer d'alternative lisible au cycliste
(source : Pro Velo)*



Chaussée d'Hondzocht : cheminement cyclo-piéton (appelé aussi trottoir partagé) qui aboutit sur un croisement (avec Rue du Hocquet) pour lequel aucun abaissement de trottoir n'est prévu (pente non-conforme) ni aucun marquage pour signaler la traversée cyclable.

3.4.4 Nouvel aménagement cyclable réalisé au chemin de Ripain

Notons la réalisation récente d'une piste cyclable séparée bidirectionnelle de 3 km le long du chemin de Ripain entre Rebecq et Tubize. Financée par la Région Wallonne, la Province du Brabant wallon et par les communes porteuses du projet, la liaison permet de rejoindre à partir du village de Quenast les différents centres d'activités, c'est-à-dire la gare de Tubize, ses écoles secondaires ainsi que son pôle commercial.

Au-delà de la qualité de l'aménagement cyclable, cette nouvelle liaison a également l'avantage de marquer physiquement la volonté de la Ville de Tubize d'investir dans sa politique cyclable.



*Rue Ripainoise – Nouvelle piste cyclable bidirectionnelle
(Source : Pro Velo)*

3.4.5 Aménagements cyclables à corriger/créer

Chemins cyclo-piétons

Plusieurs chemins cyclo-piétons sont réalisés mais ne disposent pas d'une largeur suffisante pour assurer une cohabitation sécurisée et confortable avec les piétons. Nous notons également des défauts d'entretien de ces chemins.



*Rue des Forges : cheminement cyclo-piéton disposant d'une largeur insuffisante & manque d'entretien
(source : Pro Velo)*



Chaussée d'Hondzocht : cheminement cyclo-piéton disposant d'une largeur insuffisante et absence de zone tampon avec les voitures garées (risque d'emportierage)

Bande cyclable suggérée & Chevrons vélos

La bande cyclable suggérée est matérialisée soit par le marquage d'une bande colorée, soit par une succession de pictogrammes « vélo » et/ou de chevrons, soit par la combinaison du revêtement coloré et des pictogrammes. Si ce type de marquage confère l'avantage de signaler la présence de cyclistes, il est important également pour permettre aux cyclistes de prendre leur « place » sur la chaussée de façon à éviter des risques d'emportierage. Pour ce faire, une zone tampon de 0.80 mètres avec les voitures stationnées est recommandée. Si certains marquages respectent cette zone tampon, nous avons également constaté des défauts lors de notre visite de terrain :



*A gauche : zone tampon de 0.80 cm respectée par rapport à la zone de stationnement automobile
A droite : zone tampon de 0.80 cm non respectée par rapport à la zone de stationnement automobile*

Absence d'aménagements cyclables

Nous observons également plusieurs situations où aucun aménagement cyclable n'est prévu malgré une largeur de voirie confortable ainsi qu'un haut potentiel cyclable. Nous pouvons l'illustrer ci-dessous avec la Rue du Perroquet qui dessert la Gare de Tubize.



*Rue du Perroquet
(Source : Pro Velo)*



A proximité du Club de l'Olympique Clabecq (en zone résidentielle de Clabecq), nous constatons une répartition d'usage de la voirie particulièrement défavorable aux modes actifs (piétons et cyclistes). En effet, malgré une largeur de voirie « confortable », la quasi totalité de la voirie est consacrée au stationnement automobile et au trafic routier. - Rue du Château (Clabecq)

Source : Google Maps

3.4.7 Abords d'écoles difficilement accessibles à vélo

La Ville de Tubize compte un nombre très important d'implantations scolaires, ce qui en fait un enjeu très intéressant en matière de politique cyclable. La Ville de Tubize compte au total 6 écoles fondamentales et 2 écoles secondaires comportant respectivement 15 et 3 implantations distinctes.

Toutefois, les abords d'écoles sont avant tout dédiés au parking automobile ce qui n'encourage pas à utiliser le vélo pour se rendre au sein des différents établissements scolaires. Plusieurs implantations ne disposent pas non plus de zones sécurisées pour stationner les vélos.



*Ecole Saint-Joseph
(Source : Pro Velo)*



*Collège Saint-François d'Assise
(Source : Pro Velo)*

4. Diagnostic BYPAD

4.1 Le diagnostic par module

4.1.1 Besoin des cyclistes – niveau 1.75

Q1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes ? – **niveau 1**

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit se fonder sur une bonne connaissance des flux, des comportements, des besoins et de la satisfaction des cyclistes.

La commune ne réalise pas d'enquête dédiée mais utilise les résultats de l'enquête régionale sur les trajets domicile-travail.

Q2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité ? **niveau 2.5**

Pour réussir la politique cycliste, il est précieux de mettre en place des canaux et dispositifs de dialogue avec les cyclistes (usagers), afin de s'alimenter des informations sur base de leur pratique quotidienne, et d'améliorer les actions et aménagements pour correspondre aux besoins réels.

Il y a des rencontres régulières entre la commune et le Gracq durant lesquelles les cyclistes peuvent amener des points à l'agenda. Cependant les citoyens ne sont pas particulièrement informés qu'ils peuvent contacter la commune ou le Gracq au sujet du vélo. Ils contactent parfois directement l'échevin car ils se sentent plus écoutés.

Sur certains projets, l'expertise des cyclistes est reconnue et leur avis est parfois utilisé pour faire des modifications. Mais ce n'est pas systématique et il n'y a pas à ce jour de procédure de suivi.

4.1.2 Responsabilité et coordination – niveau 1.4

Q3 : Au niveau de l'Administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ? – **niveau 2**

Pour réussir la politique cycliste, elle a besoin d'être bien coordonnée et être un souci transversal dans différents domaines.

On sent que le développement du vélo est une priorité politique à Tubize mais les moyens humains ne suivent pas toujours. La CEM (Conseillère en Mobilité de la Commune de Tubize) manque de temps pour suivre tous les projets. Anciennement dans le service travaux, elle est aujourd'hui intégrée au service urbanisme ce qui fait qu'elle a une meilleure vue sur les permis accordés mais on lui demande moins son avis pour les petits travaux. On demande systématiquement à la CEM son avis pour les PICs mais pas pour les petites choses.

Q4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique vélo ? – **niveau 2**

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit bénéficier d'un soutien politique solide, qui marque une ambition claire et une volonté de mettre en œuvre les mesures nécessaires.

Il y a une volonté politique de se saisir de la thématique de mobilité cependant la nécessité du changement n'est pas acquise pour tous.

Q5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures ? (Communes voisines, SPW, TEC, SNCB...) – **niveau 1.5**

Pour réussir la politique cycliste, la concertation et le partenariat avec les nombreuses autorités et acteurs sont indispensables, pour assurer la cohérence des réalisations et une vision partagée en matière d'intégration du vélo dans la mobilité urbaine.

Le SPW est tentaculaire, en fonction du projet on a affaire à des personnes différentes et on doit réexpliquer le contexte à un interlocuteur différent. Il n'y a pas de communication interne entre eux. Ils sont également très peu réactifs. C'est parfois difficile pour le citoyen de comprendre que la commune fait son travail mais n'obtient pas de réponse du SPW.

Avec le projet de contournement nord, la commune va récupérer la gestion de voiries régionales mais pas de budget supplémentaire pour remettre en état et entretenir.

En ce qui concerne la collaboration avec la SNCB-Infrabel souffre de la dichotomie de la structure.

Avec les communes voisines il existe des réunions régulières entre bourgmestre & CEM sur certains projets. Bons contacts par exemple avec les communes d'Hal et Enghien. Il existe parfois des groupes de travaux sur des questions spécifiques au vélo.

La collaboration avec le TEC lors de projets spécifiques est très efficace (par exemple rénovation de la gare des bus) mais ils ne réagissent plus depuis que le projet est terminé.

Q6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique vélo ? **niveau 0**

Pour réussir la politique cycliste, le soutien actif de la police est indispensable, pour faire respecter le cycliste, ses aménagements et sa place dans la circulation tout en garantissant sa sécurité.

Pour l'instant la police n'est pas impliquée dans le développement de la politique cyclable. Notons toutefois la participation d'un représentant de la police lors des deux premières étapes du processus d'audit (Réunion de lancement et visite de terrain).

4.1.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 2.5

Q7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée ? – **niveau 2.5**

Pour réussir la politique cycliste, celle-ci doit être exprimée clairement, avec des objectifs concrets et des actions faisables et programmées de façon réaliste et efficace.

Le PST (Plan Stratégique Transversal) contient une liste d'actions liée au vélo. Il y a une dimension stratégique avec une hiérarchisation, un calendrier des mesures à mettre en œuvre. Celui-ci doit être clôturé à la fin de la mandature. Notons toutefois que les objectifs repris dans ce PST ne sont pas tous quantifiés, par exemple en matière « d'apaisement du centre-ville ». L'un des objectifs repris dans le PST est la « réalisation d'itinéraires cyclopiétons » ce qui est un bon premier pas, malgré l'absence d'objectifs plus précis.

Il n'y a pas de stratégie ou de programme communaux dédiés au développement de la mobilité douce.

4.1.4 Moyens et acteurs – niveau 1.5

Q8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste ? – **niveau 2**

Pour réussir la politique cycliste, il faut prévoir un financement structurel et récurrent de la politique vélo (non dépendant des aléas politiques et budgétaires), qui permet de réaliser les actions prévues dans un planning réaliste. Un budget vélo dédié est également un acte d'engagement vis-à-vis des citoyens et des cyclistes.

Il n'y a pas de ligne budgétaire spécifique pour le vélo dans le budget ordinaire. Cependant il y a des lignes budgétaires vélo pour la réalisation des infrastructures cyclo-piétonnes dans le budget extraordinaire. Le budget est alloué pour les RRCCR qui concerne des postes de « mobilité » en général mais non spécifique vélo.

Q9 : les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière ? **niveau 1**

Pour réussir la politique cycliste, les agents responsables doivent avoir la possibilité de se former en permanence et de se construire une connaissance solide et un esprit critique par rapport aux évolutions dans ce domaine.

La CEM dispose du diplôme de conseiller en mobilité du SPW. Certains membres du personnel de la ville ont pu suivre une formation de mise en selle donnée par le GRACQ.

4.1.5 Infrastructure et sécurité – niveau 1

Q10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant ? – **niveau 1**

Pour réussir la politique cycliste, il faut offrir un réseau dense d'itinéraires aménagés selon les standards de qualité et un niveau de cyclabilité général sûr et attrayant, aussi pour des cyclistes hésitants, non aguerris.

Il n'existe pas encore de véritable réseau cyclable communal. Le réseau points-nœuds de la province propose des itinéraires plus confortables. La carte des infrastructures (cf. chapitre 3.3.) a été réalisée à la demande de l'appel à projet WaCy.

Q11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables ? – **niveau 1**

Pour réussir la politique cycliste, le cycliste doit pouvoir compter sur la qualité des aménagements en permanence.

Les aménagements cyclopiétons sont bien entretenus, pour le reste ce n'est pas le cas en systématique. La commune essaie de réagir rapidement aux plaintes reçues via des emails aux différents services, des messages sur les réseaux sociaux ou interpellation des échevins. Pour les travaux plus importants, la mise en œuvre des marchés publics prend du temps.

Pour ce qui est du ressort des voiries régionales c'est très difficile d'avoir une réaction.

L'application « Better street » est activé sur le territoire de Tubize, pourtant ce n'est pas l'initiative de l'administration. Il en résulte que personne ne reçoit les demandes en interne. La Ville a pour projet de travailler avec le logiciel « Yatal » pour centraliser les demandes. Dans le cadre de WaCy, la mise en œuvre d'une plateforme de participation va être étudiée.

Q12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée ? – **niveau 1**

Pour réussir la politique cycliste, il faut offrir au cycliste une offre complète de stationnement, qui a un important effet d'appel : arceaux en rue à proximité partout, parkings couverts et sécurisés

aux destinations, stationnement pour habitants (local dans des nouveaux logements ; solutions pour logements sans possibilités de ranger le vélo).

Pour l'instant le Règlement Communal d'urbanisme est en révision. Il n'est pas prévu d'y intégrer le stationnement vélo mais c'est à étudier. A chaque dossier de permis, le stationnement vélo est examiné.

Pour le placement d'arceaux sur l'espace public, l'administration a une approche opportuniste : à chaque projet on regarde la possibilité d'installer des arceaux cependant il n'est pas admis de supprimer une place de parking voiture

4.1.6 Communication et promotion – niveau 1

Q13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste ? **niveau 1.5**
Pour réussir la politique cycliste, il faut faire connaître au public les objectifs, les projets et les réalisations, pour bien démontrer l'engagement et la volonté de favoriser l'usage du vélo. Les associations de cyclistes sont un relai important.

Dans le magazine communal « 1480 » on aborde parfois la mobilité en général ou on communique sur les réalisations de travaux. Un article sur les SULs a déjà été publié.

Il n'y a pas de newsletter vélo.

Q14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles ? **niveau 0.5**
Pour réussir la politique cycliste, il faut activer la demande latente de faire du vélo, par une sensibilisation visant d'abord des groupes cibles à haut potentiel.

Il existe des actions isolées. Par exemple la prime à l'achat, ou encore la mise à disposition de deux vélos électriques pour le personnel de la ville.

4.1.7 Education – niveau 1

Q15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo ? **niveau 1**
Pour réussir la politique cycliste, il faut créer une offre de formation à la pratique du vélo, prioritairement ciblant les enfants, mais aussi à d'autres groupes ayant besoin d'une mise en selle accompagnée pour franchir le pas.

La formation « EMSR » (Education à la mobilité et à la sécurité routière) va être proposée à toutes les écoles. Dans l'école de Clabecq un professeur fait des formations vélo pour ses élèves. Il existe également des stages de vacances thématiques vélo.

4.1.8 Actions complémentaires – niveau 1

Q16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture ? **niveau 1**
Pour réussir la politique cycliste, doit s'intégrer dans une politique de maîtrise du trafic automobile : réduire les vitesses et volumes de circulation pour créer des quartiers apaisés, réduire l'emprise de la voiture en mouvement et stationnaire pour dégager de l'espace pour le vélo (comme pour le piétons et les transports en commun), régler le stationnement pour dissuader l'usage de la voiture.

Une zone bleue avec carte riverain a été créée dans le centre-ville. Cependant des parkings de délestage ont été créés sans suppression de places dans le centre.

Dans le réaménagement de l'avenue de Scandiano, des places de stationnement ont été supprimées pour créer une piste cyclable sur une courte section.

La mise en place de rues scolaires se heurte à la disposition des lieux et le manque de personnel pour la mise en œuvre.

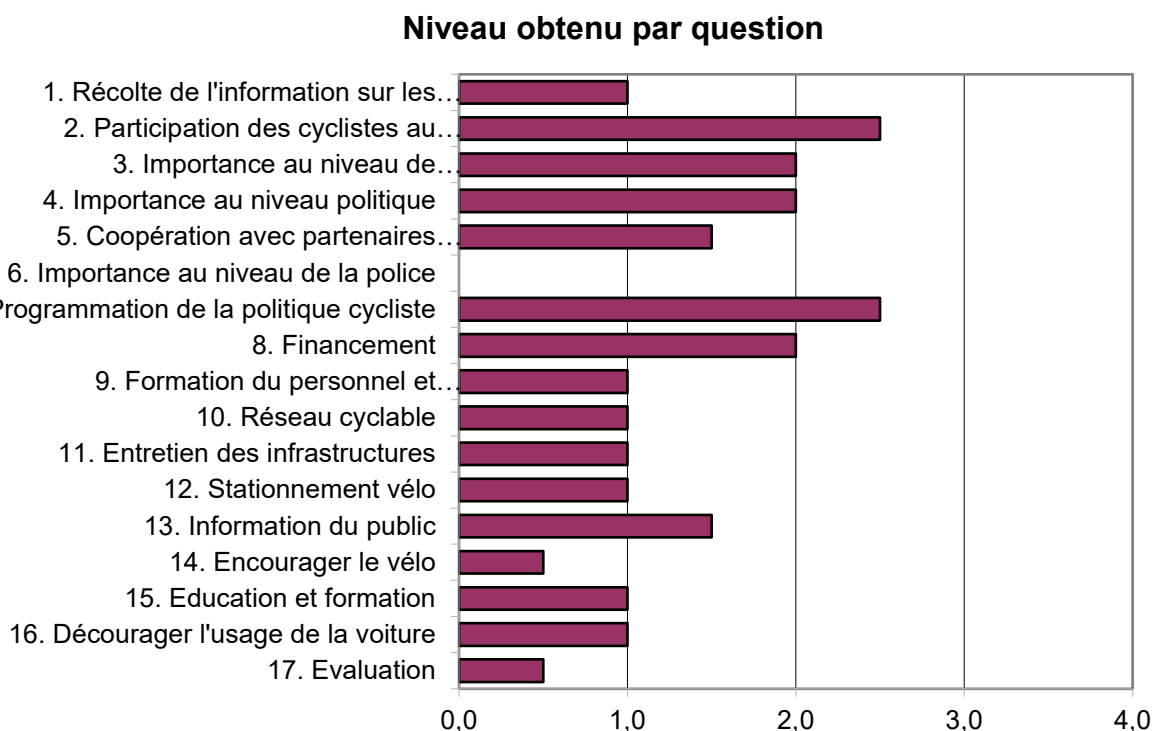
4.1.9 Evaluation et impacts – niveau 0.5

Q17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ? **niveau 0.5**

Pour réussir la politique cycliste, il bien suivre son état d'avancement, et évaluer dans quelle mesure elle réussit à renforcer la pratique du vélo, afin de pouvoir l'ajuster et la renforcer.

A ce stade, il n'existe pas de comptages du nombre de cyclistes ni d'évaluation de la politique cyclable. Dans le PST il existe des objectifs que l'on évalue au fur et à mesure de la réalisation. S'agissant des infrastructures, il n'y a pas de recensement systématique.

4.2 En un clin d'œil

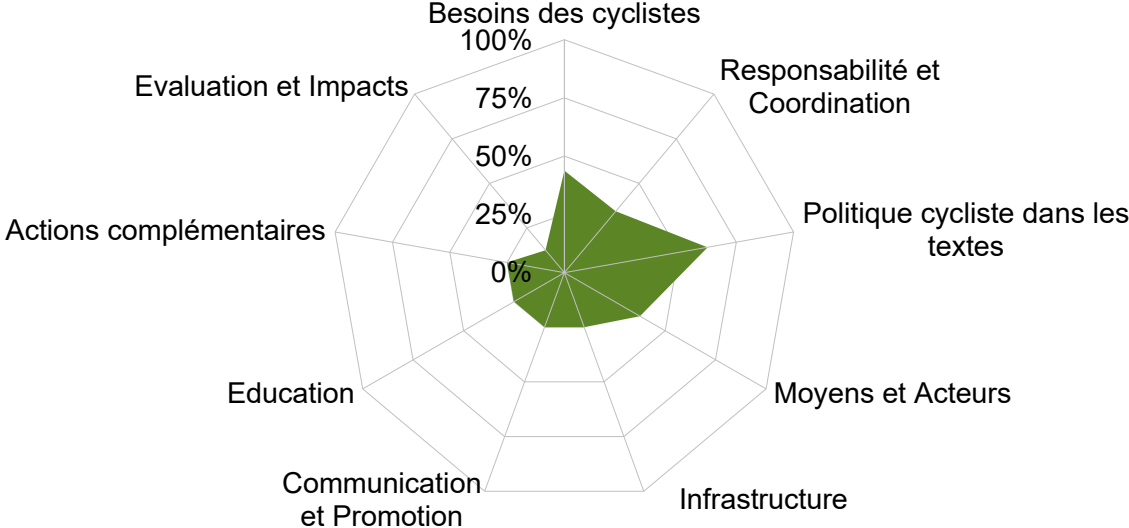


Diagnostic BYPAD par question

Source : Pro Velo

TUBIZE

Diagnostic BYPAD 2021



Diagnostic BYPAD par module
Source : Pro Velo

5. Pistes d'actions

Dans cette partie, les conclusions de l'audit BYPAD et les recommandations et propositions émises par le groupe de travail sont traduites en pistes d'actions.

5.1 Objectifs

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

Ceci implique que :

- Les pistes d'actions visent 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.
- Les pistes d'actions visent avant tout à améliorer 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.
- Les pistes d'actions visent 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
ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

La relation entre les 9 modules BYPAD (présentés dans la section « Diagnostic - Méthode BYPAD ») et les 4 champs d'action est la suivante :

<i>CHAMP D'ACTION</i>	<i>MODULES BYPAD CORRESPONDANTS</i>
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires – maîtrise de la circulation et du stationnement
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	5. Infrastructure – stationnement vélo
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Éducation
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cycliste dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

5.2 Tubize - commune pilote Wallonie cyclable

Le pistes d'actions intègrent les priorités définies dans le règlement de l'appel à projets « Communes Pilotes Wallonie cyclable » pour lequel la Commune de Tubize a été retenue.

À travers sa Déclaration de Politique régionale (DPR), le Gouvernement wallon entend faire des enjeux de santé, de climat, d'accès et de droit à la mobilité, les lignes de force de sa politique de mobilité. À ce titre, ses décisions doivent contribuer d'ici 2030 à une diminution des émissions de gaz à effet de serre en ligne avec l'objectif wallon de - 55 % et une diminution forte des impacts du système de transport sur la santé. La politique wallonne veut se baser sur la poursuite de la vision FAST 2030 – laquelle table entre autres sur une augmentation de la part modale du vélo de 1 % à 5 % à l'horizon 2030 – et la stratégie régionale de mobilité.

En soutenant des Communes et des communes volontaires, présentant un haut potentiel de développement du vélo quotidien à brève échéance, et désireuses de créer sur leur territoire les conditions propices à la pratique du vélo au quotidien, la Région entend s'assurer de la poursuite des objectifs régionaux via le respect des critères suivants (liste non exhaustive) :

- Des cheminements cyclables continus et directs, qui offrent un avantage concurrentiel par rapport aux itinéraires conçus pour le trafic automobile, ou qui, à tout le moins, ne pénalisent pas le cycliste (suppression des barrières urbaines et des points noirs, généralisation des sens uniques limités, panneaux B22/23, feu orange directionnel, feu vert intégral, zones avancées pour cyclistes, etc.) ;

- Des infrastructures cyclables sûres et adaptées au contexte (pistes cyclables séparées quand la charge de trafic et les vitesses pratiquées le justifient, respect des recommandations du SPW en matière d'aménagements cyclables, etc.) ;
- Une intégration systématique des critères cyclables pour tout aménagement ou rénovation de voirie, depuis la conception jusqu'à l'exécution ;
- Des limitations de vitesse réellement respectées (via des contrôles radars, via des infrastructures en adéquation avec les VMA - vitesses maximum autorisées- telles que des effets de porte, etc.) ;
- Des limitations de vitesse adaptées localement (zones 30, réduction des vitesses sur certaines voiries faisant partie d'un itinéraire cyclable à développer en priorité, etc.) ;
- Une offre de stationnement vélo sécurisée et suffisante aux endroits stratégiques, afin que le vélo puisse jouer pleinement son rôle de mobilité quotidienne, aussi bien dans le cadre d'un usage monomodal qu'intermodal (par exemple, en début ou en bout de chaîne de déplacement) ;
- Une réelle intermodalité avec les transports en commun (notamment via une offre de stationnement de qualité au niveau des nœuds intermodaux). La reconnaissance de communes « Wallonie Cyclable » soutenues par la Région wallonne permettra, dans les Communes et communes concernées, de voir les objectifs atteints.

5.3 Champ d'action A : Rouler à vélo

5.3.1 Orientations générales pour la cyclabilité

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

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

A ce jour, bien que certains aménagements cyclables soient présents sur le territoire de Tubize, il n'existe pas encore de « réseau cyclable » à l'échelle de la Commune de Tubize qui précise les itinéraires cyclables conseillés. D'autre part, nous avons souligné plus haut les nombreux obstacles auxquels qui peuvent décourager la pratique du vélo à Tubize, notamment l'absence d'aménagements cyclables adaptés au centre de Tubize desservant les zones commerciales.

Si nous pouvons évidemment regretter cette situation, nous pouvons également considérer cet état des lieux comme une **opportunité pour la Ville de Tubize** de repartir d'une « page blanche » et veiller à suivre un processus de travail minutieux en vue de construire son

propre **projet de « ville cyclable » cohérent et ambitieux**. Dans ce sens, nous recommandons à la Ville de Tubize de mener prioritairement un Schéma Directeur Cyclable.

5.3.2 Schéma Directeur Cyclable

Nous encourageons la Ville de Tubize à commencer par réaliser son propre « **schéma directeur cyclable communal** ». Un schéma directeur cyclable est avant tout un **outil de programmation et de planification** permettant de donner une cohérence à la politique de développement du vélo à l'échelle du bassin de vie de l'agglomération de Tubize. La réalisation d'un tel outil repose au préalable sur une série d'étapes de travail telles que :

- Réaliser et cartographier la typologie des aménagements cyclables existants (Ravel, réseau points-noeuds, infrastructures cyclables existantes, etc.)
- Définir la hiérarchisation du réseau routier existant
- Identifier les contraintes d'aménagements (barrières urbaines, points noirs)
- Définir les enjeux en matière de mobilité (active) de la Commune

L'objectif, à terme, est de définir une vision claire et cohérente du réseau cyclable communal mais aussi des actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour y parvenir. La Commune peut également programmer les investissements nécessaires dans un plan pluriannuel.

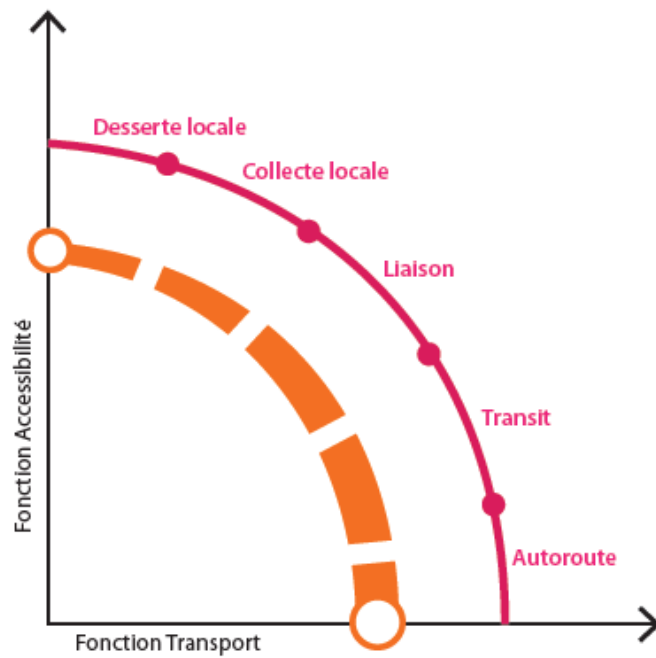
Revenons en détail sur les étapes clés à poursuivre par la Commune de Tubize :

Etape n°1 (Diagnostic) : Hiérarchisation du réseau routier

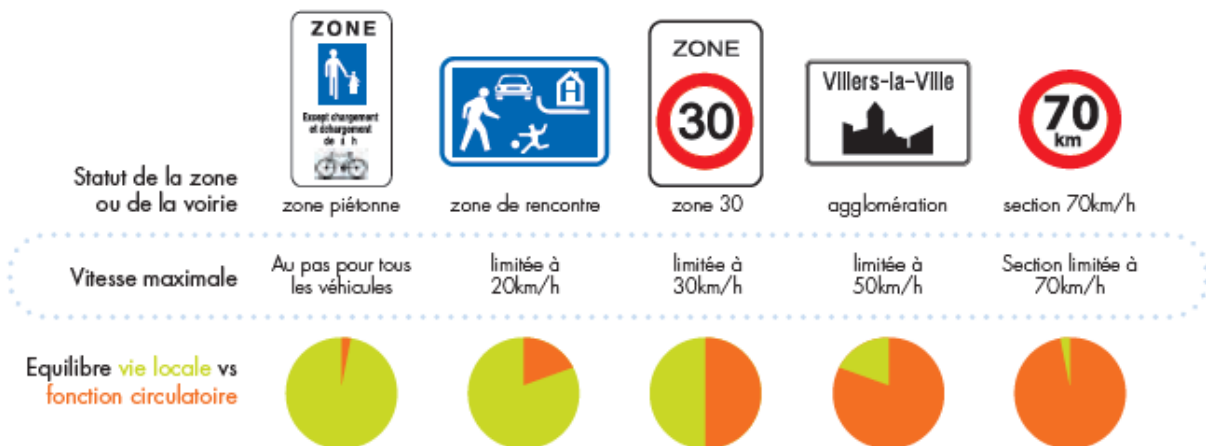
Établi dans le souci d'intégrer une **réflexion globale tous modes** (marche, vélo, transports publics, voiture) sur les déplacements et le stationnement, le schéma directeur cyclable doit reposer sur une étude préalable de la **hiérarchisation du réseau viaire**.

Ce premier diagnostic du réseau viaire existant est fondamental et permettra d'identifier les différents niveaux de « fonction de transport » présents sur les voiries qui composent la Ville de Tubize. A titre d'illustration, un réseau cyclable empruntera prioritairement des sections dites « apaisées » qui se caractérisent par une faible charge de trafic et un régime de vitesse limité et autorise la cohabitation des modes de transport actifs et routier. A l'inverse, lorsque le réseau cyclable emprunte des sections de type « transit » caractérisées par des hautes charges de trafic routier et un régime de vitesse plus élevé, un aménagement cyclable sécurisé doit être réalisé.

Les différentes « fonctions » de transport sur les différentes liaisons ci-dessus sont schématisées dans le graphique ci-dessous proposé par le CEREMA :



Différence de fonction de transport en fonction du niveau d'accessibilité d'une voirie
 Source : CEREMA



Equilibre entre vie locale et fonction circulatoire d'une voirie/quartier sur base de la vitesse pratiquée et du statut de la zone/voirie correspondante
 Source : CEREMA

Ce diagnostic permet ainsi d'identifier les différentes zones ou voiries sur lesquelles la pratique du vélo sera plutôt encouragée (zone piétonne, zone de rencontre, zone 30, etc.) ou découragée (fonction de liaison ou transit). Bien entendu, ces différentes fonctions ne sont pas « ancrées » dans le temps et peuvent être modifiées par la Commune afin d'encourager la cohabitation avec les modes actifs. Dans ce cas, il est possible de corriger le plan de circulation afin d'adapter le régime de vitesse et/ou le volume de trafic.

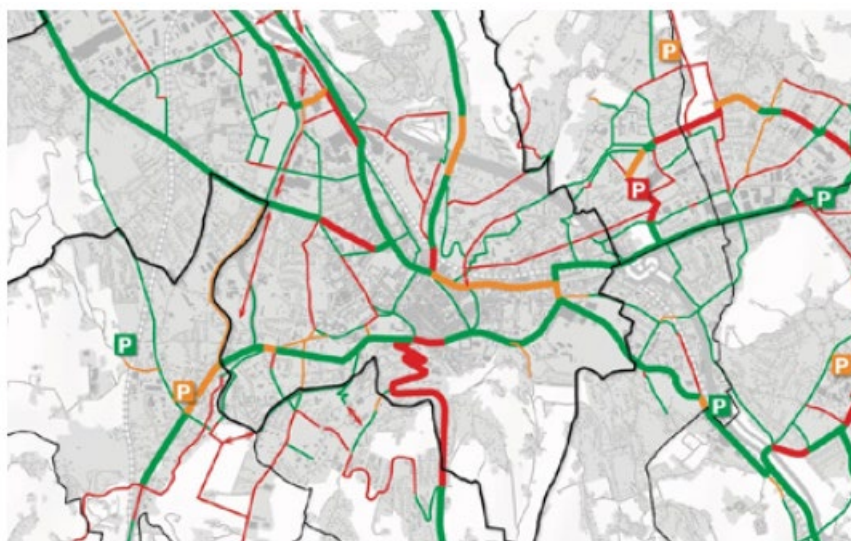
Piste d'action n° 1	Constituer un groupe de travail pour la réalisation d'un schéma directeur cyclable
Piste d'action n°2	Identifier et cartographier la hiérarchisation du réseau viaire (fonctions de transport)
Piste d'action n°3	Identifier les sections nécessitant une révision du plan de circulation

Etape n°2 (Diagnostic) : Identifier les aménagements cyclables existants

S'il n'existe pas encore de « réseau cyclable » à Tubize, plusieurs infrastructures et aménagements cyclables sont déjà présents sur le territoire de la Commune. Il sera prioritaire d'une part **d'identifier les aménagements cyclables existants**, et surtout d'identifier la **qualité** de ces aménagements. Plus précisément, il s'agit de poser la question si le type d'aménagement cyclable proposé respecte les critères de sécurité et confort nécessaires au vu du type de voirie existant (et de sa fonction circulatoire).

A titre d'exemple, une « piste cyclable marquée » sera confortable sur une voirie disposant d'une faible charge de trafic et d'une zone 30. A l'inverse, un même aménagement est à proscrire dans le cas d'une voirie à haute charge de trafic et/ou régime de vitesse élevé (70 km/h).

Sur base de ce travail de diagnostic, une carte sera réalisée reprenant les liaisons existantes et le niveau de qualité correspondant (cf. Exemple Schéma Directeur Cyclable – Chambéry).



Extrait du Schéma Directeur Cyclable de Chambéry sur lesquels les aménagements cyclables ont été identifiés puis hiérarchisés en fonction de leur niveau de qualité (Vert = Adapté ; Orange = A améliorer ; Rouge = inexistant ou inadapté).

Source : Schéma Directeur Cyclable de Chambéry

En résumé :

Piste d'action n°4	Cartographier les différents types d'aménagement cyclable présents sur le territoire communal
Piste d'action n°5	Evaluer la qualité de l'aménagement cyclable (adapté/à améliorer/ à créer ou inexistant)

Etape n°3 (Objectifs) : Définir des objectifs quantifiables

Sur base de ce diagnostic, le Schéma Directeur Cyclable de Tubize doit définir des **objectifs clairs et évaluables** à court-moyen-long terme. C'est également l'occasion d'ancrer une vision de la politique cyclable à Tubize.

A titre d'exemple, nous proposons de poursuivre les objectifs suivants :

- *Atteindre l'objectif régional – au niveau communal – de **5% de part modale d'ici 2030***
- ***Réseau** vélo projeté **complété à 30 % d'ici 2024 et 100% d'ici 2030***
- ***Prioriser** la réalisation des **liaisons** au niveau des **établissements scolaires de Tubize***

Ces objectifs doivent bien entendu faire l'objet d'une concertation avec les membres de la Commission Vélo d'une part, mais aussi être partagés avec l'ensemble des décideurs politiques.

Piste d'action n°6	Ancrer l'objectif « Atteindre l'objectif régional – au niveau communal – de 5% de part modale d'ici 2030 »
Piste d'action n°7	Ancrer l'objectif « finaliser le réseau vélo projeté d'ici 2030 »
Piste d'action n°8	Ancrer l'objectif « prioriser la finalisation des liaisons vélo au niveau des établissements scolaires (ex : 2025) »

Etape n°4 (Planification du réseau) : Projection du réseau cyclable

Sur base du diagnostic et des objectifs identifiés, un **réseau cyclable peut désormais être dessiné/projeté**. Les liaisons cyclables qui le composent seront constituées de **deux à trois niveaux d'importance** : par exemple un réseau cyclable à haut niveau de service (constitué par exemple du Ravel ou des voiries régionales disposant d'un aménagement cyclable sécurisé), un réseau principal et un réseau de desserte.

- Le **réseau principal** vise à compléter l'armature moins fine du **réseau à haut niveau de service** en offrant une bonne densité de maillage afin de capter l'essentiel des trajets à vélo supérieurs à 1 km.
- Le **réseau de desserte** est quant à lui constitué prioritairement des voiries ayant une fonction de desserte ou collecte locales (cf. Etape N°1 ci-dessus).

Nous pouvons illustrer ce travail de projection de réseau avec la Ville de Paris dont le réseau cyclable repris dans son « Plan Vélo 2015-2020 » précise :

- **trois niveaux** de liaisons cyclables à savoir le « réseau cyclable **express** », le « réseau cyclable **structurant** » et les « aménagements cyclables **secondaires** ».
- **l'état d'avancement** du réseau projeté (**Réalisé** ou **Projeté**)

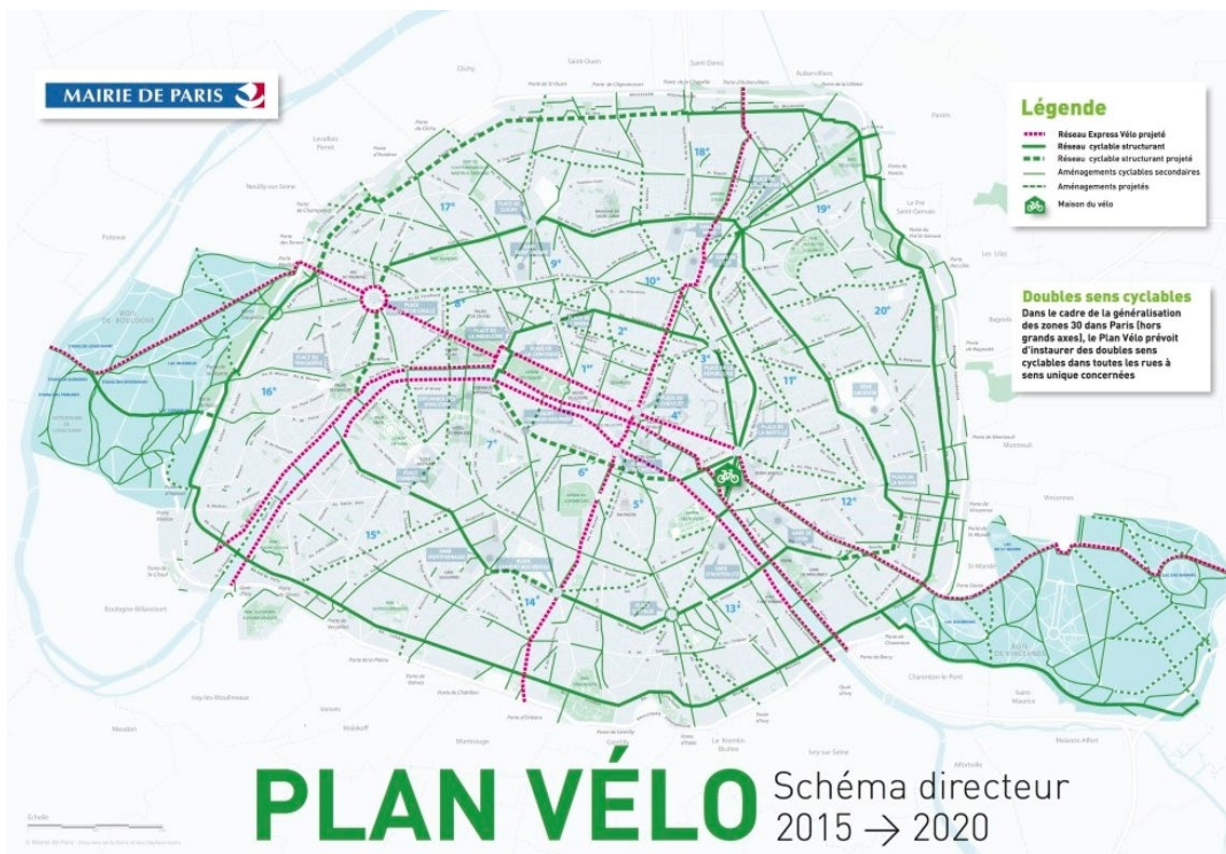


Schéma directeur cyclable 2015-2020 à Paris
 Source : Mairie de Paris

A l'échelle de Tubize, la projection de ce réseau cyclable reposera entre autres sur

- Le réseau point-noeuds
- Les infrastructures vélo existantes et de qualité (exemple : nouveau cheminement cyclable rue ripainoise)
- Le RAVeL du Canal de Charleroi-Bruxelles
- Les pôles de destination (Ecoles, Entreprises, Commerces, Centres culturels & sportifs)
- Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie (cf. Chapitre 1)

En résumé :

Piste d'action n°9	Projection d'un réseau cyclable reprenant deux ou trois niveaux de service (Structurant ou Express, Principal, Local)
Piste d'action n°10	Définir l'état d'avancement des liaisons cyclables (Existant, A améliorer/adapter, Inexistant/Dangereux).
Piste d'action n°11	Prise en compte des réseaux annexes existants (Ravel, Points-Noeuds, S.D.C. Wallonie, etc.).

Etape n°5 : Planification du réseau projeté

Le **choix** entre **mixité et séparation** des modes est fondamental lorsque l'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Ce choix

s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau viaire (cf. étape n°1) ou à défaut, sur une réflexion locale au sujet de la vocation des aménagements mis en place.

Trois critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace : le **volume de trafic motorisé**, la **vitesse réelle** pratiquée par les usagers et le **trafic cycliste souhaité**.

Pour **veiller à la qualité de l'aménagement cyclable**, nous renvoyons la commune de Tubize à la « Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables » (voir illustration ci-dessous) disponible sur le site de la securotheque (fiche n°82 publiée en juin 2021).

Enfin, pour chacune des liaisons cyclables, nous identifierons le **niveau de priorité** (quelles liaisons à réaliser à court/moyen/long terme ?).

Piste d'action n°12	Projection d'un réseau cyclable reprenant deux à trois niveaux de service (Structurant ou Express, Principal, Local)
Piste d'action n°13	Définir l'état d'avancement des liaisons cyclables (Existant, A améliorer/adapter, Inexistant/Dangereux).
Piste d'action n°14	Etablir une priorisation des liaisons à finaliser avec un planning temporel.

Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables		Speed pedelec		Hors circulation automobile	Faible volume de trafic (heure de pointe)				Trafic moyen				Haut volume de trafic (heure de pointe)					
		Zone piétonne	Cheminement vélo-piéton		Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec	Chemin réservé aux piétons cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h	90 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Partagé avec piétons, ...	F103		interdit															
	D10		interdit															
	F960		autorisé avec pictogramme															
	F96a		autorisé avec pictogramme															
	F11a		autorisé															
	F96c		autorisé avec pictogramme															
Aménagement partagé avec voitures	Rue cyclable		autorisé															
	Circulation mixte		autorisé															
	Bande bus + vélos autorisés		interdit															
	Bande cyclable suggérée		autorisé															
Cyclistes séparés	Piste cyclable marquée		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cyclable (1 direction)		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cyclable (bidirectionnelle)		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cylo- piétonne		interdit															
	Chemin réservé aux piétons cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec		autorisé avec pictogramme															
Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec		autorisé avec pictogramme																

conforme
 conforme dans une phase transitoire et dans l'attente d'un aménagement
 non conforme avec un aménagement cyclable
 variable suivant trafic véhicule vs vélo
 variable suivant trafic piéton vs vélo
 n'existe pas

Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables
Source : securotheque (SPW)



5.3.3 Apaisement du Centre-Ville de Tubize

Comme nous l'avons déjà souligné ci-dessus, **la gestion du trafic routier transitant par le centre-ville historique de Tubize constitue un enjeu primordial**. Développer une politique cyclable à Tubize devra inévitablement s'accompagner d'une réflexion et de mesures importantes afin d'**apaiser** le niveau de circulation et se réapproprié une partie de l'espace public dont la majorité est actuellement monopolisée par le trafic routier (transit et stationnement).

Bien entendu, cet aspect dépasse largement la question de la politique cyclable et même de la politique de mobilité en général et invite à repenser l'équilibre entre son espace de vie et la fonction circulatoire des axes structurants qui traversent la Ville de Tubize.

Nous recommandons prioritairement à la Commune de réaliser, à l'aide d'un bureau d'étude en mobilité, un « **plan de circulation** et de **stationnement** ». Le but étant de définir une stratégie pour assurer le développement harmonieux de la ville et limiter les flux traversant le centre historique.

Plusieurs outils peuvent être mis en œuvre pour maîtriser cet aspect :

- **Outil n°1 : Plan de Circulation**

Pour dissuader le trafic de transit d'emprunter une rue ou un quartier, il faut que le plan de circulation empêche physiquement la traversée motorisée (mais pas la traversée cyclable) : piétonisation ponctuelle, mise en sens unique, mise en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos), mise en semi-impasse... Des moyens simples (jardinières, potelets, panneaux) peuvent suffire.

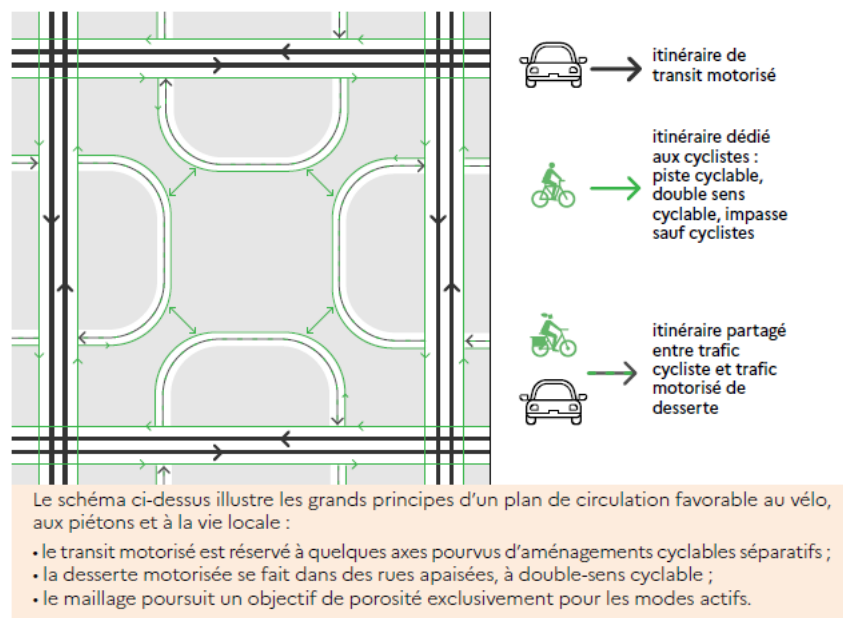


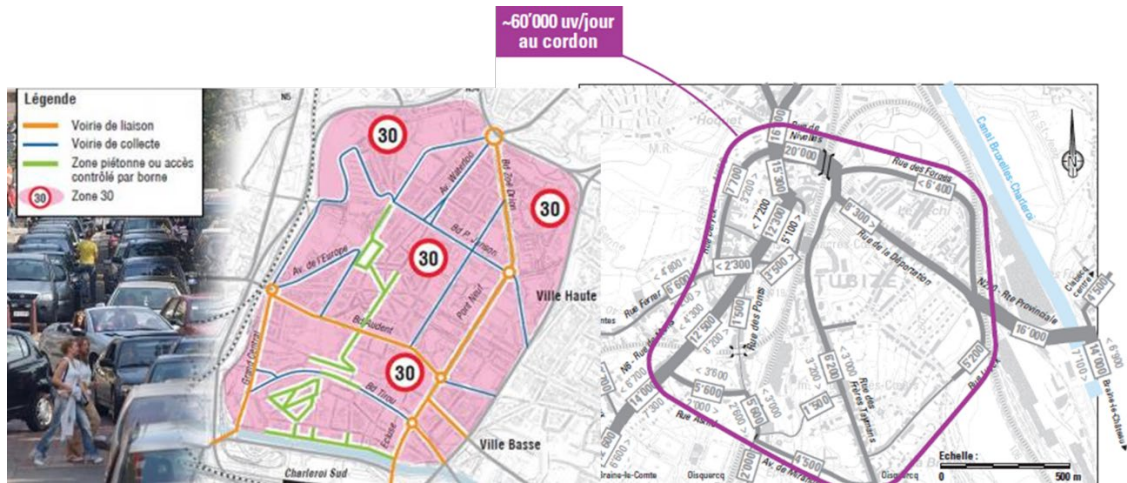
Schéma de Plan de Circulation

Source : Cerema

- **Outil n°2 : Ville30**

Si le plan de circulation permet de travailler sur les volumes de trafic, il est également très important de veiller à diminuer les vitesses pratiquées en centre-ville. Au vu de la

morphologie du centre-ville de Tubize, **nous recommandons une approche zonale de la limitation des vitesses à 30km/h** (plutôt que limitée à certains tronçons routiers locaux).



A gauche : Exemple de planification de Ville30 à Charleroi

Source : Plan Communal Mobilité Charleroi

A droite : Zone de Tubize qui semble être appropriée à la mise en ville30

Source : Plan Communal Mobilité Tubize

Alors qu'actuellement les zones 30 sont considérées comme des dérogations au 50 km/h, elles deviennent la norme et c'est le 50 km/h qui devient l'exception.

L'enjeu de la « Ville 30 » est d'abord la sécurité routière. Tout part d'un constat : lors d'un choc à 50 km/h entre une voiture et un piéton, le risque pour ce dernier d'être tué s'élève à 85 %. À 30 km/h, il tombe à 10 %.

Au-delà, d'autres avantages en découlent :

- l'apaisement des vitesses et du comportement des usagers ;
- un espace public plus favorable aux mobilités actives et aux usagers vulnérables (cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite) ;
- plus de fluidité dans la circulation notamment si la zone 30 est bien aménagée ;
- moins de pollutions aérienne et sonore, à condition que l'aménagement en zone 30 soit qualitatif (moins de feux de circulation, moins de stop, plus de priorités à droite) ;
- une économie de panneaux de signalisation ;
- une meilleure lisibilité de la vitesse réglementaire.

• **Outil n°3 : Feux régulateurs**

Les **Feux régulateur**, aussi appelés feux de dosage, doivent être installés en amont pour faciliter la régulation de la circulation et déplacer la congestion en dehors du centre de l'agglomération. Cet outil pourrait être particulièrement intéressant à adapter pour déplacer le trafic routier au niveau de la Rue de Mons en dehors de l'agglomération.

• **Outil n°4 : Plan de Stationnement**

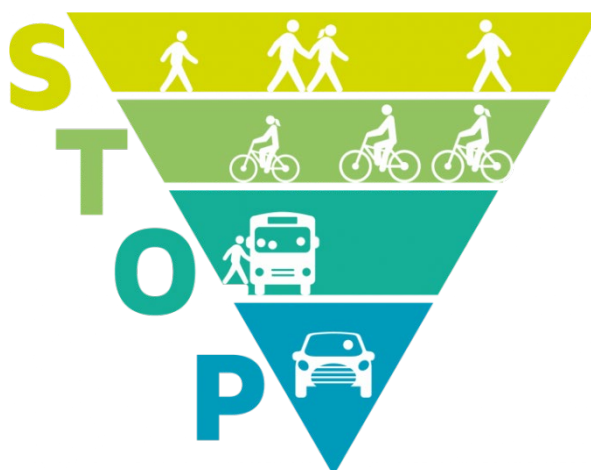
Après des décennies de politiques d'aménagement favorables à l'automobile, à Tubize comme ailleurs, le stationnement motorisé occupe une place considérable dans l'espace public. Pour laisser plus de place aux modes actifs et encourager le report modal, tout en améliorant la sécurité de l'ensemble des déplacements et le cadre de vie, il est indispensable de réfléchir à la réduction de stationnement motorisé en voirie et au développement massif d'emplacements de stationnement pour les cycles.

Dans ce contexte, nous recommandons à la Ville de Tubize de réaliser un **plan de stationnement conjointement au plan de circulation** avec le soutien d'un bureau d'étude. Le plan de stationnement doit être cohérent avec le schéma directeur cyclable et répondre aux objectifs que s'est fixés la Ville de Tubize en matière de mobilité active.

Plusieurs enjeux de cet outil :

- Libérer de l'espace pour créer des aménagements cyclables séparatifs
- Limiter les masques à la visibilité, dangereux pour la traversée des piétons
- Diminuer le risque d'emportierage
- Rendre la voiture moins attractive pour les trajets courts

Nous invitons également la Commune à **ancrer le principe « STOP »** dans un texte communal qui invite à rééquilibrer la répartition de l'espace public au profit de l'ensemble des usagers et de valoriser les formes de mobilité actives et le recours au transport public.



*Principe STOP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Privé vervoer)
source : duurzame-mobiliteit.be*

Piste n°15	d'action	Engager un bureau d'étude pour étudier la réalisation d'un plan de circulation et de stationnement
Piste n°16	d'action	Etudier la possibilité d'intégrer l'outil « Ville30 »
Piste n°17	d'action	Etudier la possibilité d'intégrer l'outil « Feux régulateurs »

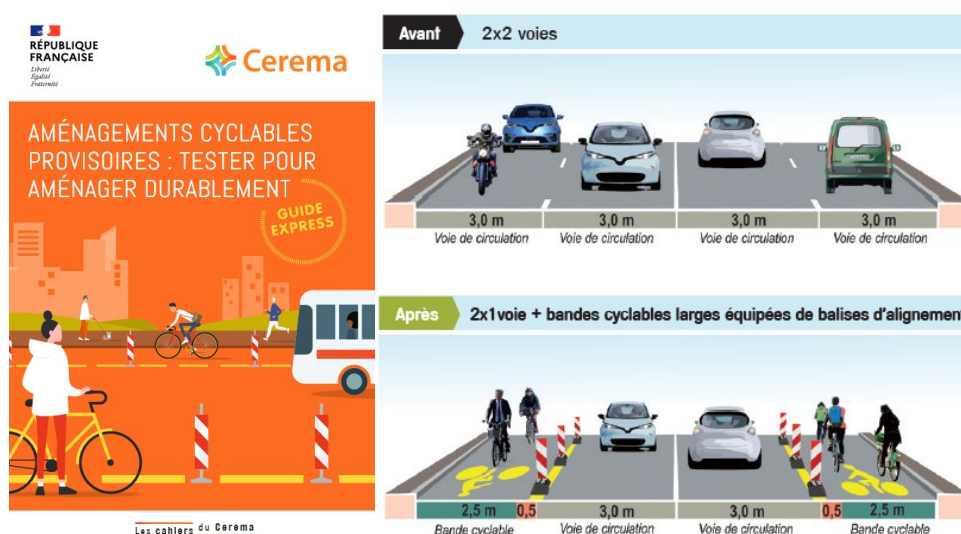
Piste n°18	d'action	Ancrer le principe « STOP » dans un texte communal (ce principe est utilisé dans la planification intelligente de la mobilité, où la priorité est donnée d'abord à la marche, puis au pédalage (vélo), puis aux transports publics et seulement ensuite aux voitures particulières).
Piste n°19	d'action	Pour chaque place de parking créée hors voirie (exemple : parking de délestage) le même nombre de place(s) est récupéré en voirie.

5.3.4 Phases test

La mise en œuvre du réseau cyclable et des outils visant à apaiser la circulation en centre-ville de Tubize peuvent préalablement faire l'objet de **phases test**. Elles ont pour particularité de pouvoir être mises en place très rapidement et de manière réversible. Elles pourront par la suite être pérennisées, modifiées ou supprimées. Réglementairement, rien n'est plus simple que de créer ou de supprimer des aménagements temporaires, un simple arrêté suffit le plus souvent. C'est une formidable opportunité pour repenser nos aménagements urbains, mais aussi et surtout négocier au mieux la phase de retour à des activités habituelles qui se présente avec le déconfinement.

Il est également important de veiller à créer de la **synergie** entre les actions de la Cellule Mobilité et Travaux de l'administration Communale à Tubize. En effet, la réalisation d'un **nouveau chantier sur une voirie communale faisant partie du réseau cyclable projeté** sera l'occasion d'enclencher directement une phase test de l'aménagement cyclable projeté sur celle-ci.

Dans ce cadre, nous recommandons de profiter des chantiers publics de grande ampleur projetés à Tubize : Contournement Nord ; Projet site des Forges & Clabecq. Un guide d'accompagnement intéressant sera le guide proposé par le CEREMA : « Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement ».



Source : CEREMA : « Aménagements cyclables provisoires : tester pour aménager durablement ».

Piste d'action n°20	Etudier les possibilités d'engager une phase test pour les aménagements cyclables dans le cadre du grand projet immobilier sur le site des Forges & Clabecq
---------------------	---

5.3.5 Entretien des infrastructures et aménagements cyclables

Un entretien régulier doit être assuré afin de conserver la nature cyclable de l'aménagement. Il convient de prévoir les budgets et de planifier l'entretien. Celui-ci est spécifique en fonction des saisons : enlèvement des feuilles en automne, déneigement en hiver, balayage régulier pour éliminer les déchets divers tels que le verre ou le gravier, etc.

La Commune de Tubize intégrera ces différents éléments au « cahier des charges » lié au marché public se rapportant à l'entretien des voiries communales mais aussi par l'acquisition de matériel adéquat.

Piste d'action n°21	Intégrer le budget utile à l'entretien des aménagements cyclables au moment de leur projection
---------------------	--

5.4 Champ d'action B : le vélo à l'arrêt

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

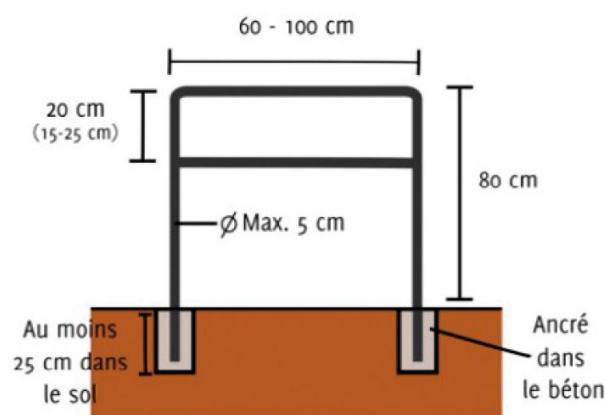
- **Prévention contre le vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à son lieu de destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-Commune, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important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

De manière transversale, plusieurs éléments sont à prendre en compte :

- 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** pour 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).

5.4.1 Créer une offre dense d'arceaux dans les grandes entités – Stationnement courte durée

Pour une durée de stationnement courte, nous recommandons l'arceau en U inversé équipé d'une barre transversale. Plusieurs arceaux en U inversé peuvent être insérés dans un module formant ce que l'on appelle un râtelier. Environ 1m² par emplacement de stationnement vélo est à prévoir.



Dimensions standards d'un dispositif U renversé
Source : Pro Velo

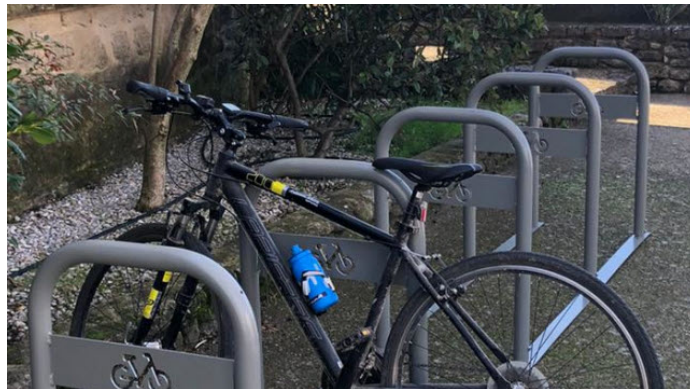
Il convient de veiller à une bonne couverture d'arceaux au niveau des pôles de destination à Tubize et définir un nombre précis de stationnements vélos à programmer par an. Au sein de la commune de Tubize, nous avons déjà pu constater la présence de plusieurs arceaux de ce type.

La Ville de Tubize a déjà mené une réflexion sur la localisation stratégique de tels arceaux. Nous recommandons de **définir précisément le nombre d'arceaux que la Ville s'engage à installer**, en priorisant certains pôles de destination tels que

- Centre-ville de Tubize et Clabecq (Zones commerciales)
- Ensemble des établissements scolaires de Tubize
- Centres Sportifs & Culturels
- Gare de Tubize (déjà installés)

L'administration rencontre parfois des difficultés de mise en œuvre de stationnement vélo de ce type (par exemple au centre culturel). Dans ce cas, nous invitons la Ville à réaliser des **aménagements provisoires**. En effet, comme nous l'avons déjà souligné ci-dessus (5.3.4.), les phases tests sont parfois utiles avant la réalisation d'un aménagement définitif. Cela vaut également pour le stationnement. Nous recommandons donc à ce que l'administration communale de Tubize puisse **s'équiper d'arceaux de type « provisoire »** qui peuvent facilement être posés et déplacés selon les opportunités identifiées.

Ce type d'arceaux peut également être utilisé dans le cadre d'évènements ou festivités locales pour permettre aux acteurs de garer leurs vélos en toute sécurité.



Exemple d'arceaux ne nécessitant pas de forage au sol

Piste d'action n°1	Programmer un nombre défini d'arceaux vélo à installer par an en identifiant les pôles de destination prioritaires (Centre-ville de Tubize et Clabecq, Ecoles, Centres Sportifs, Commerces, etc.). Favoriser des lieux attractifs et à fort contrôle social
Piste d'action n°2	Commander des arceaux vélos en format « provisoire » qui peuvent être installés et déplacés facilement. Veiller à les installer lors de chacun des évènements locaux.
Piste d'action n°3	Remplacer une place de stationnement par des arceaux vélos provisoire.

5.4.2 Offre de stationnement longue durée

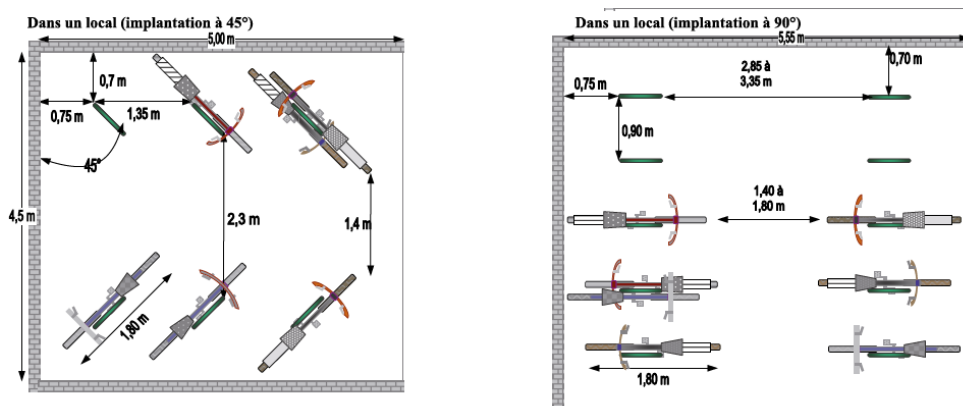
Plusieurs pôles de destination nécessitent également l'installation de stationnement vélo de type « longue durée ». C'est le cas naturellement des gares, mais aussi de certains lieux de travail, ou de domiciles. L'enjeu est alors de créer un réseau de parkings sécurisés soit sous format de « Box à vélo » individuels installés en voiries (plusieurs modèles existent), soit sous le format de locaux ou parkings vélo sécurisés/automatisés.



Exemple de Box Vélo – Chaudfontaine
Source : Pro Velo

Actuellement, il n'existe pas d'équipement de type « Box Vélo » au sein de la Commune. Toutefois, les besoins d'un parking vélo sécurisé au sein des nouveaux projets immobiliers à Tubize sont pris en compte bien que ne faisant pas partie d'un règlement communal d'urbanisme. Nous invitons la Commune tout d'abord à ancrer cette bonne pratique en intégrant le parking vélo sécurisé comme une obligation prévue dans le Règlement Communal d'Urbanisme.

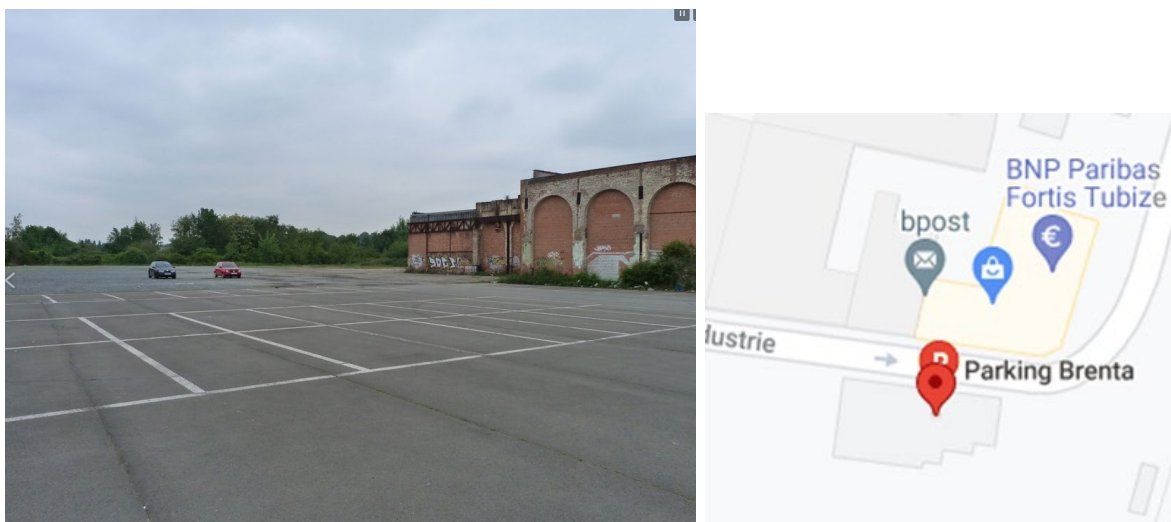
- Obligation d'un local vélo dans tout nouvel immeuble d'appartements
- Norme de 1 emplacement par chambre
- Normes de qualité: rez-de-chaussée, facilement accessible de la voie publique, dimensionnement



Recommandations de dimensionnement d'un parking vélo
Source : Pro Velo

D'autre part, un appel à intérêt récurrent doit être réalisé auprès des habitants de la Commune de Tubize pour connaître leurs besoins en matière de stationnement vélo longue durée. En cas de demande concentrée, étudier la possibilité d'installer un « Box Vélo ».

Enfin, notons la présence de nombreux parkings de délestage à Tubize pour lesquels doivent être étudiées des mutualisations d'usage. Prenons l'exemple du site Parking Brenta qui constitue une réelle opportunité pour installer du parking vélo sécurisé (hors voirie) de par sa localisation au centre de Tubize, au sein même d'un noyau résidentiel et commercial, ainsi qu'à seulement 200 mètres de la Gare.



Parking Brenta
Source : Google Maps

En résumé :

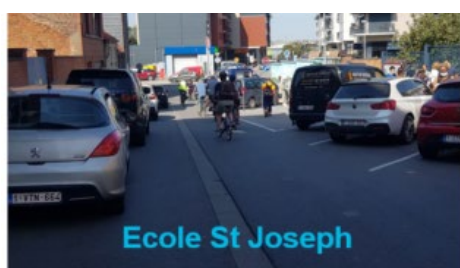
Piste d'action n°4	Appel à intérêt récurrent auprès des habitants de Tubize pour la location de places longue durée (box vélo ou parking vélo sécurisés). En cas de demande concentrée, étudier les possibilités d'installation d'un box vélo.
Piste d'action n°5	Étudier les possibilités d'installer du stationnement vélo sécurisé au sein de parkings existants (exemple : Site Brenta).

5.4.3 Zoom sur le stationnement et infrastructure en abord d'école

Comme nous l'avons vu plus haut, les pôles de destination « **Ecoles** » sont nombreux sur le territoire et constituent un enjeu clé de la politique cyclable de la Ville de Tubize. Si des actions sont à mener en matière de sensibilisation et formation à destination de ce public-cible (cf. 5.5.3.), celles-ci doivent impérativement s'accompagner de mesures en matière d'infrastructure et de stationnement vélo. En effet, **plusieurs infrastructures scolaires à Tubize ne bénéficient à ce jour d'aucune offre de stationnement vélo ni d'itinéraire vélo**. À l'inverse, ce sont des zones de stationnement automobile qui sont proposées en abord (cf. Ecole Saint-Joseph) voire au sein même de l'école (cf. Collège Saint-François d'Assise).

Nous recommandons à la Ville de Tubize de mener une analyse suivie d'un plan d'action permettant de **corriger les abords d'école** de façon à créer un environnement qui incite à d'avantage se déplacer à pied et à vélo pour les trajets scolaires. En effet, les espaces publics aux abords de l'école constituent un environnement important pour le quotidien des enfants qui doivent pouvoir y trouver les conditions de bien-être et de sécurité adaptées. Ils sont aussi le lieu de l'interaction entre les acteurs de l'école et ceux du quartier. Ils doivent pouvoir accueillir à la fois les différents modes de déplacement – avec une priorité accordée aux piétons et vélos – et d'autres usages au bénéfice des acteurs scolaires comme la rencontre, la détente, le jeu et les discussions.

L'espace public situé devant l'entrée du site scolaire, le « parvis » concentre plus particulièrement encore ces enjeux.



Possibilité de réaliser une phase test

Piste d'action n°6	Identifier et analyser les abords d'écoles existants : les besoins des piétons et cyclistes sont-ils rencontrés ? Incite-t-il à d'avantage se déplacer à pied/vélo qu'en voiture ?
Piste d'action n°7	Sur base de l'analyse, identifier et planifier les pistes d'actions à réaliser (court-moyen-long terme)
Piste d'action n°8	En cas de réalisation d'un « plan de déplacement scolaire » (5.5.3), intégrer l'analyse des abords d'école au cahier des charges.

5.5 Champ d'action C : "encourager le vélo"

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. 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.

5.5.1 Communication

L'administration communale de Tubize dispose d'une cellule « Communication ». Toutefois, mis-à-part quelques communications via la revue communale « 1480 », il n'existe pas encore d'actions pour véritablement accompagner et encourager la politique cyclable à Tubize.

Nous recommandons de développer directement un processus de travail avec la cellule de Communication pour **définir d'un plan stratégique de communication vélo annuel** et ainsi valoriser le travail réalisé par la Commune mais aussi les projets futurs (Aménagement cyclable rue Ripainoise, Ville de Tubize nommée « Commune Wallonie Cyclable », futur projet de liaison cyclable vers le site des anciennes Forges de Clabecq, etc.).

La réalisation d'un plan de communication implique la réalisation de différentes étapes importantes permettant de répondre à plusieurs questions :

- Quelles sont nos intentions ?
- Quels objectifs avons-nous à court et moyen terme ?
- Ces objectifs sont-ils spécifiques, mesurables, atteignables, réalisables et temporellement définis (S.M.A.R.T.) ?
- Qui sont les différents public ou groupes cibles visés ?
- Quels sont les messages clefs ?
- Comment souhaitons-nous et pouvons-nous diffuser l'information ?
- Quel budget pouvons-nous prévoir ?

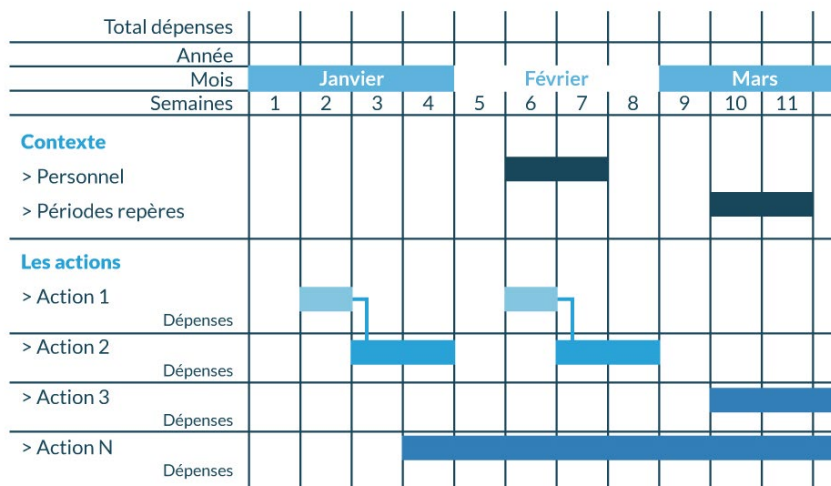
Il est important de mettre à jour ce plan de communication au minimum une fois par an afin de pouvoir avoir une vision claire des objectifs et moyens que l'on se donne pour parvenir à encourager la pratique du vélo. Elle fait ensuite office de **Grille de lecture**. Pour chaque nouvelle action envisagée, celle-ci doit passer au « scan » du plan stratégique (correspond-il aux objectifs définis ? Quel niveau de priorité ? Etc.)



*Étapes pour la réalisation d'un plan stratégique de communication
Source : O.B.N.L.360*

Sur cette base, nous pouvons ensuite établir un **planning de communication clair et précis**. La cellule communication et mobilité partagent ainsi une vision claire sur les outils de communications à activer sur une échelle de temps annuelle (Facebook, Revue « J'habite à Tubize », Presse, etc.) mais aussi d'être proactif. La Cellule Communication est également chargée d'interpeller la CEM de Tubize pour mener à bien les actions planifiées.

Planning de communication						
Date	Durée	Cible	Message	Moyen	Support	Responsable



Exemple de planning de communication

Piste d'action n°1	Réaliser un plan de communication annuel pour encourager la pratique du vélo à Tubize
Piste d'action n°2	Ancrage Bonnes Pratiques : passer au « Scan » du plan de communication les nouvelles actions de communication envisagées pour soutenir la politique cyclable
Piste d'action n°3	Sur base du plan de communication stratégique, réaliser un planning annuel de communication.
Piste d'action n°4	Instaurer des bonnes habitudes avec la nouvelle cellule de communication : <ul style="list-style-type: none"> • Réunions régulières & mise à jour du plan de communication • Pour toute communication liée directement ou indirectement au thème de la mobilité, informer la cellule mobilité

5.5.2 Evènement « Grand Public »

Dans la continuité du plan de Communication, il conviendra de préparer des actions de communication à destination du « Grand Public ». Nous recommandons notamment à la commune de développer une **journée « Déclic Mobilité »** à l'occasion de la **semaine européenne de la mobilité** (habituellement au mois de septembre) afin de permettre aux citoyens de découvrir la diversité des solutions et alternatives en termes de mobilité active.

Plusieurs activités peuvent être proposées telles que :

- Inaugurer/Valoriser le travail accompli (rue Ripainoise, projet WaCy)

- Réseau : inviter les différents acteurs & partenaires de Tubize qui travaillent directement ou indirectement sur la thématique de la mobilité active (Gracq, Associations, commerçants vélo, écoles, etc.)
- Bourse aux vélos
- Check-up & gravure
- Atelier de réparation vélo
- Transmission d'informations sur la thématique de la mobilité active
- Animations pour sensibiliser à l'usage du vélo
- Présentation du nouveau Schéma Directeur Cyclable de Tubize

Cet évènement peut également être l'occasion de **lancer une action de sensibilisation de longue durée** afin d'encourager la pratique du vélo utilitaire. Nous pouvons prendre l'exemple du challenge ludique réalisé à Strasbourg de se rendre au boulot à vélo durant tout le mois de septembre. Une telle action peut s'accompagner d'une récompense pour celles et ceux qui ont participé à cette action.



*Exemple d'évènement réalisé à Strasbourg pour encourager la pratique du vélo au quotidien
Source : Strasbourg.eu*

Piste d'action n°5	Lancer (et ancrer dans le temps) la tenue d'une journée « Déclic Mobilité » à Tubize
Piste d'action n°6	Réseau : inviter les différents acteurs & partenaires en matière de mobilité active de Tubize
Piste d'action n°7	Enquête : opportunité pour réaliser une enquête de satisfaction auprès des habitants de Tubize
Piste d'action n°8	Actions de sensibilisation de longue durée : profiter de cet évènement pour lancer un évènement ou « challenge » de plus longue durée afin d'encourager la pratique du vélo utilitaire

5.5.3 Mener des formations ciblées

A ce stade, la Commune de Tubize ne propose pas encore de formation de type « brevet du cycliste » dans les écoles pour les élèves de 5^{ème} et 6^{ème} primaire. Toutefois, **une formation « Education à la mobilité et à la sécurité routière » (E.M.S.R.)** sera prochainement proposée

à **toutes les écoles de Tubize**. Nous encourageons bien entendu à réaliser et ancrer cette formation dans le temps auprès des écoles de la Commune.

Parallèlement, au vu du fort potentiel pour le public de type « scolaire » à Tubize, nous recommandons de travailler sur différents **outils complémentaires** innovants d'encouragement du vélo auprès de ce public cible. A court terme, nous proposons de travailler prioritairement avec une seule **école pilote** qui marque son intérêt pour la thématique de la mobilité active. Avec ceux-ci, plusieurs outils peuvent être développés :

- Un **plan de déplacements scolaires** (PDS) permet à une école de mieux comprendre sa situation actuelle de mobilité et d'être guidé dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation d'actions pour promouvoir des déplacements plus actifs et plus sûrs. Plusieurs étapes sont prévues et encadrées par un expert :
 - Réalisation d'un **diagnostic** (formulaire d'enquêtes, fiche d'accessibilité, etc.)
 - Réalisation d'une carte précisant les domiciles de élèves (ceci permet d'évaluer les changements qui peuvent être mis en place pour une mobilité plus durable)
 - Sur base de l'analyse des points précédents, l'école recevra des fiche d'actions qui correspondent à leurs besoins.

Plusieurs partenaires peuvent être contactés pour développer ce volet, par exemple GoodPlanet asbl ou Coren asbl.

- L'école pourra également étudier la possibilité de mettre en œuvre un **Velobus**. Un Vélobus c'est un ramassage scolaire à vélo d'élèves, encadré par des adultes ou adolescents formés, qui emprunte un itinéraire précis pour se rendre à l'école à vélo et en revenir. Ces élèves accompagnés effectuent le trajet en sécurité et arrivent à l'heure à l'école. Comme un bus, une ligne de Vélobus a un itinéraire, différents points d'arrêts et un horaire déterminé. Pour cette action, nous renvoyons vers le récent **guide de démarrage développé par le SPW "Vélobus – A vélo, à l'école"** (publié en 2021).



Guide de démarrage « Vélobus » (2021)

Source : S.P.W. Mobilité

- Pour soutenir ces différentes actions, nous invitons l'école pilote à créer via son association des parents une **cellule "mobilité"** qui regroupera différents acteurs (parents d'élèves & professeurs) intéressés par cette thématique et prêts à accompagner/soutenir les différentes pistes d'action.

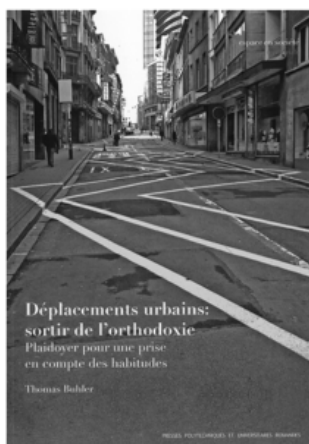
- L'école pilote évalue et promeut les actions réalisées auprès des autres établissements scolaires de Tubize.

Pour chaque action réalisée au sein des écoles en faveur de la mobilité active, nous encourageons la Commune à **valoriser le travail accompli** en inaugurant (par exemple une nouvelle rue scolaire ou nouvel abord d'école) et en communiquant (à intégrer au planning annuel de communication).

Piste d'action n°9	Soutenir le développement de la formation E.M.S.R. et ancrer dans le temps.
Piste d'action n°10	Définir une école pilote avec laquelle réaliser différents outils complémentaires innovants pour encourager la pratique du vélo (PDS, Velobus, Cellule mobilité, etc.)
Piste d'action n°11	L'école pilote évalue et promeut les actions réalisées auprès des autres établissements scolaires de Tubize
Piste d'action n°12	valoriser le travail accompli en inaugurant (par exemple une nouvelle rue scolaire ou nouvel abord d'école) et en communiquant (à intégrer au planning annuel de communication).

5.5.4 Action « Nouveaux Habitants »

La réhabilitation de l'ancien site des forges de Clabecq est un projet ambitieux pour la Ville. A terme, il va générer plus de 2400 logements, un ensemble de PME et un parc d'activités économique. Si la Ville de Tubize a d'ores et déjà intégré un volet « infrastructure » pour accompagner ce projet en matière de mobilité active, il est également primordial de réfléchir à des **actions** de sensibilisation et d'accompagnement **spécifique aux nouveaux habitants**. Cet aspect est d'autant plus déterminant du fait que plusieurs études démontrent que les personnes en situation de déménagement sont plus enclines à modifier leurs pratiques de déplacement (T.Buhler ; 2015).



(...) l'habitude modale est susceptible de changements dans des situations particulières de rupture du parcours de vie (déménagement, changement d'emploi...) où la prise de décision (l'action de délibérer) prend le dessus sur l'activation des habitudes. C'est précisément ces situations là que les politiques urbaines devraient privilégier pour contribuer au report modal par des actions ciblées (accès gratuit aux transports en commun...) favorisant potentiellement, chez les individus, la construction de nouvelles habitudes modales.

Extrait de l'Ouvrage « Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie – Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes »

Source : T. Buhler (2015)

Une piste d'action sera par exemple la réalisation d'un évènement accompagné d'un kit d'accueil des nouveaux habitants comprenant notamment :

- Evènement d'accueil
- Carte des itinéraires cyclables communaux
- Offre d'une formation pour apprendre à rouler dans le trafic à Tubize
- Offre d'un subside communal pour la mise à disposition d'un vélo (deux mois)
- Offre d'un entretien gratuit auprès d'un magasin de vélo à Tubize
- Offre de Chasubles et/ou lumières vélo
- Etc.

Piste d'action n°13	Créer un Evènement et kit d'accueil à destination des nouveaux habitants
---------------------	--

5.6 Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste

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 cycliste 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

5.6.1 Programmer et évaluer la politique vélo

Il est indispensable de se donner les moyens d'évaluer l'atteinte des objectifs en matière de politique cyclable. Deux axes prioritaires :

Axe n°1 : Evaluer l'évolution du report modal (Voiture vers modes actifs)

Dans son arrêté du 1^{er} octobre 2020, le Gouvernement Wallon a établi la vision FAST 2030 et la Stratégie régionale de Mobilité. Celui-ci reprend notamment l'objectif de la Vision FAST 2030 de **quintupler la part modale du vélo** à l'horizon 2030 pour atteindre 5%.

La Commune de Tubize doit poursuivre cet objectif à l'échelle de sa commune, mais surtout se donner les moyens concrets de l'évaluer. Dans ce sens, une **méthode de comptages annuels** devra être mise sur pied par la Commune.

Axe n°2 : Intégrer et ancrer un volet vélo au Programme Stratégique Transversal Communal

Le PST est avant tout un outil de gouvernance locale, obligatoire pour toutes les communes, dont l'objectif est d'aider celles-ci à mieux programmer leurs politiques, mieux définir le périmètre des actions et projets à réaliser. Il implique également de remettre en question ses pratiques et d'adopter une nouvelle culture de gestion fondée sur la planification, l'évaluation et la communication.

Lors de sa séance du 9 septembre 2019, le Conseil communal de Tubize a pris acte du Programme Stratégique Transversal Communal de la Ville pour 2019-2024.

La démarche PST implique une vision à long terme, prospective et permet d'identifier les enjeux pour mieux anticiper. Dans ce cadre, nous invitons à intégrer de façon systématique un volet « vélo » à ce programme qui identifie les objectifs que se donne le collège en la matière. Il conviendra de veiller à définir des objectifs mesurables & quantifiables, centrés sur l'objectif de part modale de 5% du vélo.

Axe n°3 : Evaluer l'atteinte des objectifs

Pour chacune des actions mises en œuvre, il sera important de fixer des indicateurs permettant :

- D'évaluer la mise en œuvre du plan d'action
- De mesurer l'impact de l'action

Quelques illustrations :

- **Installation d'arceaux:** Combien programme-t-on d'en installer chaque année près des écoles? Quel est le taux de remplissage de ces nouveaux arceaux ?
- **Evènement annuel :** combien de personnes souhaite-t-on atteindre ? Quel public cible ? Quel est le niveau de satisfaction de l'évènement auprès des participants (enquête papier) ?

Piste d'action n°1	Evaluer l'évolution du report modal
Piste d'action n°2	Intégrer et ancrer un volet vélo au Programme Stratégique Transversal Communal reprenant des objectifs clairs et quantifiables
Piste d'action n°3	Evaluer l'atteinte des objectifs à l'aide d'indicateurs prédéfinis

5.6.2 Ancrage bonnes pratiques de gouvernance avec les services externes

La collaboration entre les différents services et partenaires externes à la Commune est impératif pour mener à bien les différents projets en matière de politique cyclable.

Malheureusement, l'administration communale de Tubize est actuellement confrontée à des difficultés de suivi et communication de certains dossiers à charge du SPW Mobilité. Ceci se caractérise notamment par un nombre trop important d'interlocuteurs différents au sein du SPW Mobilité.

Nous recommandons à l'administration d'organiser une réunion regroupant tous les interlocuteurs potentiels au sein du SPW Mobilité qui sont en charge de certains dossiers lié directement ou indirectement au territoire de Tubize. Cette réunion servira à réaliser un bref diagnostic des difficultés existantes et à réfléchir à l'élaboration de nouveaux outils de travail et de communication en vue d'éviter tout élément bloquant dans le suivi des dossiers mobilité.

Piste d'action n°4	Réaliser une réunion avec les différents interlocuteurs du SPW Mobilité pour réaliser un diagnostic des difficultés rencontrées par l'administration communale de Tubize
Piste d'action n°5	Mettre en œuvre des nouveaux outils de travail et de communication pour un meilleur suivi des dossiers mobilité

5.6.3 Ancrage bonnes pratiques de gouvernance avec les différents départements de l'administration communal

Il est également primordial de veiller à une bonne collaboration et communication entre les différents départements qui composent l'administration communale de Tubize.

A cet égard, nous invitons premièrement à réaliser une réunion avec les représentants des différents représentants des départements afin de présenter les résultats de l'audit Bypad mais aussi pour valoriser le travail réalisé (Dossier WaCy, développement d'une Commission Vélo, nouveau projet Rue Ripainoise, etc.).

Lors de cette réunion, créer les fondations d'une « Task Force Mobilité » au sein de la commune :

- La "Task Force Mobilité" reprend au moins un représentant de chaque département (Travaux, Urbanisme, Communication, Instruction Publique, etc.).
- Les membres de la « Task Force Mobilité » reçoivent une brève formation/mise à jour des enjeux de la mobilité active à Tubize (Résultats Bypad, Plan Wacy, Principes clés des aménagements cyclables, etc.)
- Les membres de la « Task Force Mobilité » sont chargés de diffuser ces enjeux au sein de leurs départements respectifs

L'objectif sera de diffuser la vision et les enjeux liés à politique cyclable et des modes actifs plus généralement au sein des différents départements. Il s'agit d'implémenter un « réflexe » de prise en compte des modes actifs (et donc du vélo) dans tous les projets de la commune (urbanistiques, travaux, communication, etc.).

Piste d'action n°6	Réaliser une réunion pour présenter et valoriser le travail réalisé en matière de politique cyclable (WaCy, Bypad, Commission vélo, projet rue Ripainoise, etc.)
Piste d'action n°7	Développer une « Task Force Mobilité » intégrant des représentants des différents services de la Commune.

5.6.4 Renforcer le rôle de la Police concernant la politique vélo

La Police constitue un acteur clé pour renforcer la politique cyclable de Tubize et assurer le respect de l'environnement cyclable à Tubize. Un signal positif dans ce sens est la présence d'un représentant de la Police lors de la réalisation du présent audit.

Nous encourageons la Police à continuer à participer activement à la Commission Vélo.

Parallèlement, nous encourageons l'administration à travailler en lien étroit avec la Police pour toute action de prévention, contrôle et sanction veillant au respect de l'environnement cyclable. A titre d'exemple, la Police pourra mener une action de prévention pour sensibiliser et informer au respects des distances à respecter entre usagers de deux roues et automobilistes conformément aux recommandations de l'AWSR.



*Campagne de sensibilisation pour le respect des distances de sécurité lors d'un dépassement
Source : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière*

La Zone de Police « Ouest-Brabant » est également invitée à identifier un « représentant vélo » qui sera l'interlocuteur privilégié pour l'administration communale en matière de politique cyclable.

Piste d'action n°8	Inviter la Police à participer de manière active aux réunions du Comité vélo
Piste d'action n°9	Former au respect de l'environnement cyclable (exemple : en cas de création d'une rue « cyclable », la Police intervient pour accompagner la sensibilisation et l'explication de cette nouvelle mesure).
Piste d'action n°10	Identifier un représentant vélo au sein de la Zone de Police « Ouest-Brabant » qui deviendra l'interlocuteur privilégié en matière d'accompagnement de la politique cyclable.

5.6.5 Formation continuée – Cellule Mobilité

Actuellement, la cellule mobilité dispose d'une Conseillère en Mobilité ayant suivi la formation organisée par le SPW Mobilité et cautionnée par un certificat.

Toutefois, la matière dite de « Mobilité » évolue fortement d'année en année et nécessite donc d'être mise à jour en continu. Cet aspect est d'autant plus vrai pour la matière cyclable qui a vu de nombreuses mises à jour ces dernières années avec l'arrivée de nouveaux outils dans le code de la route tels que les SUL (Sens Unique Limités), les rues scolaires ou encore les rues cyclables.

Afin de s'adapter au mieux à ces nouveaux outils mais aussi pour s'inspirer, nous recommandons à l'administration communale de Tubize à veiller à la formation continue de ses agents. Notons que le Service Mobilité propose différentes formations continuées.

Une piste intéressante pour la Ville de Tubize concernera par exemple les séminaires concernant la mise en œuvre et test d'une rue scolaire au sein de différentes communes Wallonnes.

Piste d'action n°11	Veiller à ce que les membres du Service Mobilité puissent réaliser au moins une formation continuée chaque année.
---------------------	---

5.6.6 Statuts Commission Communale Vélo

Dans le cadre de l'appel à projets « Wallonie Cyclable », la Commune de Tubize s'est récemment dotée d'une Commission Vélo qui a pu participer au présent audit.

Nous recommandons :

- De définir le niveau de régularité de rassemblement de la Commission vélo
- De définir plus précisément les statuts de la Commission vélo et leur rôle
- Veiller à ce que chaque projet lié directement ou indirectement au vélo soit abordé lors de la prochaine réunion de Commission vélo

- Permettre aux membres de la Commission Communale Vélo d'amener des points à l'ordre du jour de chaque réunion
- Communiquer l'existence de la Commission vélo sur la page WEB de la commune et permettre à des citoyens de prendre contact avec la CCV.
- Réaliser des PVs des réunions et es transmettre à tous les membres.

Piste d'action n°12	Définir les statuts de la Commission Communale Vélo
Piste d'action n°13	Communiquer et promouvoir l'existence de la CCV