



Audit BYPAD 2022

Diagnostic de la politique cyclable et pistes d'actions

Contenu

Mission

Diagnostic

- Contexte
- Potentiel vélo
- Plans et projets
- Etats des lieux stationnement vélo, sensibilisation, prise en compte de la transversalité de la politique vélo

Visite de terrain

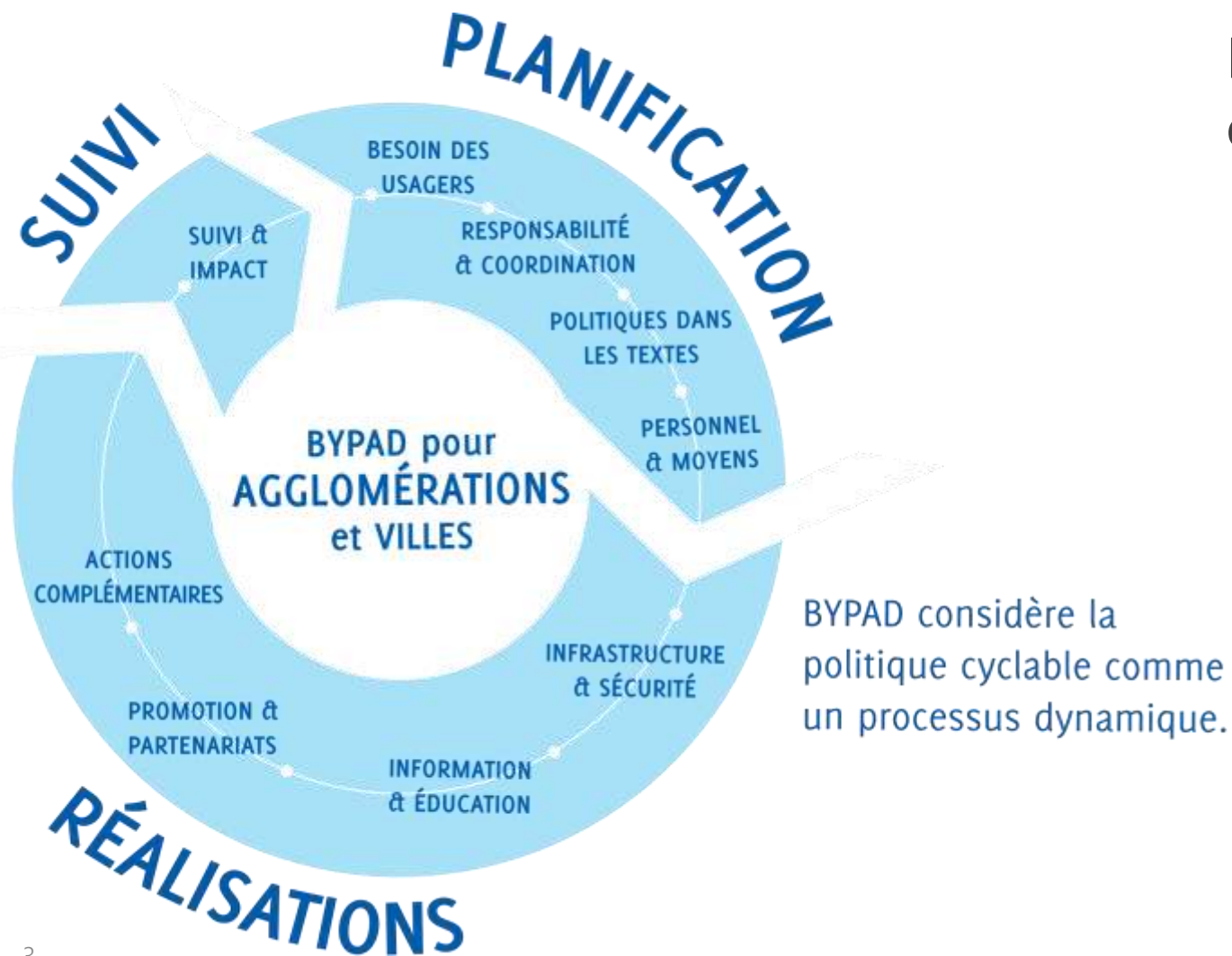
Questionnaire

Pistes d'action pour le plan vélo

Pourquoi un audit?

Mener une politique vélo cohérente et efficace implique :

- De comprendre les besoins des usagers
- De mesurer les évolutions...
- ... sur base d'un état des lieux préalable



Pourquoi la méthode BYPAD?

La méthodologique BYPAD propose :

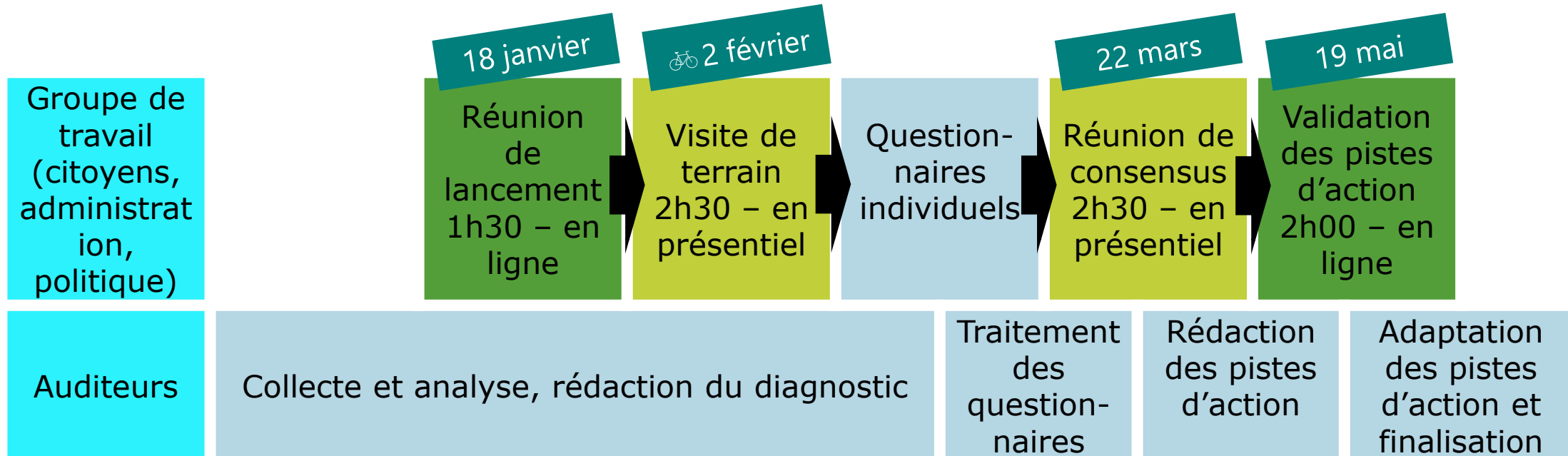
- Un processus **standardisé** dans le cadre d'un projet de recherche européen (FGM Amor, 1999)
- Une approche globale et intégrée du vélo centrée sur le **vélo utilitaire**
- Quatre stades d'avancement

Elle permet :

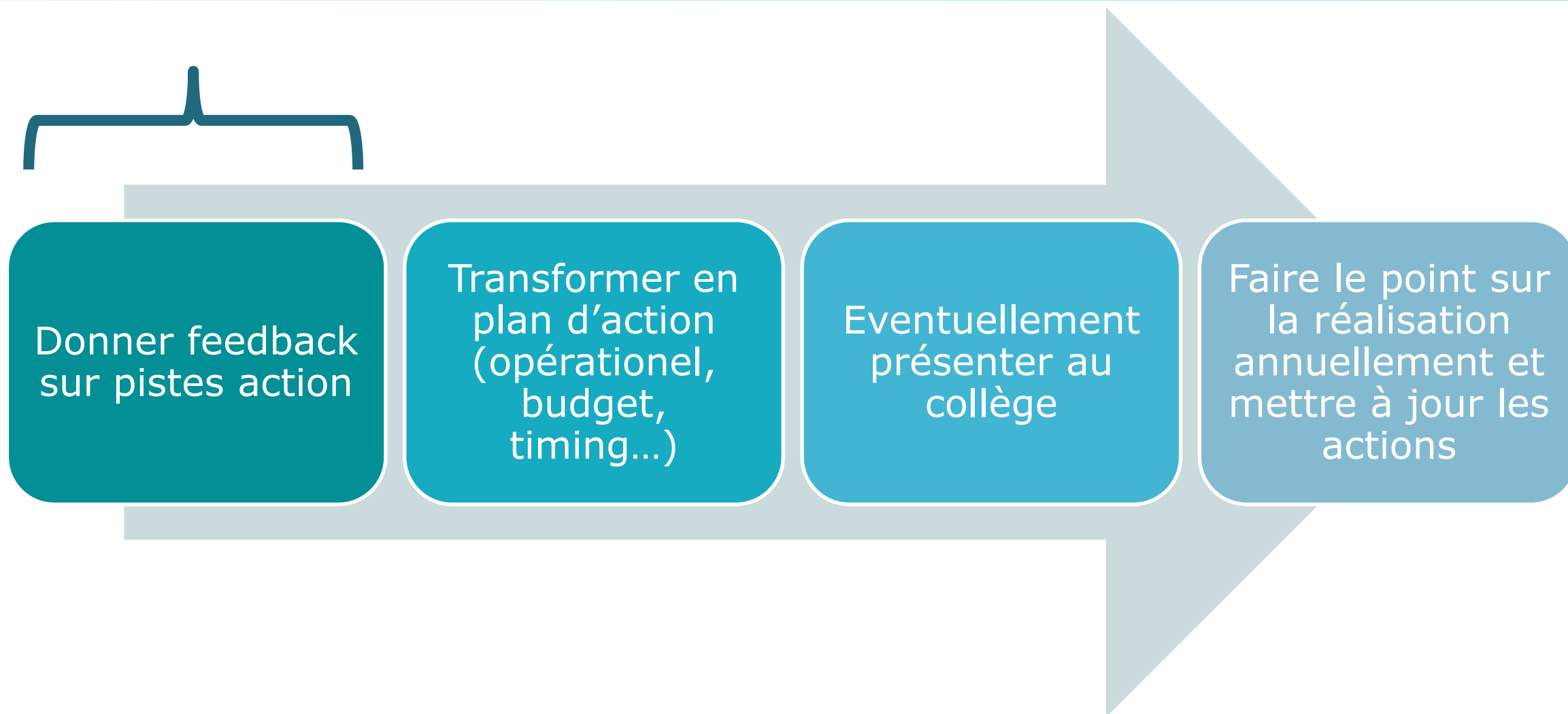
- Une dynamique de **concertation** et de **consensus** entre **représentants politiques, de l'administration et des usagers**



Déroulement de la mission



Après le BYPAD



Diagnostic

Contexte régional

Objectif de la Région Wallonne



x 2 horizon 2024

x 5 horizon 2030

Trajets

- entre 500 mètres et 7 kilomètres en vélo normal
- jusqu'à 15km en vélo électrique
- Jusqu'à 30km en speed-pedelec

Mons en quelques chiffres

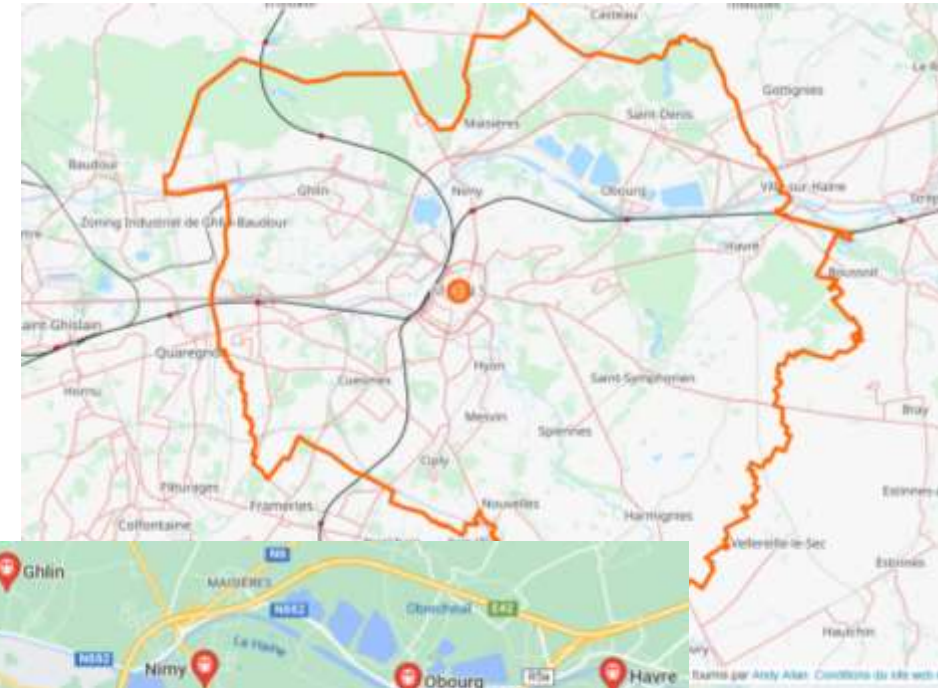
- Chef lieu de la province du Hainaut
- En plus de la commune historique de Mons, les communes suivantes ont été intégrées à la ville: Cuesmes, Ghlin, Hyon, Nimy, Obourg, Ciply, Harmignies, Harveng, Havré, Jemappes, Flénu, Maisières, Mesvin, Nouvelles, Saint-Denis, Saint-Symphorien, Spiennes et Villers-Saint-Ghislain.
- 95 705 habitants
- $147,6 \text{ km}^2 \rightarrow 648,6 \text{ habitants/km}^2$



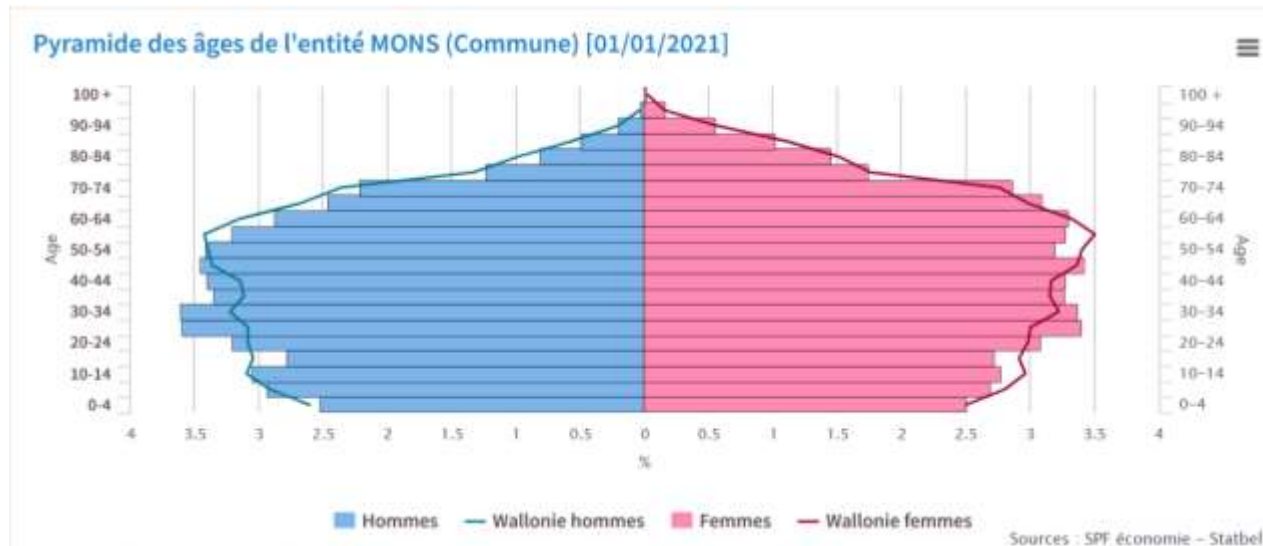
Aperçu des transports publics

La ville est bien desservie en transports publics.

- 1 gare principale (en travaux) permettant de rejoindre
 - Bruxelles en 45 minutes,
 - Tournai en 30 minutes,
 - La Louvière en 30 minutes.
- 5 gares/arrêts SNCB:
Obourg, Nimy, Ghlin, Jemappe, Havré
- 22 lignes du réseau TEC desservent la ville.

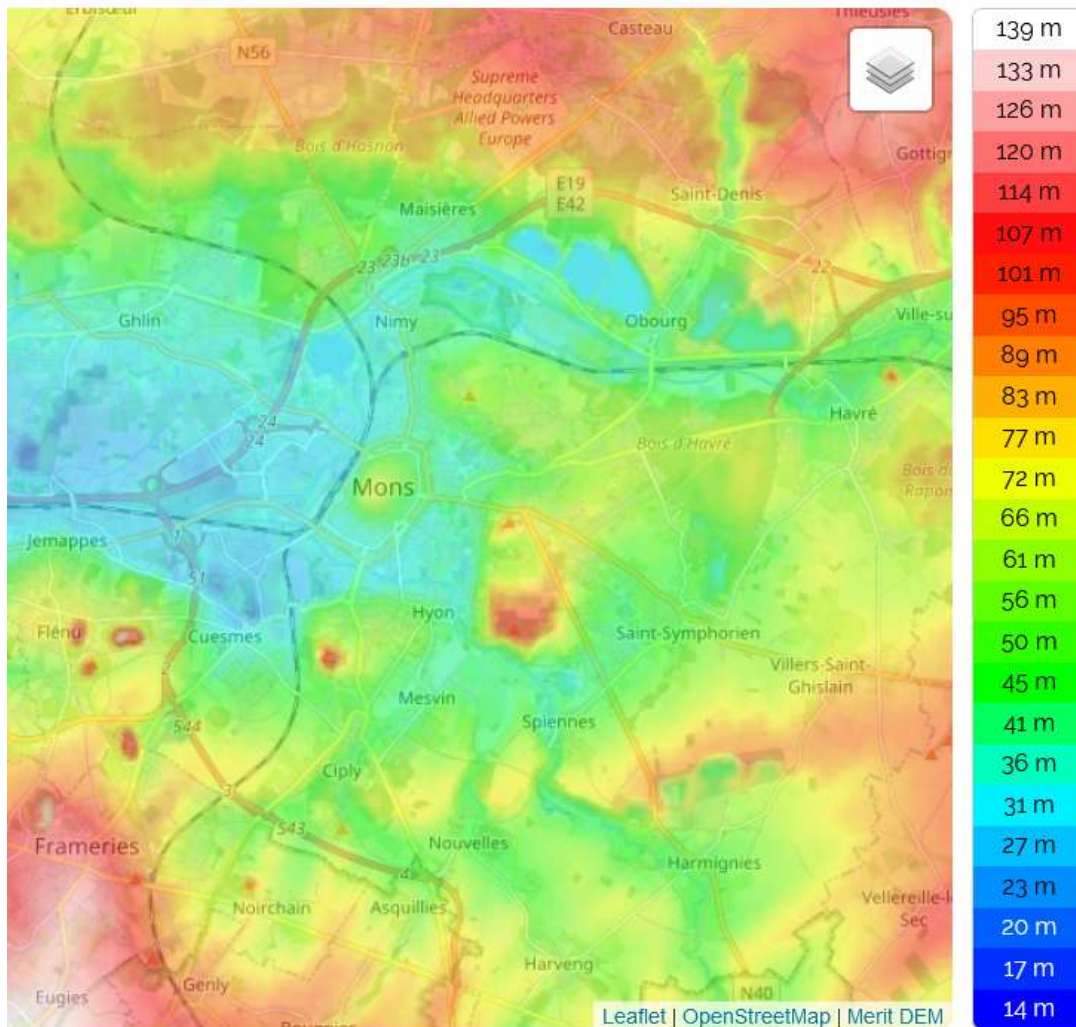


Profil démographique



- 95 705 habitants à Mons
- Les perspectives démographiques démontrent une augmentation de la population montoise durant la prochaine décennie: la population de Mons devrait progresser de 1,3 % entre 2018 et 2023, de 2,3% à l'horizon 2028 et de 3,5% à l'horizon 2033 (iweeps)
- Grande partie active physiquement (10 à 65 ans)
- Vélo électrique option pour les seniors

Configuration du territoire

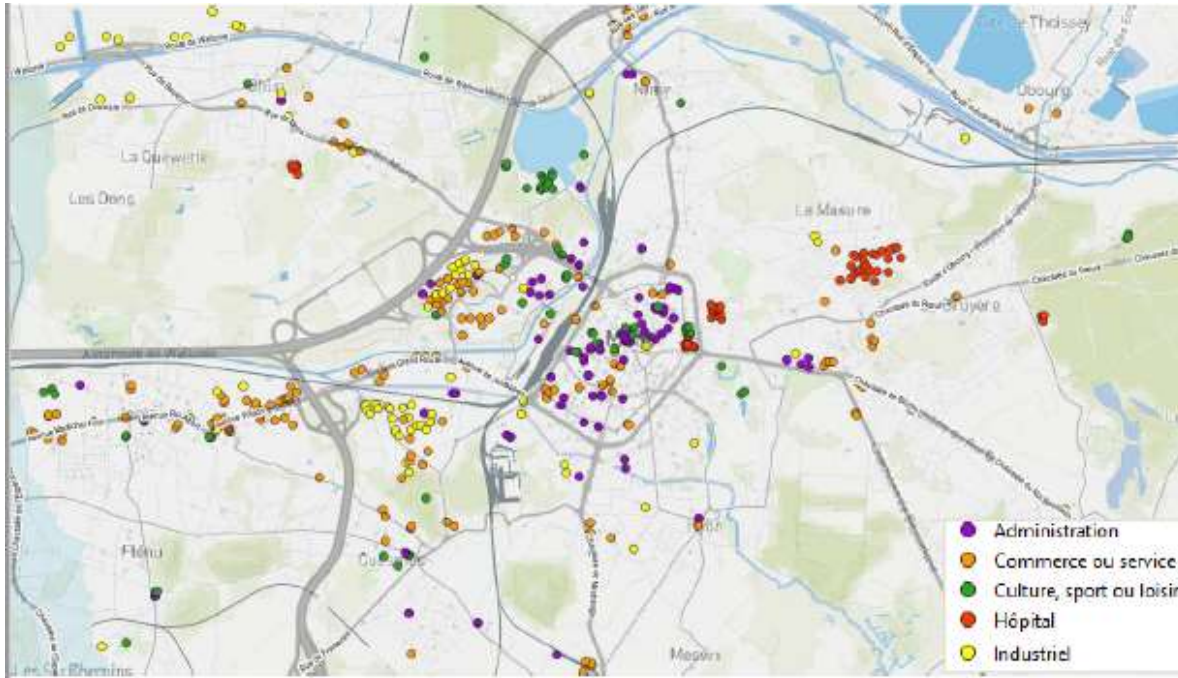


Paysage hétérogène avec quelques collines et plateaux.

Vallées de la Haine et de la Trouille, canal Nimy-Blaton-Péronnes.

La visite de terrain confirme un relief
abordable.

Pôles d'attraction

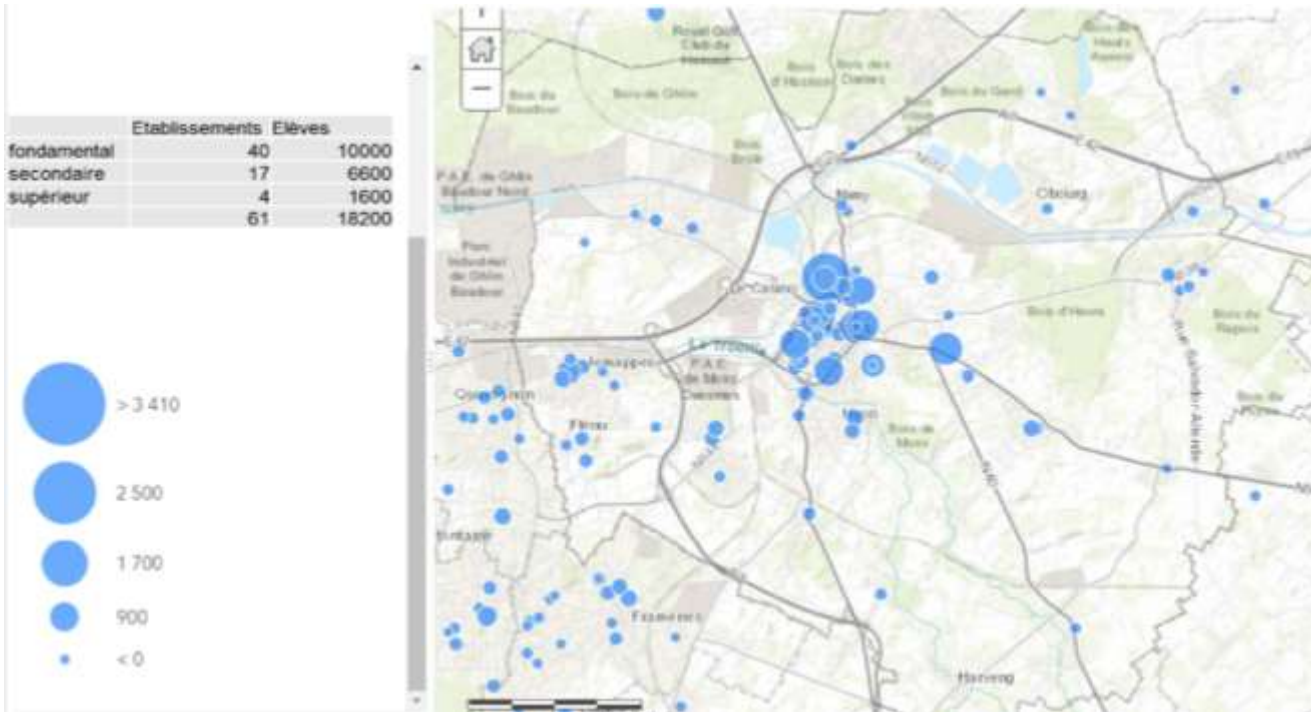


Source: Candidature Wallonie Cyclable

Identification des pôles d'attraction:

- Pôles scolaires (cf slide suivante)
- Hôpitaux
- Zoning de Ghlin Porte du Parc
- Centre administratif
- Zones commerciales

Pôles scolaires

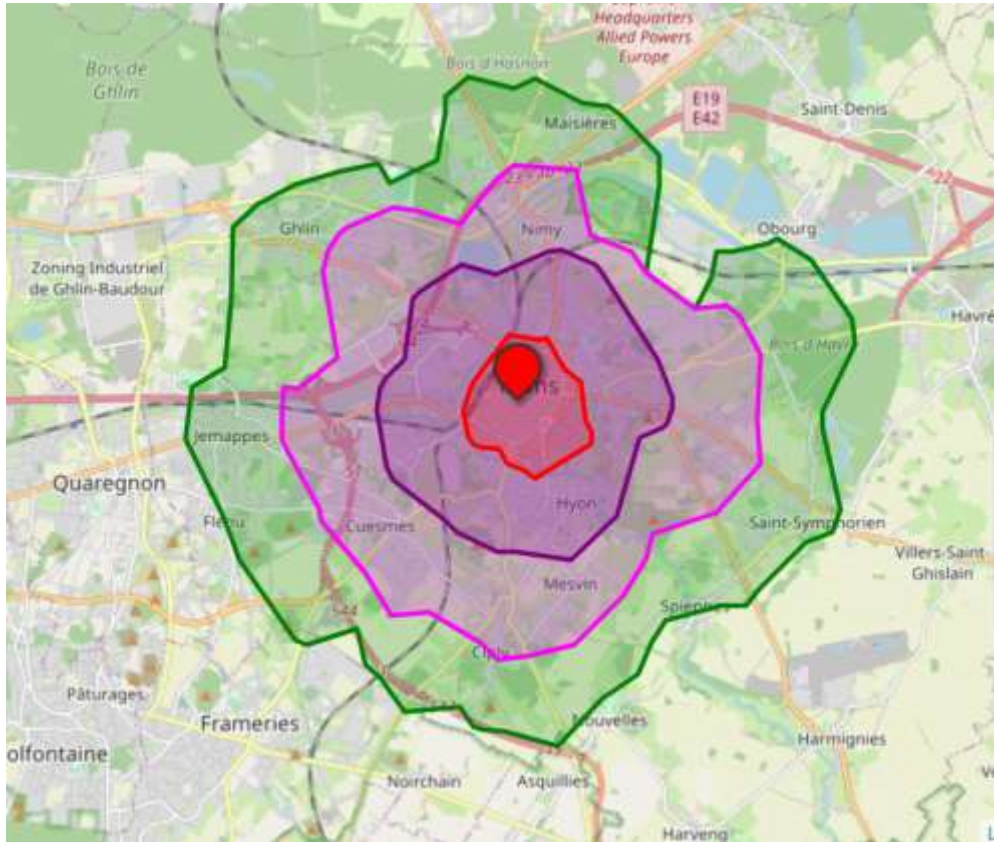


Source: Candidature Wallonie Cyclable

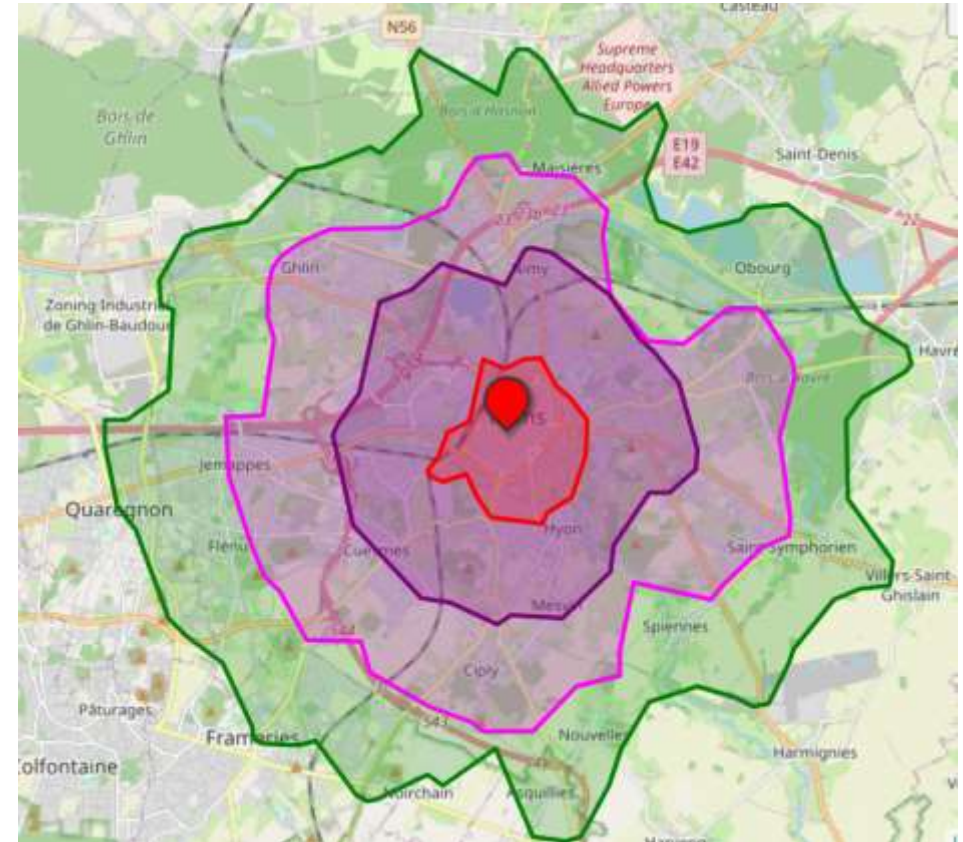
Mons est un pôle scolaire majeur dans la région avec 63 établissements scolaires sur son territoire attirant plus de 30 000 élèves et étudiants dont 18 000 résidant sur l'entité. La Ville compte notamment quatre écoles supérieures et deux universités.

Les heures d'entrée et de sortie d'écoles sont la source de congestion, de problèmes de stationnement, d'incivilités et conflits

Potentiel vélo

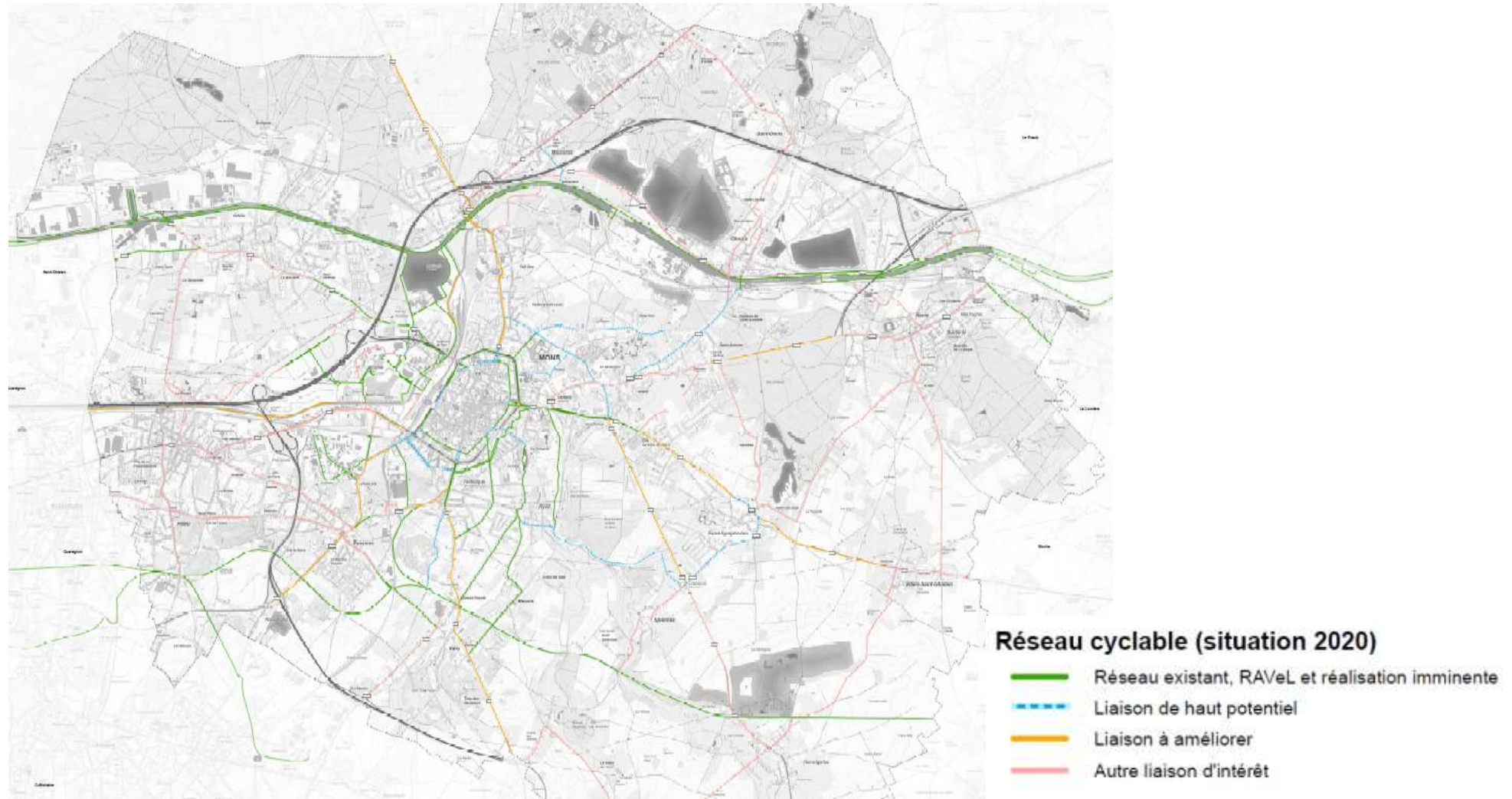


Zone accessible en 20 minutes **à vélo classique** depuis le centre de Mons (chaque couleur correspond à un intervalle de 5 minutes).
Source: openrouteservice.org



Zone accessible en 20 minutes **à vélo électrique** depuis le centre de Mons (chaque couleur correspond à un intervalle de 5 minutes).
Source: openrouteservice.org

Réseau cyclable (situation 2020)



Réseau Points Noeuds Vhello



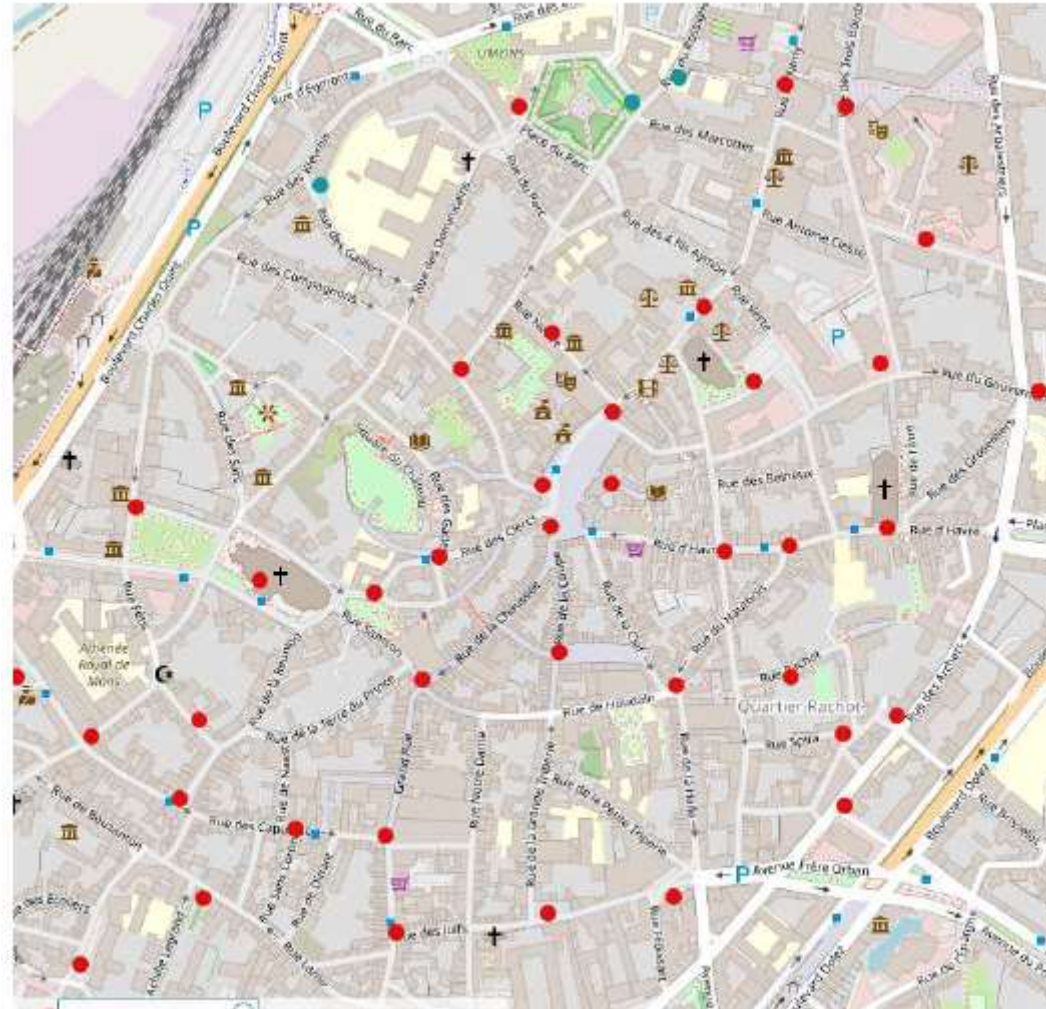
Stationnement vélo

300 arceaux installés et cartographiés depuis 2015

8 boxes à vélos installés. Un emplacement coûte 5€ / mois:

- Allée des Oiseaux
- Place de Vannes
- Square Jacobs (rue d'Havré)
- Rue Adolphe Pêcher
- Place Roger De Looze
- Place des Alliés
- Gare de Mons (2 box)

Source: Dossier Wallonie Cyclable de la Ville de Mons



Localisation des arceaux dans le centre-ville montois

Mesures pour diminuer l'utilisation de la voiture

- Zone 20 et 30 dans le centre-ville intramuros de Mons
- Plan Radar mis en place par la Zone de Police Mons- Quévy
- Rues cyclables:
 - rue du Chemin de Fer,
 - Avenue du Pont Rouge
 - Avenue des Guérites
- Signalisation adéquate (F45b) pour les impasses débouchantes
- Brigade Police à vélo (30 policiers)
- Sens Uniques Limités (SUL) dans tout le centre-ville

Plans et projets

- Plan Stratégique Transversal (PST) 2019-2024: Ce PST développe un large volet à la mobilité, et en particulier des objectifs opérationnels et des actions en faveur du vélo.

O.O. 10.1	Favoriser la coexistence des différents usagers de l'espace public en priorisant la mobilité douce
Action 10.1.1	Améliorer la cohabitation des différents usagers par des aménagements spécifiques (signalisation, visibilité, sites propres, revêtement spécifique par usager,...)
Action 10.1.2	Créer et appliquer la fiche d'évaluation du principe STOP
Action 10.1.3	Mettre en œuvre de nouvelles initiatives de vélos partagés
Action 10.1.4	Renforcer les pistes cyclables et leur sécurisation

O.O. 10.2	Amélioration de la mobilité
Action 10.2.1	Créer et enrichir une cartographie interactive de l'espace public en vue d'améliorer l'efficacité de sa gestion multidisciplinaire (en ce compris PMR) accessible à tous les usagers en se basant sur les données du PCM
Action 10.2.5	Repenser les entrées de ville et la mobilité sur les boulevards avec le SPW
Action 10.2.6	Rétablir des flux de mobilité optimaux sur la Place Léopold

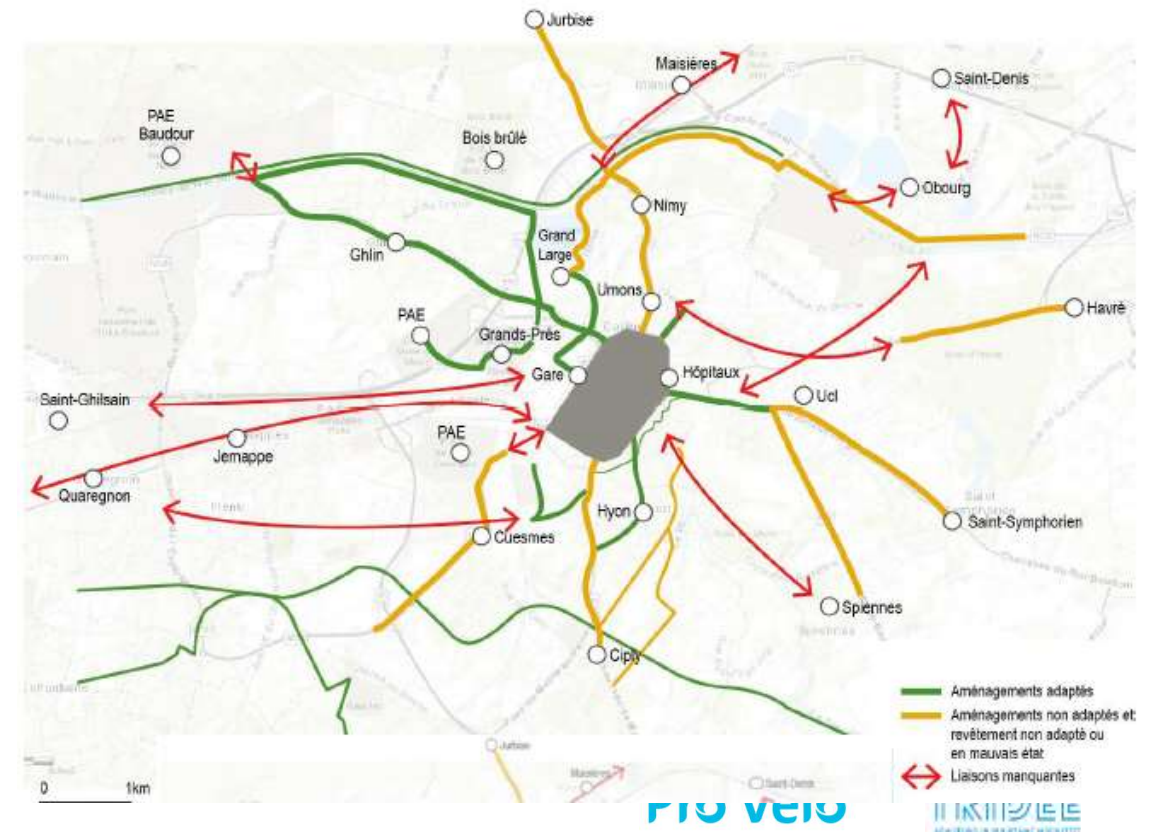
O.O. 10.3	Développer les équipements favorisant l'utilisation des modes doux et des transports en commun
Action 10.3.1	Identifier et développer des points multimodaux de mobilité
Action 10.3.2	Budgétiser et aménager les nouveaux park and ride identifiés avec les navettes bus et/ou vélo.

O.O. 10.4	Intensifier la participation citoyenne sur les questions de mobilité
Action 10.4.1	Etudier la faisabilité des pédibus et vélobus (mise en œuvre APS, volontariat, Art.60, étudiants,...)
Action 10.4.2	Développer un réseau « relais secours » (« <i>relais rustine</i> ») avec fourniture du kit vélo dans des pôles répartis sur le territoire (identifier les personnes, citoyens, petits commerces genre librairie, institutions,...)
Action 10.4.3	Relancer des actions "journée sans voiture"

O.O. 11.1	Réduire l'émission de CO2 (POLLEC)
Action 11.1.2	Favoriser les modes de déplacement moins polluant
Action 11.1.4	Réévaluer le parc automobile en fonction des besoins par service, adaptation par des véhicules plus durable voir mode doux

Plans et projets

- sécuriser les traversées du Ring et réaliser des liaisons cyclables, améliorer la cyclabilité de la N51 vers Jemappes (un village de l'entité densément peuplé, une porte d'entrée du Borinage et qui forme d'ailleurs une conurbation avec les communes voisines situées à l'ouest du territoire) etc. (Source Dossier Wallonie Cyclable)



Sensibilisation

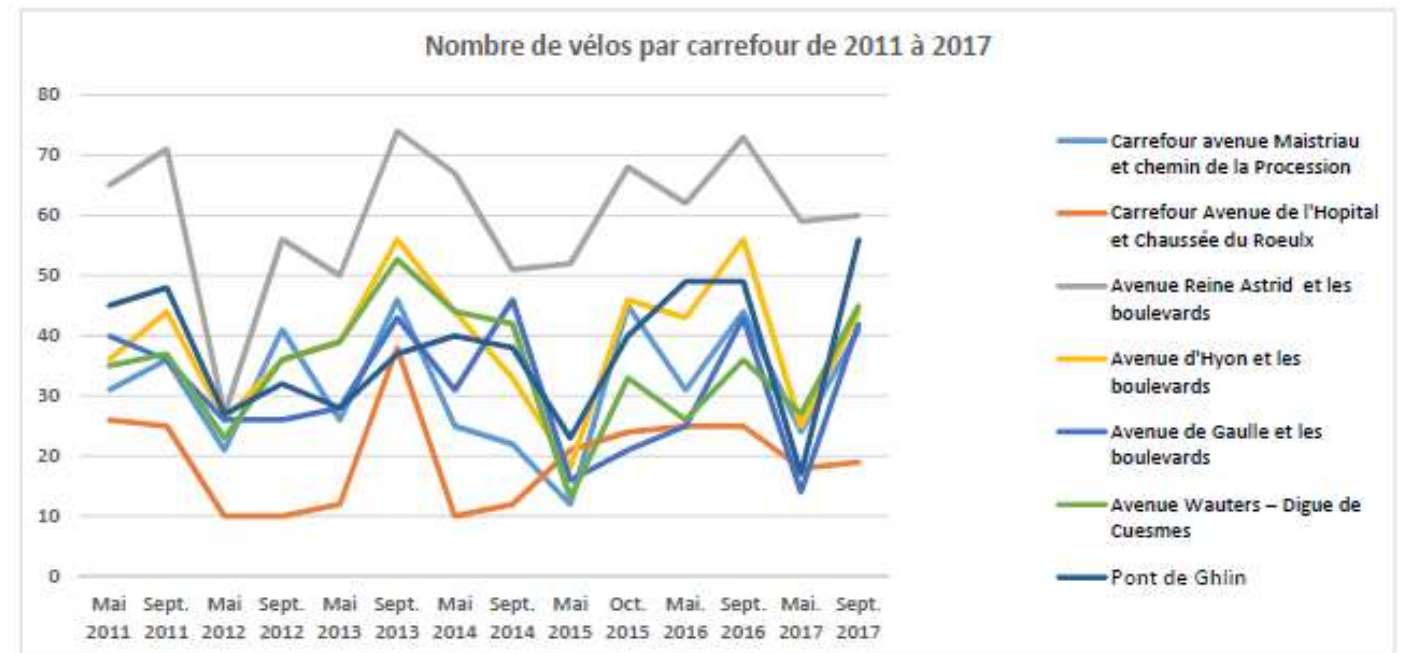
- La Commune offre depuis juillet 2020 une prime communale pour l'achat d'un vélo:
 - 2020: un budget de 50 000€ (400 primes)
 - 2021: un budget de 70.000€ (496 primes)
 - 2022: un budget de 70.000€ (22(primes à ce jour – juin 2022)
- Prime communale « cadenas » pour sécuriser les vélos: Un budget de 5000 euros est alloué à cette initiative (en 2020 un peu plus de 50 bénéficiaires ont pu en profiter). La prime est aussi disponible en 2021 et 2022.
- Offre de vélos de location longue durée « #Si t'es vélo » en partenariat avec Pro Velo (budget de 50.000€) : 100 vélos classiques, 25 vélos à assistance électrique et un vélo XXL à louer pour une durée de 3, 6 ou 12 mois
- Service de location Blue Bike à la gare: 2 vélos
- Relais Rustine: un service de réparation en cas de légère défaillance de leur vélo, via la mise à disposition de kits de réparation disponibles en plusieurs lieux publics et privés répartis sur l'ensemble du territoire
- Un projet de recherche universitaire (Université de Mons, en collaboration avec celle de Namur) sur le thème des vélos partagés
- Le Brevet du cycliste est organisé dans 15 classes (depuis plus de 20 ans) en partenariat avec Pro Velo
- Tous à Vélo développe des cartes d'itinéraires suivant la logique d'un plan de métro, appelé pour l'occasion Vétro. Il y a également un réseau de coaches, appelés Maillons Jaunes. Tant ceux-ci que les personnes désireuses de se (re)mettre en selle peuvent bénéficier d'une formation dispensée par Pro Velo.

Participation

- Un Conseil consultatif du vélo
 - depuis 2006: commission vélo réunissant des représentants de la ville et des partenaires extérieurs (Gracq, Pro Velo, TEC, SPW, Police, ...).
 - Depuis 2019: conseil consultatif du vélo composé de citoyens, de représentants d'associations, d'institutions et des services communaux, de conseillers communaux, ...
- Stratégie de réparation des pistes existantes : participation directe du Gracq et de Tous à Vélo dans les discussions avec les services techniques

La Commune comme exemple

- Formations Ma Ville à Vélo (en partenariat avec Pro Velo)
- 4 Vélos électriques pour les contrôleurs de stationnement
- vélos triporteurs pour les services Proximité/Propreté
- Emplacements vélo gratuits pour les agents dans l'infrastructure du parking Grand Place
- Indemnité kilométrique vélo plafonnée au maximum (0,24 €/ km) pour le personnel qui assure des déplacements domicile-travail à bicyclette.
- La ville faisait des comptages vélo (2011-2017)



Visite de terrain

Objectifs de la visite de terrain

Se faire une idée du vécu du cycliste → simple usager vélo!

Est-ce que ça donne envie de faire du vélo?

- Parcourir le centre à vélo
- Problématique entrées du cœur de la ville
- Visite de quartiers variés:
résidentiel / commercial / espace vert / infra sportif / entreprises
- autres endroits importants

Voir les réalisations de la Ville et les points noirs

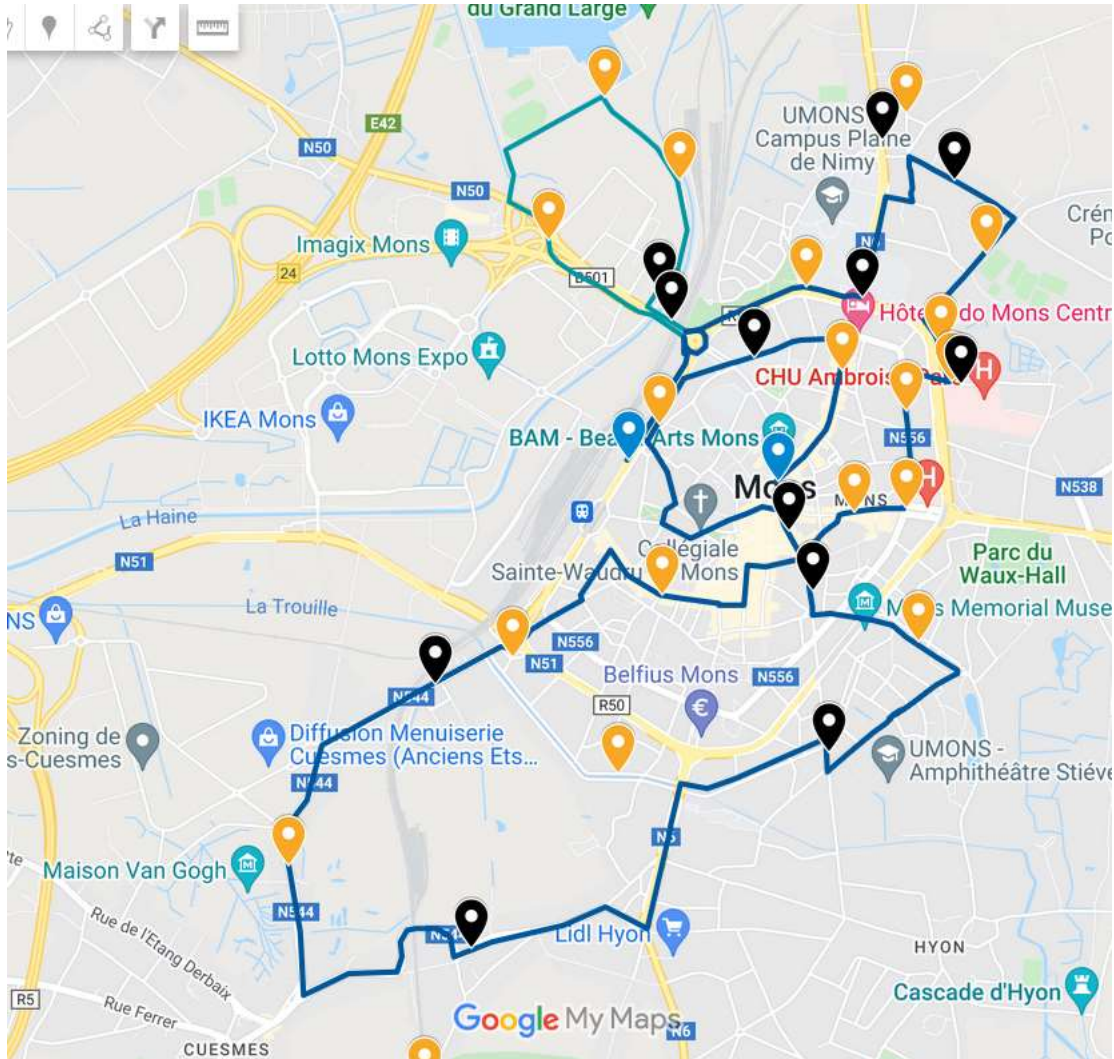
Attention à l'entretien et au stationnement vélo

Le vécu sur le terrain

Visite par le groupe Bypad le 2.02.22



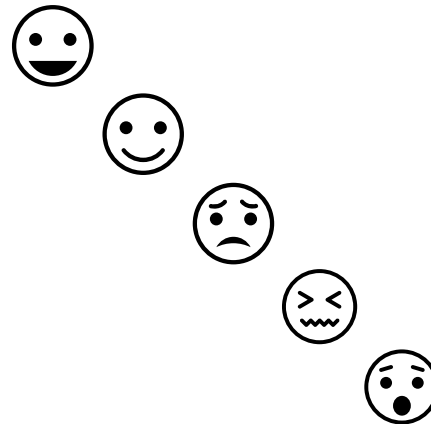
Itinéraire



Typologie de situations

- ✓ Linéaire
- ✓ Lieux ponctuels
- ✓ Confort
- ✓ Stationnement

Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Linéaire – du plus au moins sécurisant

Itinéraires hors trafic ou réservés



RaveL – intérêt utilitaire / quotidien ?

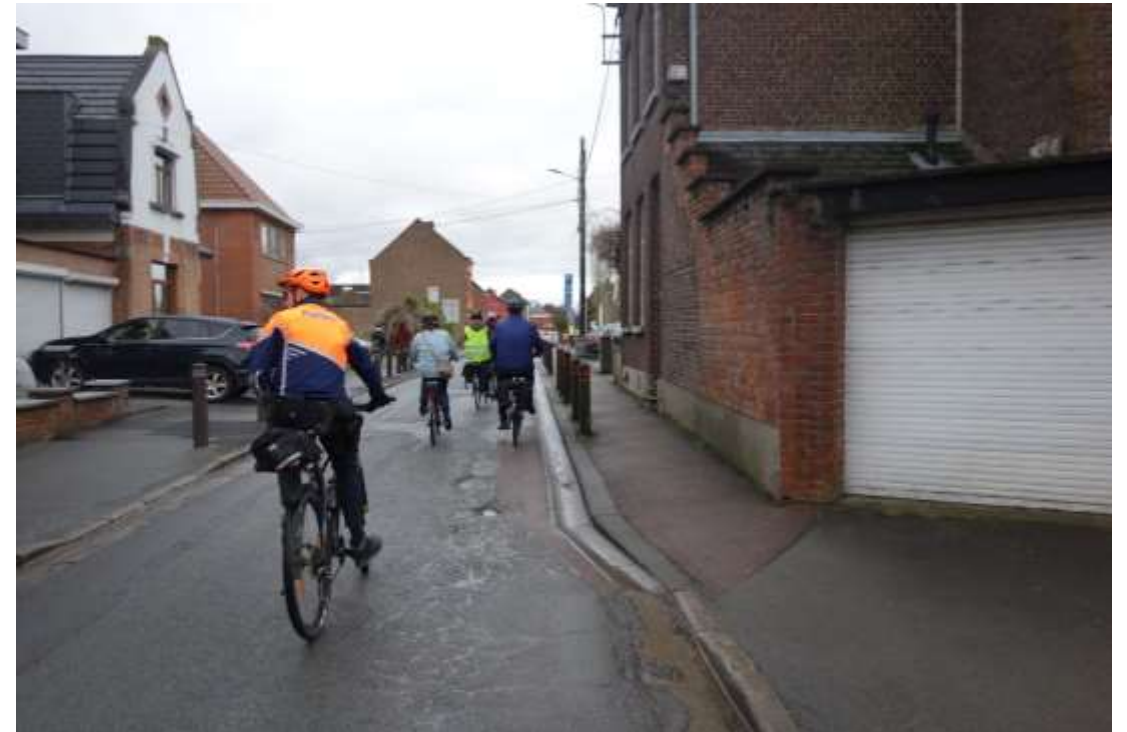
Pistes cyclables séparées



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Rues étroites et calmes – vitesse limitée



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Itinéraires partagés avec les piétons



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Sens uniques limités parfois présents (pas sur le parcours de la visite ou sur les latérales de la ceinture)



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Linéaire – du plus au moins sécurisant

Pistes cyclables séparées sur trottoir



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Pistes cyclables marquées – attention à l'entretien et à la distance avec les véhicules stationnés



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Pistes cyclables suggérées, peuvent être suffisantes quand les vitesses et le volume de trafic sont faibles



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Linéaire – du plus au moins sécurisant

Danger: vitesse et trafic élevés sans aménagement ou insuffisamment sécurisant

Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Lieux ponctuels

Traversées sécurisées - pas systématiques

Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Lieux ponctuels

ZAC (zone avancée pour cyclistes) parfois présents, B22/B23 (tourne à droite) pas présents sur parcours



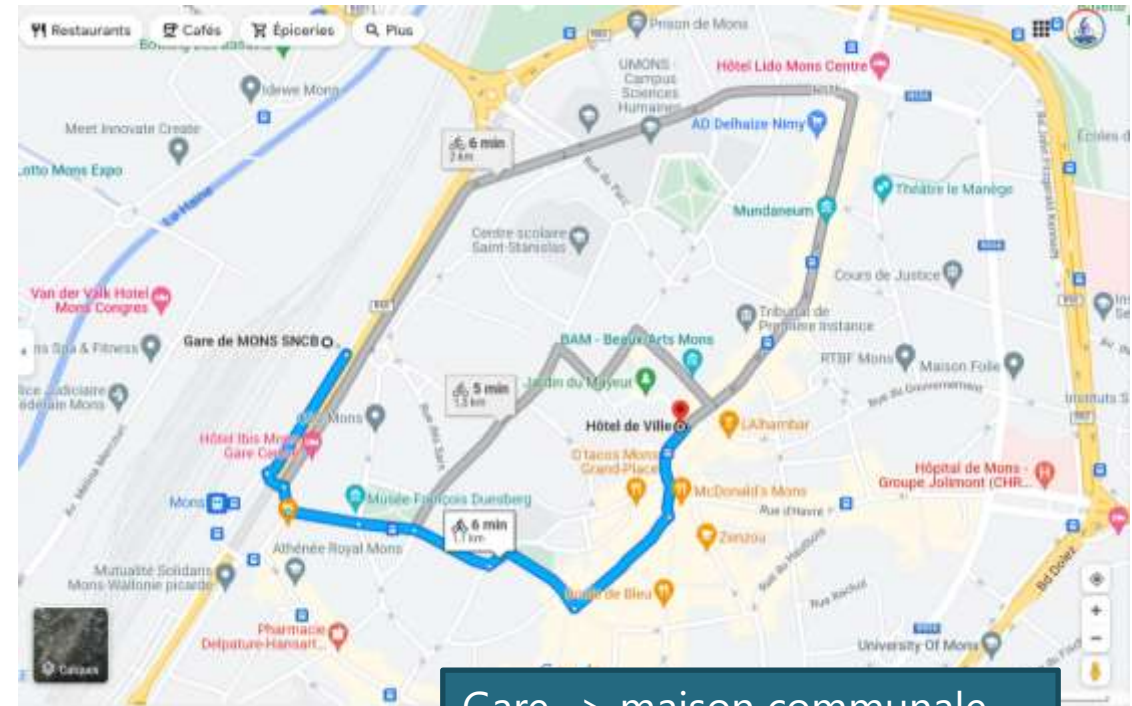
Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Lieux ponctuels

Des détours importants



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Gare -> maison communale
568m à vol d'oiseau, 1,2Km à
vélo

Lieux ponctuels

Rond-point avec aménagement inapproprié



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Lieux ponctuels

Insertions & réinsertions



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Lieux ponctuels

Travaux- quels aménagements temporaires?



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Confort (et sécurité)

Relief très abordable



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Confort (et sécurité)

Obstacles? Manque d'entretien, potelets gris, éclairage



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Confort (et sécurité)

Stationnement sauvage



Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?

Stationnement

Présent à la gare (qu'est-il prévu dans la nouvelle gare?) et à différents pôles. Box vélo.

Qu'est-ce qui donne envie, qu'est-ce qui décourage le nouveau cycliste?



Questionnaire

Les questionnaires individuels

- Après la visite de terrain, qui permet d'avoir vu les mêmes endroits dans la commune, chaque participant du groupe BYPAD remplit individuellement le questionnaire standardisé
- Le questionnaire se compose de 18 questions traitant des différents aspects de la politique cyclable
- Pour chaque question le participant choisit un niveau de 0 à 4. Le choix est guidé par les niveaux préétablis dans la méthodologie. Les participants peuvent ajouter des commentaires.
- Pendant une réunion de consensus, tous les participants du groupe BYPAD se mettent d'accord sur le niveau final par question

Exemple d'une question

M2: Responsabilité et Coordination

Question 4: Comment se passe la coopération avec les organisations externes (par exemple avec les transports publics, les autres niveaux de pouvoirs, les autres villes, etc) *

Niveau 0	☐ Aucune coopération
Niveau 1	☐ Il y a consultation de manière sporadique .
Niveau 2	☐ De manière occasionnelle, des groupes de travail se réunissent pour trouver une solution sur des questions vélo.
Niveau 3	☐ Il y a une coopération régulière au sujet de la politique cyclable avec les responsables politiques de niveau supérieur et / ou d'autres communes qui s'occupent de la politique cyclable . <i>(Par exemple : des bonnes pratiques sont échangées au sein d'un réseau réunissant plusieurs villes)</i>
Niveau 4	☐ Il y un comité de pilotage qui prépare et conseille les décisions liées à la politique de transport. Ce comité est composé de différentes autorités publiques et de partenaires externes. ☐ Il y a une coopération active avec les partenaires externes pour mettre en place des stratégies en matière de politique cyclable et pour mettre en œuvre les mesures en faveur du vélo. <i>(Par exemple : la ville est membre d'un groupe de travail qui rédige un manuel sur les standards techniques pour l'infrastructure cyclable)</i>

Commentaire:

Améliorations:

Répartition des questions et modules

Module 1- Besoin des usagers

- Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes?
- Comment les usagers sont-ils impliqués dans l'élaboration de la politique cyclable?

Module 2: Responsabilité et coordination

- Comment se passe la coopération avec les organisations externes (par exemple avec les transports publics, les autres niveaux de pouvoirs, les autres villes, etc) ?
- Quel impact ont les personnes clés responsables de la politique cyclable (tant l'administration que les politiciens) sur le processus de décision?

Module 3: Politique cyclable dans les textes

- Quel est le contenu de la politique cyclable locale et comment la mise en œuvre des mesures en faveur du vélo est assurée?

Module 4: Personnel et moyens

- Comment le financement de la politique cyclable est-il assuré?
- Qui prépare et met en œuvre les activités de politique cyclable visant à promouvoir le vélo?

Module 5: Infrastructure et sécurité

- Comment est organisé l'entretien de l'infrastructure cyclable?
- Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des cyclistes?
- Qu'est-ce qui est fait pour optimiser la combinaison vélo et autres modes de transport?
- Quelle est la qualité et la densité du réseau cyclable existant?

Module 6: Information et éducation

- Comment les citoyens sont-ils informés de la politique cyclable?
- Que fait-on en ce qui concerne les formations à la pratique du vélo ou l'éducation routière?

Module 7: Promotion et partenariats

- Quelles initiatives sont prises pour sensibiliser les différents groupes cibles et les encourager à utiliser le vélo?

Module 8: Actions complémentaires

- Qu'est-il fait pour limiter ou réduire l'utilisation de la voiture?
- Dans quelle mesure l'aménagement du territoire actuel soutient-il la politique cyclable?

Module 9: Evaluation et impacts

- Dans quelle mesure des données sur le vélo sont-elles collectées et utilisées?
- Dans quelle mesure des données sont collectées et utilisées pour la sécurité des cyclistes?

Réunion de consensus

Module 1 : besoin des cyclistes (Q1/2)

Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune activité
Niveau	1	☐	Observation de la pratique des cyclistes au moment où un problème se pose; et/ou De l'information existante sur les besoins des utilisateurs est occasionnellement utilisée (par ex. : bonnes pratiques, manuels, etc.)
Niveau	2	☐	Les besoins et exigences sont examinés occasionnellement au moment de la conception d'un aménagement cyclable ou de projets spécifiques. (Par exemple : comptages, enquêtes, etc.); et/ou L'analyse des besoins des utilisateurs est faite selon des méthodes expliquées dans des guides de bonnes pratiques ou des manuels

Niveau	3	☐	Des enquêtes vis-à-vis des cyclistes (potentiels) sont menées régulièrement pour fournir une base solide pour les activités en lien avec le vélo; et/ou Les données d'une base de données recueillant les plaintes et les propositions sont régulièrement analysées pour mieux comprendre les besoins des usagers.
Niveau	4	☐	Des rencontres régulières sont organisées entre les autorités et des représentants de différents groupes cibles parmi les cyclistes pour identifier leurs besoins. (ex : étudiants, cyclistes qui prennent le train, personnes âgées, etc); et/ou De nouvelles méthodes sont développées pour déterminer les besoins de groupes cibles particuliers. (Par exemple : des enseignants font circuler des questionnaires dans les classes au sujet des trajets domicile-travail ; les données obtenues sont communiquées aux autorités publiques.); et/ou Les villes collectent et partagent entre elles au sein d'un réseau des données au sujet des besoins des cyclistes et des méthodes d'analyse; et/ou Des expérimentations, études et projets pilotes sont menés et évalués pour recueillir de l'information sur les besoins des usagers dans certains domaines (par ex. : vélos cargo, bike sharing, autoroutes cyclables, etc. ; en coopérant avec des universités ou instituts de recherche)

Module 1 : besoin des cyclistes (Q1/2)

Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes?

Des rencontres régulières ont lieu avec les cyclistes, surtout via la commission consultative vélo. On y sollicite l'avis dans les projets de réaménagement et de tous les projets vélo (sensibilisation et promotion). Occasionnellement, l'administration communale demande l'avis des usagers dès la conception des aménagements.

Par contre, il y a un problème au niveau du processus de consultation car les citoyens sont souvent sollicités en toute dernière minute. C'est néanmoins aussi déjà le cas de la cellule mobilité qui doit remettre parfois un avis dans l'urgence.

Les plaintes formulées par les usagers sont aussi examinées. Il n'y a pas d'enquête menée pour mieux identifier les besoins des usagers.

Niveau 2

Module 1 : besoin des cyclistes (Q2/2)

Comment les usagers sont-ils impliqués dans l'élaboration de la politique cyclable?

Niveau	0	☐	Aucune implication
Niveau	1	☐	Les groupes d'usagers sont impliqués seulement s'ils exercent suffisamment de pression sur les décideurs politiques et/ou sur l'administration
Niveau	2	☐	Les groupes d'usagers sont impliqués de manière occasionnelle lors de l'élaboration de projets concrets
Niveau	3	☐	Il y a un dialogue régulier au sujet des besoins des usagers entre l'administration, les décideurs politiques, des experts externes et les groupes d'usagers; et/ou Les groupes d'usagers peuvent formuler leurs propositions pour des nouveaux projets, lesquelles seront examinées attentivement.
Niveau	4	☐	Les groupes d'usagers sont impliqués dans le processus de décision dès le stade de l'avant-projet / de la réflexion; et/ou Les décisions liées à la politique cyclable sont toujours précédées par une consultation avec les usagers.

Module 1 : besoin des cyclistes (Q2/2)

Comment les usagers sont-ils consultés dans l'élaboration de la politique cyclable?

La commission consultative vélo se réunit 4 à 5 fois par an, en fonction des sujets à traiter et des projets à discuter. Les membres peuvent ajouter des sujets à l'ordre du jour. Cette commission aborde diverses thématiques en lien avec la politique cyclable : aménagements cyclables, mais aussi projets de sensibilisation et promotion du vélo.

Occasionnellement, des experts engagés par la commune pour des projets en lien avec le vélo viennent y présenter leur travail ou solliciter l'avis des cyclistes.

Module 2 : Responsabilité et coordination

(Q1/2)

Quel impact ont les personnes clés responsables de la politique cyclable (tant l'administration que les politiciens) sur le processus de décision?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucun impact
Niveau	1	☐	Ils ont un impact limité et aléatoire parce que personne n'a de vision ou ne fixe d'objectifs lorsqu'un problème spécifique survient.
Niveau	2	☐	Des individus (de l'administration ou du politique) font un travail de pionnier et développent une stratégie pour le vélo; et/ou La politique de développement urbain/du territoire soutient les mesures en faveur du vélo uniquement et tant qu'elles n'affectent pas d'autres intérêts. (ex: des places de parking vélo sont créées tant qu'il ne faut pas supprimer de place de parking voiture); et/ou Le vélo est toujours considéré comme moins important que d'autres modes de transport.

Niveau	3	☐	Lorsqu'on parle de mobilité, les besoins de cyclistes sont toujours pris en compte; et/ou Les responsables politiques et/ou les agents de l'administration ont réussi à ce que le vélo soit considéré comme un moyen de transport égal aux autres.
Niveau	4	☐	Les responsables politiques et/ou les agents de l'administration ont réussi à faire en sorte que leur politique cyclable soit mise en avant dans les relations publiques comme étant une véritable caractéristique positive de leur ville; et/ou Les intérêts du vélo sont toujours considérés lorsqu'on parle de politique locale en général; et/ou Les principaux responsables (tant au niveau de l'administration qu'au niveau politique) de la politique cyclable ont démontré être compétents, bien préparés, orientés vers les objectifs et capables de prendre des décisions.

Module 2 : Responsabilité et coordination (Q1/2)

Quel impact ont les personnes clés responsables de la politique cyclable (tant l'administration que les politiciens) sur le processus de décision ?

Les membres du groupe de travail étaient d'accord sur le niveau 2.

L'échevine de la mobilité confirme que des décisions en faveur du vélo sont mieux prises en compte par le collège communal.

Niveau 2

Module 2 : Responsabilité et coordination (Q2/2)

Comment se passe la coopération avec les organisations externes (par ex. avec les transports publics, les autres niveaux de pouvoirs, les autres villes, etc)?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune coopération	Niveau	3	☐	Il y a une coopération régulière au sujet de la politique cyclable. (ex: des bonnes pratiques sont échangées au sein d'un réseau réunissant plusieurs villes ou plusieurs acteurs)
Niveau	1	☐	Il y a consultation de manière sporadique.	Niveau	4	☐	Il y un comité de pilotage qui prépare et conseille les décisions liées à la politique de transport. Ce comité est composé de différentes autorités publiques et de partenaires externes; et/ou
Niveau	2	☐	De manière occasionnelle, des groupes de travail se réunissent pour trouver une solution sur des questions vélo.				Il y a une coopération active avec les partenaires externes pour mettre en place des stratégies en matière de politique cyclable et pour mettre en œuvre les mesures en faveur du vélo. (ex: la ville est membre d'un groupe de travail qui rédige un manuel sur les standards techniques pour l'infrastructure cyclable)

Module 2 : Responsabilité et coordination

(Q2/2)

Comment se passe la coopération avec les organisations externes (par exemple avec les transports publics, les autres niveaux de pouvoir, les autres villes, etc)?

L'administration communale a beaucoup de contact avec les autres partenaires de la mobilité : les communes limitrophes (comme Jurbise), pour assurer la continuité des aménagements par exemple ; d'autres villes ou communes pour échanger sur des bonnes pratiques ; le TEC ; la SNCB pour les accès à la gare, les tunnels sous voies par exemple; la police puisque la zone de police inclut Mons et une petite commune limitrophe, c'est assez facile de travailler directement avec elle; la direction territoriale du SPW pour l'aménagement des voiries régionales; etc.

Les usagers apprécient les efforts fournis mais déplorent néanmoins les temps de traitement très (trop) longs entre les réunions de décisions et les mises en œuvre concrètes sur le terrain.

Module 3 : la politique cyclable dans les textes

(Q1/2)

Quelle est le contenu de la politique cyclable locale et comment la mise en œuvre des mesures en faveur du vélo est assurée?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune mention du vélo.
Niveau	1	☐	Il y a une priorité accordée aux projets liés à la sécurité routière et à la fluidité du trafic automobile. Le vélo est considéré comme une priorité secondaire dans ces projets; et/ou Il y a des déclarations d'intention isolées mais le vélo n'est pas une préoccupation majeure.
Niveau	2	☐	Il y a une liste de mesures à court terme qui se concentrent principalement sur l'infrastructure. Il n'y a pas de lien avec les autres modes de transport ou d'autres domaines politiques.
Niveau	3	☐	La stratégie cyclable est une partie essentielle d'un plan de transport durable, incluant des relations entre les différents modes de transport; et/ou Il y a un programme d'actions (avec des budgets, un planning et une identification des personnes responsables) avec des dispositions contraignantes pour la ville.

4	☐	Il existe une cohérence entre les objectifs et les programmes du domaine de la planification et ceux d'autres domaines politiques (par exemple, la santé, l'environnement, l'éducation, l'aménagement du territoire, le tourisme). Il existe une cohérence entre les objectifs et les programmes du domaine de la planification et ceux d'autres domaines politiques (par exemple, la santé, l'environnement, l'éducation, l'aménagement du territoire, le tourisme). (ex: les recommandations des autorités sanitaires (inter)nationales concernant l'activité physique et le vélo sont incluses et comprises dans la politique cyclable locale.); et/ou La stratégie cyclable comprend des objectifs mesurables et un horizon temporel clairement défini. (ex: augmentation de la part modale du vélo de 10% d'ici 10 ans); et/ou La ville utilise un programme d'actions (avec des budgets, un planning et une identification des personnes responsables) qui accorde de l'importance aux partenariats externes et comprend des dispositions contraignantes entre les différents partenaires. (ex: accord entre la ville et les écoles concernant la construction de pistes cyclables et le développement de plans de déplacements scolaires).
---	--------------------------	--

Module 3 : la politique cyclable dans les textes (Q1/2)

Quel est le contenu de la politique cyclable locale et comment la mise en œuvre des mesures en faveur du vélo est assurée ?

Il y a plus que des mesures « à court terme » en faveur du vélo.

Le volet « infrastructure » de la politique cyclable se trouve dans le PCM (en cours de finalisation). Il n'y a pas de volet stationnement dans le PCM, il existe en-dehors de celui-ci.

Il y a par ailleurs un programme de projets de promotion et de création d'une communauté cycliste.

Le PST reprend aussi un volet vélo, notamment en ce qui concerne le partage de l'espace public. Le PST reprend les ambitions de la Région Wallonne de passer de 1 à 5% de part modale du vélo en 2030.

Les usagers déplorent néanmoins une faible prise en compte de l'intermodalité avec le vélo et d'actions pour la développer.

Niveau 2,5

Module 4 : Personnel et moyens (Q1/2)

Comment le financement de la politique cycliste est-il assuré ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucun financement.
Niveau	1	☐	Des fonds provenant du budget ordinaire sont utilisés pour des mesures en faveur du vélo lorsque des accidents se produisent et font l'objet d'une attention politique; et/ou Les fonds du budget ordinaire sont parfois utilisés pour des mesures en faveur du vélo, s'il y a un excédent au budget mobilité/infrastructures routières à la fin de l'année; et/ou Les idées provenant de tierces parties sont soutenues si une pression suffisante est exercée.
Niveau	2	☐	De temps en temps, des fonds sont affectés à des mesures en faveur du vélo; et/ou Il existe un budget limité pour les projets ponctuels de tierces parties.

		☐	Un budget annuel est prévu pour les mesures en faveur du vélo; et/ou
Niveau	3		La politique cyclable comprend des investissements structurels, y compris des projets coûteux et stratégiquement importants. (par exemple, les autoroutes cyclables, les zones de limitation de vitesse 30, etc.)
		☐	La ville dispose d'un budget vélo fixe depuis plusieurs années; et/ou Le collège des Bourgmestre et Echevins décide généralement d'investir dans des projets intégrés dans lesquels les mesures en faveur du vélo jouent un rôle majeur; et/ou
Niveau	4		Le soutien financier à des projets innovants est un poste courant et régulier des budgets destinés à encourager l'utilisation du vélo et la mobilité durable; et/ou Pour les actions visant à promouvoir le vélo, des subsides supplémentaires sont continuellement obtenus en lançant des projets conjoints avec d'autres partenariats publics et privés. (ex : des projets conjoints avec les autorités éducatives, les autorités sanitaires, les employeurs locaux, les universités, les entreprises de transport public, le secteur du tourisme, les programmes régionaux, (inter)nationaux et européens).

Module 4 : Personnel et moyens (Q1/2)

Comment le financement de la politique cyclable est assuré?

500.000 € au budget extraordinaire sont prévus pour l'infrastructure. A cela s'ajoute un budget annuel de 50.000 € pour le stationnement, le projet « si t'es vélo » (location de vélo à moyen-long terme), le projet « tous à vélo » (création d'itinéraires par les citoyens), plus la prime à l'achat d'un vélo (50.000 € augmentés à 70.000 € vu le succès). Le plan voirie reprend aussi des aménagements en faveur du vélo. Des budgets communaux débloqués spécifiquement pour compléter l'enveloppe accordée par la Région pour Wallonie cyclable, et le fonds FEDER a été sollicité pour des projets ambitieux et stratégiquement importants (Jemappes, Grand large).

Il y a un budget vélo récurrent dans les budgets communaux depuis 2019.

En 2019, à la grosse louche, l'échevine de la mobilité estime que les budgets communaux en faveur du vélo représentent 8€ / habitant (infra+ sensibilisation), et montent jusqu'à 20€ / habitant quand on y ajoute les sources de financement externes (SPW, FEDER principalement).

La ville a par ailleurs soutenu le projet innovant Share a bike et soutient quelques initiatives de promotion auprès d'employeurs, des écoles, etc.

Module 4 : Personnel et moyens (Q2/2)

Qui prépare et met en œuvre les activités de politique cyclable visant à promouvoir le vélo ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune activité.
Niveau	1	☐	Le personnel chargé de la mise en œuvre des projets d'infrastructure est également responsable de l'infrastructure cyclable.
Niveau	2	☐	Il y a au moins un expert en mobilité à plein temps qui est responsable de la préparation et de la mise en œuvre des activités de la politique cyclable.
Niveau14	3	☐	Au sein du département de la mobilité, il existe un responsable (vélo) ou une division pour le vélo dont les tâches sont clairement décrites en ce qui concerne la conception et la mise en œuvre des actions en faveur du vélo.
Niveau	4	☐	D'autres départements (aménagement du territoire, éducation, environnement...) sont activement impliqués dans le développement de la politique cyclable; et/ou Le nombre d'experts administratifs responsables du trafic automobile, des transports publics, de la marche et du vélo est à peu près équilibré.

Module 4 : Personnel et moyens (Q2/2)

Qui prépare et met en œuvre les activités de politique visant à promouvoir le vélo ?

Il y a trois personnes qui travaillent au sein de la cellule mobilité, à temps plein. Des fonctionnaires au sein du bureau d'étude de la Ville qui travaillent sur les projets vélo puisqu'ils ont en charge le dessin des plans, la rédaction des clauses techniques des marchés publics et le suivi des travaux. De manière générale, il manque de personnel, ces deux équipes travaillent à flux tendu.

Une des solutions est parfois d'engager des fournisseurs de service externe pour réaliser certaines missions plutôt que de les réaliser en interne. Il est plus facile de déléguer à l'extérieur que d'engager dans l'administration.

La cellule mobilité confirme que les projets vélo ne sont pas une variable d'ajustement dans le planning. A partir du moment où un projet vélo est validé et financé, il est intégré au planning et exécuté.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q1/4)

Quelle est la qualité et la densité du réseau cyclable existant ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucun réseau existant.
Niveau	1	☐	Certains projets d'infrastructure ont été mis en œuvre, principalement pour remédier à certains endroits problématiques pour le vélo. (par exemple, après des accidents avec des cyclistes); et/ou
			Certaines mesures relatives aux infrastructures cyclables ont été mises en œuvre, mais principalement lorsqu'il n'y a pas de conflits d'intérêts avec d'autres types de transport.
		☐	Quelques pistes cyclables conformes aux standards nationaux/régionaux ont été mises en place. Celles-ci couvrent les principaux flux de circulation dans la ville; et/ou
Niveau	2		Un programme de mesures immédiates a été mis en place, reprenant des mesures rapides et faciles à mettre en œuvre. (par exemple, des mesures visant à éliminer les points dangereux pour les cyclistes).

Niveau	3	☐	Les itinéraires principaux et complémentaires du réseau cyclable urbain ont été réalisés et relient les principales pôles de destination de la ville; et/ou Il existe des normes de développement contraignantes, qui seront appliquées aux nouveaux aménagements cyclables. Les pistes cyclables plus anciennes, qui ne répondent pas à ces normes, seront reconstruites en conséquence.
Niveau	4	☐	Il existe un réseau cyclable dense et de qualité sur l'ensemble du territoire, qui relie entre eux tous les pôles de départ et de destination de la ville; et/ou Le réseau cyclable a été mis en place conformément aux normes internationales (de planification) afin de répondre aux principales exigences, telles que la connectivité, le caractère direct, l'attractivité, la sécurité et le confort. (par exemple, selon le manuel de conception néerlandais "Tekenen voor de fiets" / "Sign up for the bike" / "Radverkehrsplanung von A bis Z"); et/ou Lors de la planification de nouvelles infrastructures cyclables et de l'amélioration des infrastructures existantes, il est tenu compte du volume de trafic et des différents types de vélos. (par exemple, l'introduction d'autoroutes cyclables sur les liaisons de banlieue, l'adaptation des voies à la largeur et aux rayons de courbure des vélos-cargos, etc.)

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q1/4)

Quelle est la densité et la qualité du réseau cyclable existant?

Les pistes cyclables actuelles ne couvrent pas tous les flux. Les entrées de ville sont problématiques (notamment en raison de l'accès par les nationales).

Malgré ce qu'on a vu lors de la visite de terrain, il y a quand même des pistes cyclables qui sont conformes aux prescriptions techniques.

Il y a beaucoup de projets en cours pour l'instant, un programme existe mais la mise en œuvre est lente.

La police confirme qu'on voit l'évolution à Mons, mais que circuler à vélo reste difficile. Les citoyens rejoignent le point de vue que l'accessibilité est encore réservée aux cyclistes aguerris et qui n'ont pas peur de se lancer dans la circulation.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q2/4)

Comment est organisé l'entretien de l'infrastructure cyclable?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucun entretien.
Niveau	1	☐	Des mesures d'entretien sont prises uniquement en cas de problèmes graves. (par exemple, les accidents causés par des dommages aux infrastructures cyclables); et/ou Des mesures d'entretien sont réalisées uniquement dans les endroits à propos desquels il y a de nombreuses plaintes.
Niveau	2	☐	Les cyclistes sont encouragés à signaler les dommages causés sur les infrastructures cyclables par le biais d'une ligne d'assistance téléphonique, d'une application internet ou d'un moyen similaire; et/ou Les plaintes reçues sont occasionnellement examinées et les dommages/défauts individuels sont réparés si les capacités du personnel le permettent.

Niveau	3	☐	Un service d'entretien avec des tâches standardisées garantit une pratique du vélo sans problème tout au long de l'année. (par exemple, le nettoyage (verre, saleté), les réparations, la coupe de la végétation ; ou il existe un programme d'entretien hivernal pour rendre le vélo praticable pendant l'hiver); et/ou En cas de travaux affectant la circulation des vélo, des déviations pour la circulation cyclable sont signalées et communiquées aux usagers via le site web municipal; et/ou Le signalement des dommages et des plaintes est standardisé et conduit à une réparation selon des procédures et des priorités prédéfinies.
Niveau	4	☐	L'infrastructure cyclable a une priorité élevée dans le plan de service d'entretien de la ville; et/ou Pour l'entretien de l'infrastructure cyclable, un équipement technique spécial a été commandé afin de garantir que l'infrastructure cyclable réponde toujours aux recommandations en la matière (qualité, temps); et/ou La service chargé de la maintenance réagit aux plaintes entrantes dans un délai court et communique les problèmes aux utilisateurs en temps réel (par exemple, via un site web/une application).

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q2/4)

Comment est organisé l'entretien de l'infrastructure cyclable?

Pour certaines pistes cyclables, certains aménagements (comme le RAVeL), il y a des tâches standardisées et planifiées, mais ce n'est pas le cas pour tout.

Un numéro vert existe pour que les citoyens informent la Ville des problèmes rencontrés et que ceux-ci puissent être réparés. Les citoyens présents dans le GT relaient cependant que ce numéro semble peu connu des cyclistes. Pourtant 13.000 demandes d'intervention par an sont répertoriées (tous types d'interventions confondus).

Ce numéro sera bientôt indiqué sur les camionnettes d'intervention et une app sera développée pour signaler les problèmes. Cette app sera liée au logiciel interne de planification de l'entretien des voiries.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q3/4)

Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des cyclistes ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Rien.
Niveau	1	☐	A certaines intersections, des mesures ont été prises pour éliminer les dangers pour les cyclistes; et/ou Un plan de prévention des accidents a été défini et se focalise uniquement sur le comportement des cyclistes. (Par exemple : utilisation d'un casque, port de vêtements réfléchissants, éclairage sur le vélo, ce plan ne tient pas compte du comportement des automobilistes)
Niveau	2	☐	Il y a un plan d'action pour améliorer la sécurité des cyclistes; et/ou La commune organise des campagnes de sensibilisations spécifiquement à l'intention des automobilistes. (par exemple : dispositifs mobile d'affichages de la vitesse, distance de sécurité à respecter lors des dépassements, les gestes adéquats lors de l'ouverture des portes)

Niveau	3	☐	Un programme prioritaire pour améliorer la sécurité des cyclistes est mis en œuvre; et/ou La vitesse est limitée à 30 km/h dans la grande majorité des rues communales (excepté les routes prioritairement dédiées au trafic routier); et/ou Il existe une collaboration étroite avec la police pour étendre la limitation de vitesse dans les zones à risque élevé d'accident. (par exemple : aux abords d'école, les zones à 30 km/h).
Niveau	4	☐	Les intersections entre les principaux itinéraires cyclables et les routes principales ont été adaptées pour minimiser le temps d'attente et pour atteindre un niveau suffisant de sécurité. (par exemple : ponts, tunnels, itinéraires alternatifs rapides); et/ou Le respect de la vitesse maximale est contrôlé de manière intensive et régulière sur l'entièreté du réseau concerné par la zone 30 km.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q3/4)

Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des cyclistes?

Plusieurs mesures en faveur d'une réduction de la vitesse du trafic automobile sont prises : centre ville en zone de rencontre, installation de zone 30 dans les rues résidentielle après examen de demandes de citoyens, radars informatifs de la vitesse automobile avec smiley...

Des campagnes de sécurité routière en général sont organisées.

Des articles destinés aux cyclistes (sur les bons comportements) sont rédigés dans le magazine communal.

Il y avait auparavant des actions « éclairage » avec le Gracq, mais qui ne se font plus.

La police est présente sur les nouveaux aménagements pour sensibiliser à leur bon usage.

Il n'y a pas de campagne « répressive » à l'égard des cyclistes.

Il y a parfois la prise en compte de la sécurité lors de la conception des aménagements cyclables, par exemple sur la N90 un tourne-à-droite voiture va être supprimé, dans le but de sécuriser spécifiquement l'infrastructure cyclable.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q4/4)

Qu'est-ce qui est fait pour optimiser la combinaison vélo et autres modes de transport ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune activité.
Niveau	1	☐	Du stationnement vélo est placé aléatoirement aux gares et arrêts de bus.
Niveau	2	☐	Du stationnement vélo et / ou des consignes individuelles sont placés aux principaux arrêts de transport public; et/ou La gare et les principaux arrêts de bus sont accessibles facilement à vélo.

Niveau	3	☐	Pour les parkings à vélo existants (tant les arceaux à vélo que les parkings sécurisés), des programmes de Park & Ride et Bike & Ride sont élaborés et réalisés pour répondre aux besoins actuels des utilisateurs en termes de capacité, d'emplacement, de normes techniques, de confort et de communication. (par exemple : des supports à vélo pour les navetteurs sont installés sur les places de stationnement des voitures ainsi qu'aux arrêts de transport public); et/ou Les transports en commun permettent l'embarquement de vélos à certaines heures (en-dehors des heures de pointe).
Niveau	4	☐	Tous les parkings vélos (aussi bien les arceaux que les parkings sécurisés) répondent aux besoins actuels des utilisateurs en termes de capacité, emplacement, normes techniques, confort; et/ou Il y a des accords formalisés avec les opérateurs de transport public en ce qui concerne le transport de vélo dans les trains régionaux / locaux, les bus, les trams et les métros.

Module 5 : Infrastructure et sécurité (Q4/4)

Qu'est-ce qui est fait pour optimiser la combinaison vélo et autres modes de transport ?

Il y a des stationnements vélo aux gares, des box collectifs sécurisés et arceaux, souvent couverts. Les box sécurisés sont réservés aux montois, ce qui ne permet pas à des personnes venant d'un peu plus loin de stationner en sécurité à la gare.

La Ville travaille à un plan de redéploiement du réseau bus avec le TEC, et espère pouvoir intégrer l'offre de stationnement aux arrêts de bus dans ce cadre-là.

L'accessibilité à la gare de Mons est problématique pour l'instant, même si une piste cyclable bidirectionnelle vient d'être réalisée d'un côté. Le revêtement des accès est soit mauvais, soit la largeur des pistes est faible. Les pistes sont régulièrement envahies de piétons, soit parce que le flux de piétons est trop élevé et ceux-ci débordent, soit parce que la piste représente un accès plus agréable ou confortable que le trottoir.

Dans les park and ride, il n'y a aujourd'hui pas de possibilité de prendre un vélo pour rejoindre le centre, il n'y a pas d'incitation à réaliser le « last mile » à vélo.

Niveau 1,5

Module 6 : Information et éducation (Q1/2)

Comment les citoyens sont-ils informés de la politique cyclable ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Pas d'information.			
Niveau	1	☐	Les informations sur les mesures spécifiques sont rarement fournies; et/ou Les mesures planifiées ou réalisées (infrastructure) sont communiquées via les canaux officiels (par exemple le magazine communal).	Niveau	3	☐ Les nouvelles concernant la politique cyclable locale (par exemple décision du conseil communal, mesures prises ou planifiées) sont régulièrement publiées sur la page d'accueil de la commune, les médias sociaux et / ou d'autres plateformes; et/ou Il y a des événements réguliers de communication pour les citoyens en ce qui concerne la vision globale, les objectifs, les mesures planifiées et réalisées.
Niveau	2	☐	Les nouveaux projets sont annoncés par des communiqués de presse. (par exemple médias sociaux, journal régional); et/ou Il y a occasionnellement des projets de communication, surtout sur les projets d'infrastructure qui concernent tous les citoyens (Par exemple des présentations pour communiquer sur des plans importants ou de (vastes) projets d'infrastructure).	Niveau	4	☐ Il y a une stratégie de communication continue et diversifiée visant à informer les différents groupes de publics cibles de manière adaptée. (par exemple communication via les sites web d'organisation de cyclistes, les messages sur les médias sociaux, etc).

Module 6 : Information et éducation (Q1/2)

Comment les citoyens sont-ils informés de la politique cyclable?

Les nouveaux projets sont annoncés via les moyens de communication de la commune : la presse, le site web, les réseaux sociaux. Il y a un onglet mobilité sur le site web de la ville qui reprend l'information sur le stationnement vélo, les aménagements existants, le réseau, les actions de promotion initiées par la ville, etc.

Le magazine communal diffuse de l'information sur la mobilité, pas spécifiquement vélo. Les CEM rédigent les comptes-rendus qui sont ensuite retravaillés par la cellule COM. La ville a une stratégie com globale.

La Ville a aussi réalisé des capsules vidéo sur les citoyens qui louent un vélo avec le programme Si t'es Vélo. La Ville profite aussi de la semaine de la mobilité pour faire le focus sur des projets réalisés. Il n'y a pas de base de données de contacts « cyclistes » au sein de la Ville, si on veut les toucher on demande au Gracq et Pro Velo de relayer via leurs propres médias.

Module 6 : Information et éducation (Q2/2)

Que fait-on en ce qui concerne les formations à la pratique du vélo ou l'éducation routière ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Rien			☐	Des cours de pratique du vélo sont organisés régulièrement pour tous les élèves de l'enseignement primaires dans des conditions réelles de circulation; et/ou
Niveau	1	☐	L'école primaire offre aux élèves des cours d'éducation routière selon les exigences minimales prescrites; et/ou Le focus des formations à la pratique du vélo concerne les règles de circulation. (par exemple des cours théoriques de vélo ; les entrainements à la pratique du vélo ont lieu dans des espaces dédiés et sûrs)	Niveau	3	☐	En collaboration avec des organisations, des cours de pratiques du vélo sont régulièrement offerts pour différents publics-cibles (par exemple pour les minorités ethniques, des leçons à la conduite de VAE pour les personnes âgées, des cours pour adultes pour rouler à vélo dans le trafic, en collaboration avec la police, des groupes locaux d'utilisateurs, des centres pour femmes ou pour minorités ethniques, etc).
Niveau	2	☐	La commune organise occasionnellement des cours à la pratique du vélo pour les élèves de l'école primaire dans des conditions de circulation réelles, en situation. Ces cours sont centrés principalement sur l'enseignement du code de la route et la familiarisation à la conduite à vélo dans la circulation.	Niveau	4	☐	Un programme de formation à la pratique du vélo pour tous les enfants et des groupes-cibles d'adultes est organisé de manière systématique par des professionnels, en collaboration avec d'autres partenaires.

Module 6 : Information et éducation (Q2/2)

Que fait-on en ce qui concerne les formations à la pratique du vélo ou l'éducation routière?

Le programme du Brevet du Cycliste est organisé dans toutes les écoles qui en font la demande. Des programmes pour adultes existent aussi : formations à la conduite à vélo dans la circulation pour les agents communaux et pour les participants de Si t'es vélo, un programme « je me lance » pour apprendre à rouler à vélo, un programme Via Velo pour prendre confiance, et un module plus « sportif ».

Un projet destiné aux bénéficiaires du CPAS est en préparation.

Ces modules incluent toujours des volets théoriques et pratiques pour confronter les acquis théoriques ou de pratique en site propre aux situations réelles de pratique du vélo dans la circulation.

Module 7 : Promotion et partenariats (Q1/1)

Quelles initiatives sont prises pour sensibiliser les différents groupes cibles et les encourager à utiliser le vélo ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune
Niveau	1	☐	Certains commerçants/écoles/entreprises prennent eux-mêmes l'initiative de promouvoir le vélo et d'améliorer la sécurité, mais c'est entièrement de leur propre initiative. (par exemple, surveillance autorisée à l'entrée des écoles); et/ou Certaines informations de base sur l'utilisation du vélo pour se rendre au travail sont données dans la communication officielle sur la politique des transports. (par exemple, à travers des articles)

Niveau	2	☐	De temps en temps, la municipalité prend quelques initiatives pour promouvoir l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école et/ou au travail. (par exemple, indemnités pour le trajet à vélo vers le travail, parkings couverts, douches, vestiaires, kits de réparation, pompes à vélo); et/ou Des informations sont transmises aux écoles afin de sensibiliser aux effets positifs de l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école et leur rôle est mis en avant. Du matériel éducatif de base sur les comportements sûrs à pied et à vélo est fourni; et/ou Des informations sont transmises aux employeurs locaux afin de sensibiliser aux effets positifs de l'utilisation du vélo pour se rendre au travail et leur rôle est mis en avant; et/ou Des campagnes ponctuelles sont mises en place. (par exemple, une campagne dans les écoles pendant la semaine européenne de la mobilité).
--------	---	--------------------------	--

Module 7 : Promotion et partenariats (Q1/1)

Niveau	3	☐ Un dialogue structuré a lieu avec tous les représentants des écoles et de la ville. Il existe un comité permanent de mobilité scolaire coordonné par l'autorité locale; et/ou Les vélobus sont activement stimulés et soutenus. Vélobus = faire le trajet entre l'école et le domicile en petits groupes sous la surveillance d'un cycliste adulte; et/ou Il existe une collaboration étroite entre la ville et les employeurs locaux pour diffuser ce que les employeurs peuvent faire pour stimuler l'usage du vélo pour se rendre au travail. (par exemple, les employés de toutes les entreprises peuvent participer et collecter les kilomètres parcourus à vélo, élection de "l'employeur le plus favorable au vélo"); et/ou Des campagnes spécifiques sont organisées pour stimuler les achats à vélo. (par exemple, les clients qui viennent en vélo reçoivent un cadeau).
--------	---	--

Niveau	4	☐ Il existe des accords d'obligation mutuelle entre les acteurs importants (par exemple, les écoles, les entreprises) et la municipalité, selon lesquels ils s'engagent à contribuer à la fois à la stimulation de l'utilisation du vélo et à la sécurité. (par exemple, l'accord entre les écoles primaires et la municipalité concernant le réaménagement des pistes cyclables et des entrées de l'école et le développement de plans de déplacement scolaire); et/ou Des campagnes interactives sur le vélo sont organisées avec d'autres secteurs (vélo et santé / vélo et environnement). (par exemple, "1000 km pour ma santé", les employés peuvent participer et collecter des kilomètres de vélo).
--------	---	---

Module 7 : Promotion et partenariats (Q1/1)

Quelles initiatives sont prises pour sensibiliser les différents groupes-cibles et les encourager à utiliser le vélo ?

Il existe diverses initiatives, encouragées par la ville : le projet « relais rustine » avec les commerçants, des campagnes à l'occasion de la semaine mobilité (notamment interdiction du trafic automobile le dimanche sans voiture dans l'intramuros et animations diverses), un défi famille à cette occasion, des contacts ont eu lieu avec les syndicats actifs sur le ZI de Ghlin (mais les actions ont continué avec le SPW).

Le plus gros employeur à Mons est la Ville elle-même. Elle offre à ses travailleurs l'indemnité km vélo, un abonnement gratuit pour le stationnement de vélo dans le parking de la grand-place, des infrastructures (type douche, même si la répartition par site n'est pas uniforme), des formations à la conduite à vélo dans la circulation deux fois par an, etc.

Module 8 : Actions complémentaires (Q1/2)

Qu'est-il fait pour limiter ou réduire l'utilisation de la voiture ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Rien : aucune activité
Niveau	1	☐	À certains endroits, il existe des mesures de modération du trafic. (par exemple, zone 30 km/h ou près des écoles); et/ou Il y a du stationnement payant peu cher dans un nombre limité de rues.
Niveau	2	☐	Un apaisement du trafic (zone 30 km/h) est promu dans de grandes parties du centre-ville; et/ou Il existe une politique de stationnement visant à organiser et à répartir le stationnement dans le centre-ville, afin de garder certaines rues du centre-ville sans voitures, mais pas toutes.

Niveau	3	☐	Des mesures sont prises pour limiter et décourager l'utilisation de la voiture dans le centre-ville et ses environs immédiats, tandis que les vélos ont libre accès à tout point du centre-ville; et/ou Un plan de circulation est mis en place pour éviter que les voitures ne traversent le centre-ville; et/ou Les frais de stationnement sont utilisés comme un élément d'orientation pour réduire l'utilisation de la voiture.
Niveau	4	☐	Des stratégies de réduction du trafic automobile sont appliquées dans toute la municipalité. (par exemple, toutes les places de stationnement public sont payantes dès la première minute et le coût augmente jusqu'au centre de la municipalité).

Module 8 : Actions complémentaires (Q1/2)

Qu'est-il fait pour limiter ou réduire l'utilisation de la voiture ?

La Ville travaille beaucoup sur la limitation de vitesse : dans l'intra-muros la limitation est à 30 km/h, ainsi que dans les quartiers périphériques si les citoyens en font la demande (et que celle-ci peut être autorisée après analyse de la situation).

Le stationnement voiture est payant dans l'intra-muros et limité à 3h maximum, afin de favoriser la rotation. Le parking reste néanmoins gratuit sur les boulevards périphériques.

Module 8 : Actions complémentaires (Q2/2)

Dans quelle mesure l'aménagement du territoire actuel soutient-il la politique cyclable ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Pas d'influence.			
Niveau	1	☐	Lors de la planification des nouveaux lotissements, l'infrastructure cyclable reliant ces zones n'est prévue qu'après leur achèvement.			
Niveau	2	☐	Dans certains projets stratégiques, tous les moyens de transport sont pris en compte de manière égale. (par exemple, la revitalisation des environs de la gare principale).			
Niveau	3	☐	Afin de minimiser la distance entre les (nouvelles) zones résidentielles et les (nouvelles) destinations telles que les écoles, les bureaux, les installations sportives et de loisirs (maximum 5 km, si possible moins de 2 km), il existe une politique d'implantation claire; et/ou Le stationnement des vélos est pris en compte dans tous les nouveaux projets de développement de la ville. (Par exemple, dans les nouveaux quartiers résidentiels, le stationnement des vélos est obligatoire si aucun espace n'est disponible sur le domaine public).	Niveau	4	☐ Il existe une préférence pour le vélo dans l'aménagement de nouvelles zones de développement (par exemple, les raccourcis pour les cyclistes, les détours pour les voitures, les zones sans voiture, la densification et les friches industrielles); et/ou Des évaluations de l'impact sur la mobilité sont obligatoires pour les demandes de planification de nouveaux développements spatiaux si la génération d'une charge importante de trafic est à prévoir; et/ou Pour les nouveaux bâtiments et les transformations, il existe une obligation légale de fournir un parking à vélos.

Module 8 : Actions complémentaires (Q2/2)

Dans quelle mesure l'aménagement du territoire actuel soutient-il la politique cyclable ?

Un RCU impose un emplacement vélo / appartement pour les nouveaux projets. Lors de l'octroi des PU la Ville inclut des charges d'urbanisme pour installer du stationnement vélo. Pour les dossiers soumis à permis unique, l'avis de la cellule mobilité est systématiquement demandé. Les agents de l'urbanisme formulent de plus en plus souvent les propositions spontanément, ils tiennent de plus en plus compte de la mobilité dans la négociation avec les promoteurs sur les projets importants. Ces propositions seront renforcées par l'avis de la cellule mobilité.

Dans les grands plans stratégiques (par exemple le nouvel hôpital), le vélo est pris en compte aussi dans l'accessibilité du lieu (élargir une voirie pour autoriser un SUL, créer une liaison vers le quartier voisin), en plus des demandes systématiques qui concernent le stationnement vélo, la réduction du stationnement automobile en voirie pour le reporter hors voirie, etc.

La volonté de la Ville est de densifier le centre-ville et éviter de construire en deuxième couronne. La vision politique de son développement est la ville du quart-d'heure.

Niveau 2

Module 9 : Evaluation et impact (Q1/2)

Dans quelle mesure des données sur le vélo sont-elles collectées et utilisées?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune donnée disponible.	Niveau	3	☐	Des comptages réguliers sont organisés aux points les plus pertinents de la ville. (ex: à jours et endroits fixes); et/ou Des enquêtes de mobilité sont réalisées au minimum tous les dix ans. Les résultats sont utilisés pour formuler les principaux axes de la politique cyclable.
Niveau	1	☐	Des données sont collectées sur le lieu du problème lorsque des problèmes (souvent de sécurité routière) surviennent. (ex: nombre croissant d'accidents avec les vélos qui tournent à gauche)				
Niveau	2	☐	Des enquêtes/sondages liées au vélo sont réalisées (ex: comptages) sur les routes principaux et utilisées pour améliorer le réseau.	Niveau	4	☐	Des stations de comptage automatique sont utilisées pendant toute l'année pour fournir des données en continu; et/ou Des comptages ou enquêtes de mobilité et une analyse spécifique des trajets à vélo sont réalisés au niveau national. Chaque région peut créer des profils précis des usagers du vélo. Des comptages ou enquêtes de mobilité et une analyse spécifique des trajets à vélo sont réalisés au niveau national. Chaque région peut créer des profils précis des usagers du vélo. (ex : en termes de démographie, de fonctions des déplacements, de répartition entre le cyclisme récréatif et le cyclisme touristique, etc.)

Module 9 : Evaluation et impact (Q1/2)

Dans quelle mesure des données sur le vélo sont-elles collectées et utilisées ?

La Ville réalise des mesures avec des compteurs à tubes, 2 fois par an, aux entrées de la ville, et des comptages des flux de cyclistes dans le centre urbain par des stewards. Dans le PCM par exemple des données récoltées ont pu être exploitées pour définir les itinéraires préférentiels pour rejoindre les écoles. Ces données servent aussi pour savoir qu'un aménagement est peu / plus utilisé.

Dans le plan village aussi des données sont récoltées sur la manière dont les personnes se déplacent. Et la Ville réalise tous les trois ans l'enquête déplacement domicile-travail de ses travailleurs. Ce sont surtout les commentaires qui sont exploités pour alimenter les idées d'actions à mettre en œuvre.

Module 9 : Evaluation et impact (Q2/2)

Dans quelle mesure des données sont collectées et utilisées pour la sécurité des cyclistes ?

ATTENTION: indiquer un niveau N implique que l'on satisfait aussi les niveaux inférieurs

Niveau	0	☐	Aucune donnée disponible.
Niveau	1	☐	La ville utilise les analyses d'accident de la police et les statistiques annuelles d'accidents.
Niveau	2	☐	Les statistiques d'accidents sont évaluées en détail en ce qui concerne la cause des accidents, leur conséquences et leur évolution dans le temps...; et/ou L'administration de la ville et la police échangent des informations sur les lieux où des accidents répétés se produisent pour les cyclistes.

Niveau	3	☐	Les données sur le trafic, et en particulier sur la sécurité des cyclistes, sont stockées dans des bases de données bien structurées, qui sont reliées entre elles; et/ou Les statistiques d'accidents sont étudiées et utilisées pour améliorer la sécurité des cyclistes.
Niveau	4	☐	Les bases de données bien structurées et reliées entre elles sur la sécurité des cyclistes sont régulièrement mises à jour, analysées et utilisées; et/ou Des analyses d'accidents avec des étapes d'évaluation approfondies (évaluation détaillée par groupe d'âge, points noirs, etc.) sont effectuées régulièrement et sur le long terme; et/ou Les accidents de cyclistes sont suivis sur une période de plus de 5 ans.

Module 9 : Evaluation et impact (Q2/2)

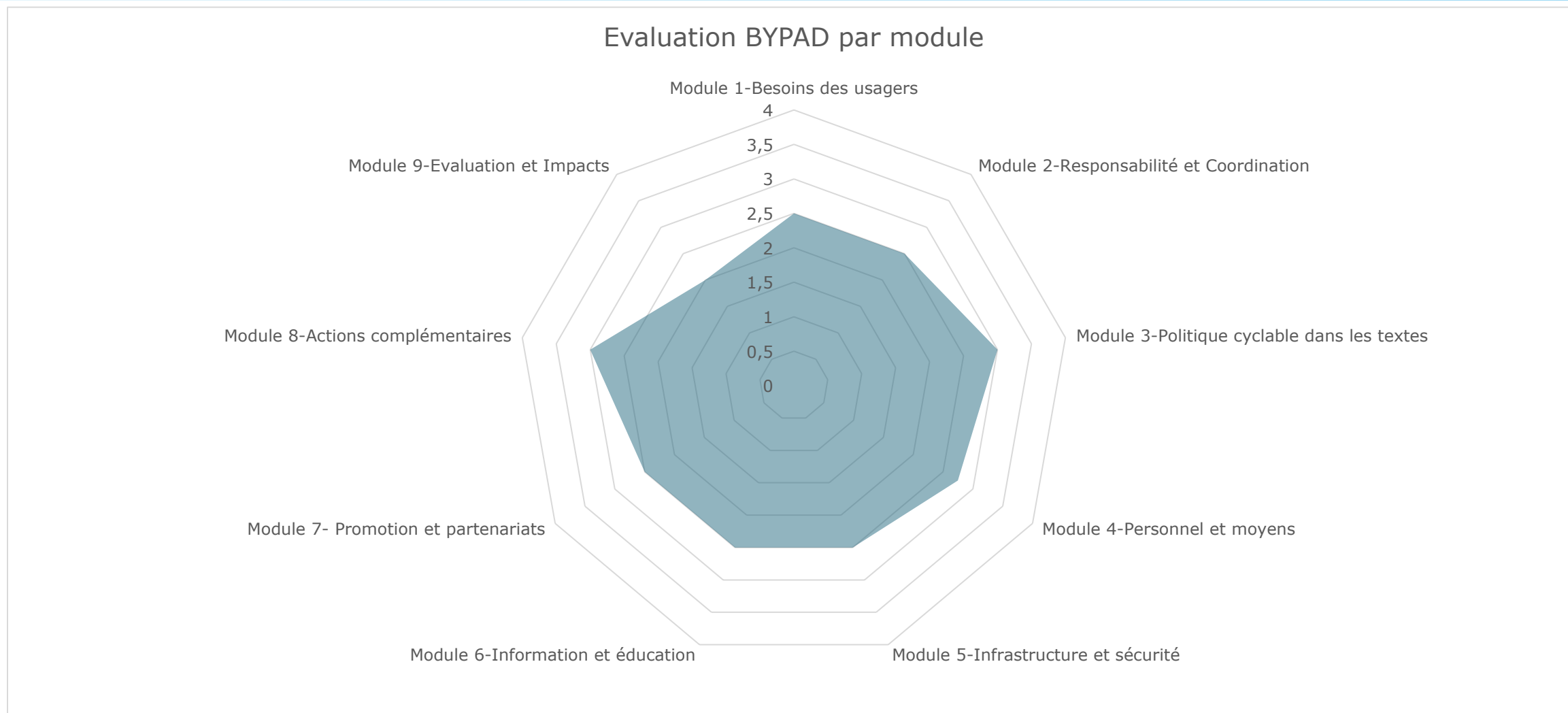
Dans quelle mesure des données sont collectées et utilisées pour la sécurité des cyclistes ?

Les données de la police sur les accidents sont parfois utilisées. Elles servent à justifier la mise en place de dispositifs physiques du type ralentisseur.

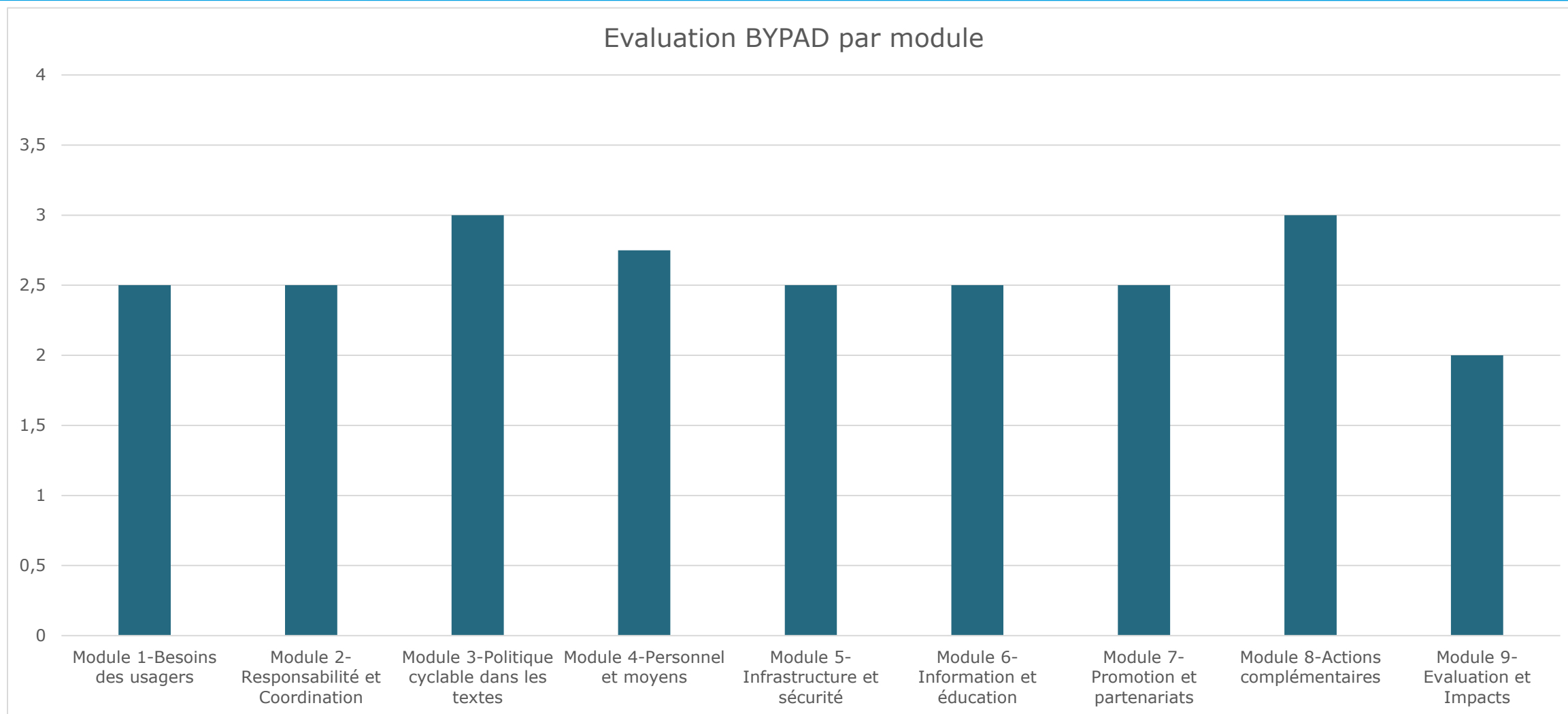
Seules les données issues d'un constat de police existent, la Ville n'a pas de données concernant les accidents des usagers faibles en-dehors des constats dressés par la Police.

Une vision « zéro tué et blessé grave » est en cours de développement par la Ville.

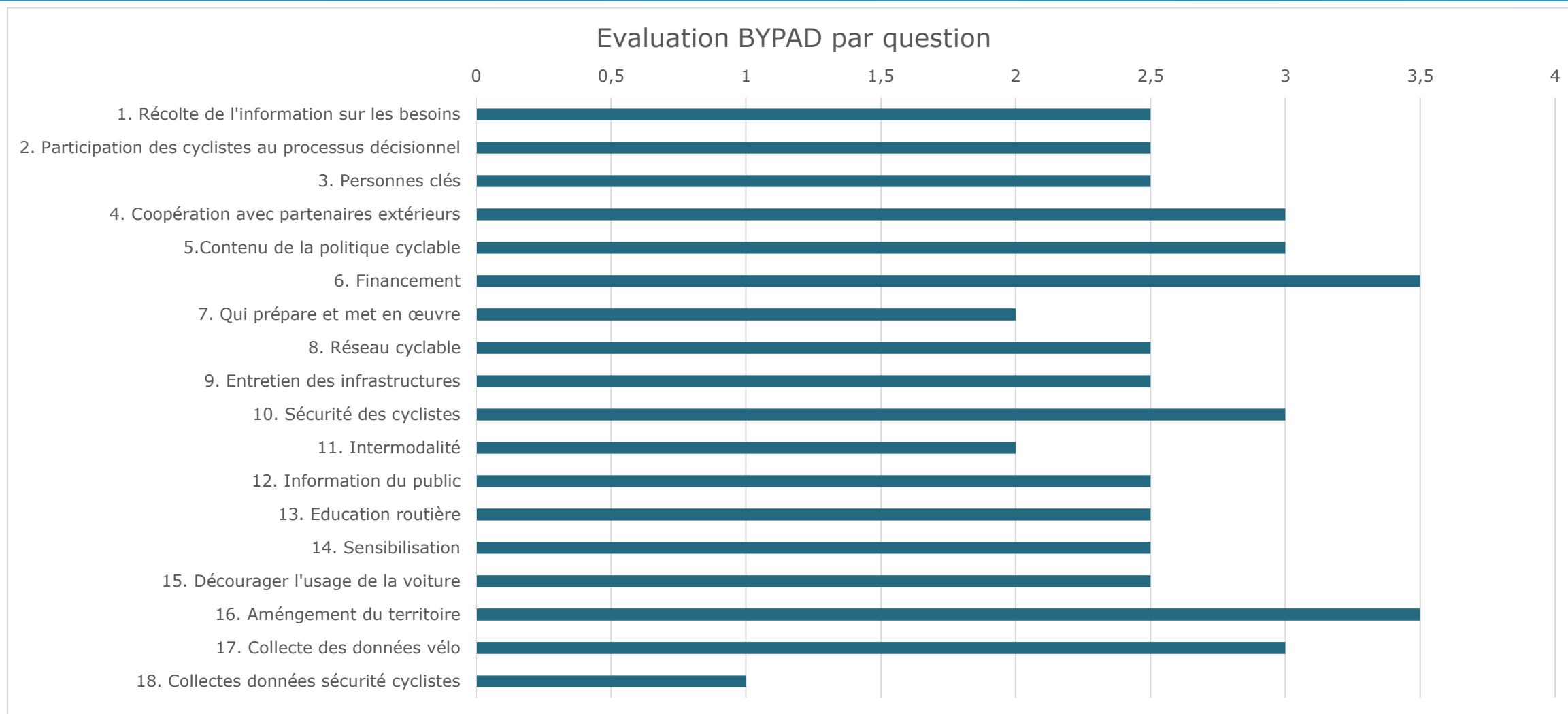
Diagnostic BYPAD



Diagnostic BYPAD



Diagnostic BYPAD



Pistes d'action

Sur base d'un consensus

Objectifs généraux d'une politique cyclable communale

Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans

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.
- **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.
- **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.

Mise en œuvre progressive avec une vision à long terme

Objectif RW
Vélo
1% > 5%
en 2030

Objectifs généraux d'une politique cyclable communale

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 VELO L'infrastructure et le réseau cyclable

- Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)

LE VELO 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 des piétons

ENCOURAGER LE VELO Information, sensibilisation, éducation

- Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels

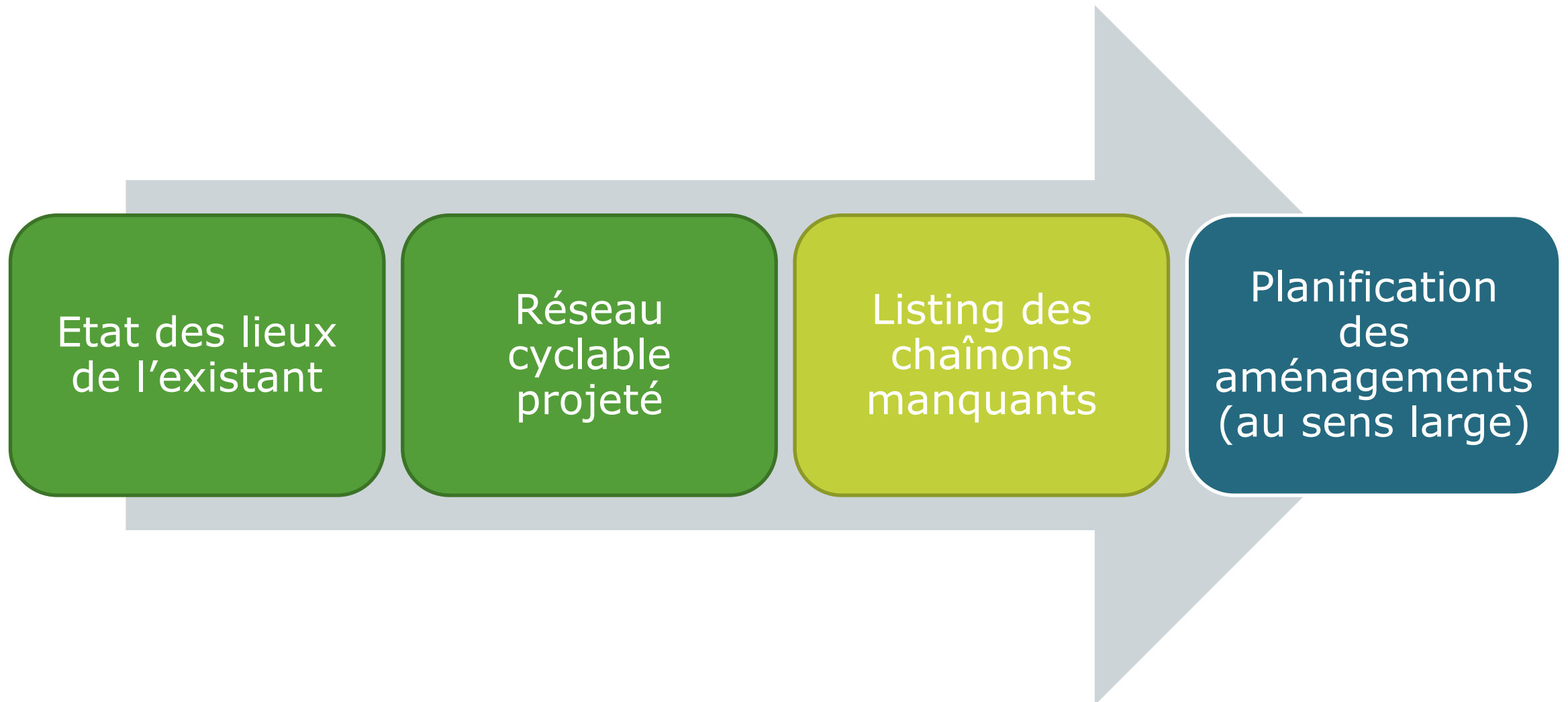
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE

- Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

A. Rouler à vélo

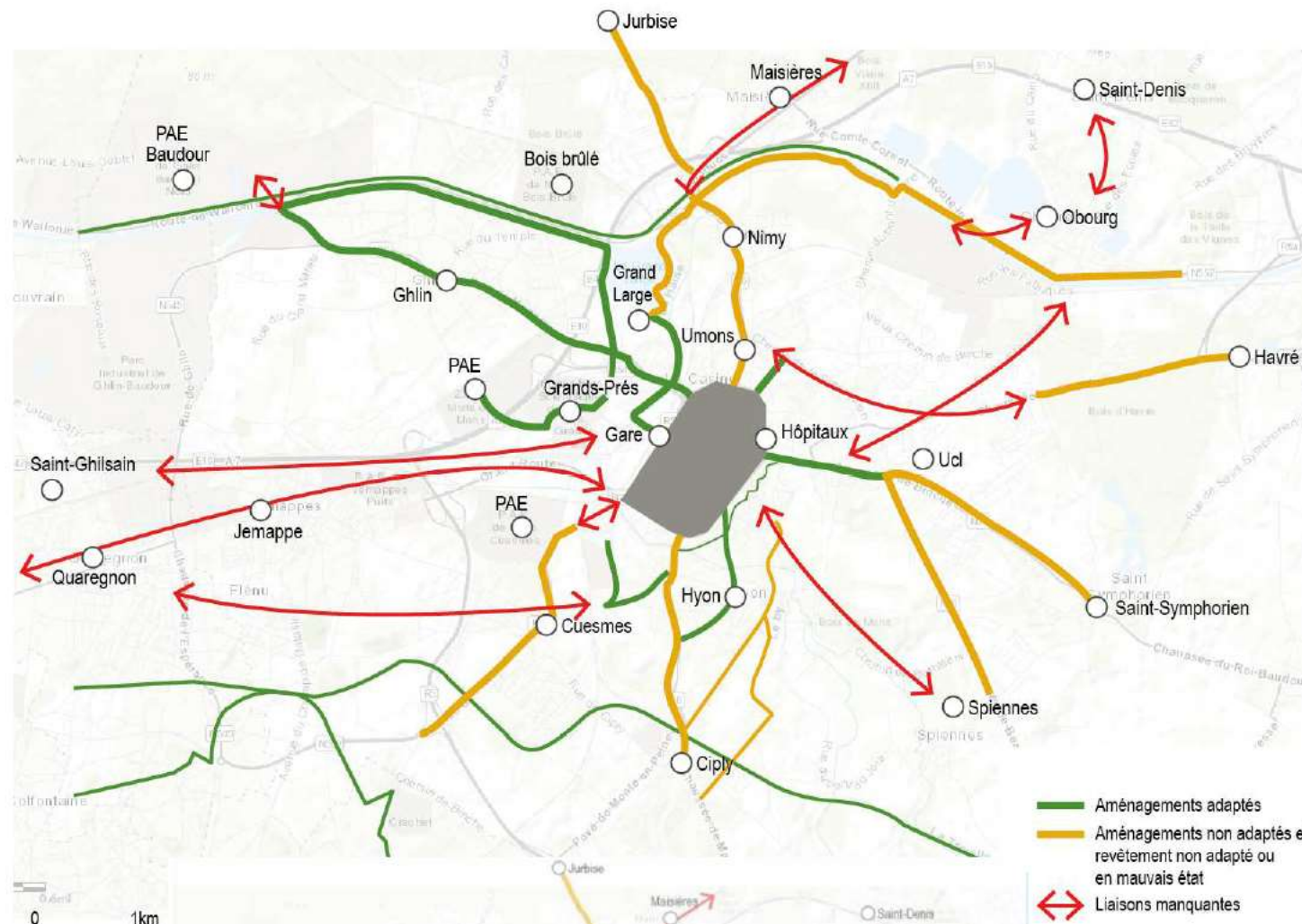
Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères:
Sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable

Le réseau cyclable: d'un état des lieux à un schéma directeur



Le réseau cyclable

- Vérifier si la qualité du réseau telle que présentée sur la carte est bien conforme à la sécurothèque notamment au niveau du volume de trafic
- Intégrer les carrefours et points noirs
- Intégrer la liaison manquante « Gare-Grands-Prés »



Etat des lieux du réseau cyclable



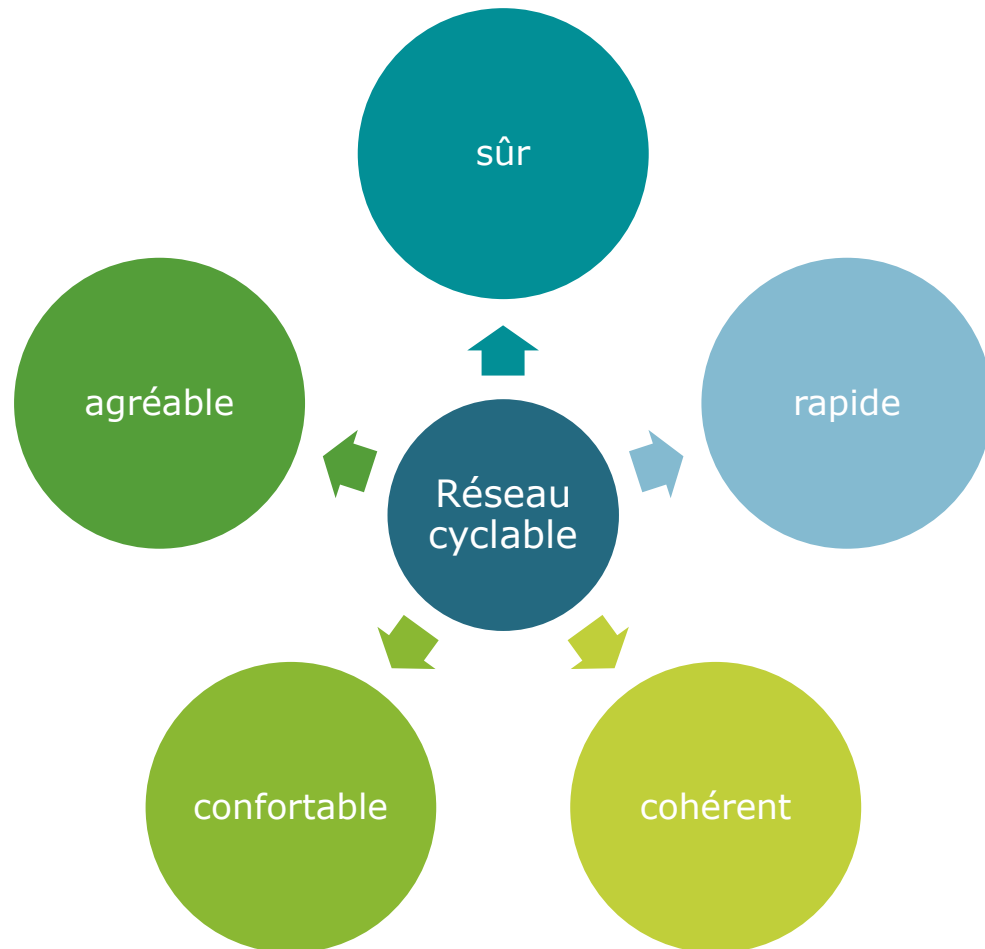
Réseau cyclable (situation 2020)

- Réseau existant, RAVeL et réalisation imminente
- - - Liaison de haut potentiel
- Liaison à améliorer
- Autre liaison d'intérêt

- ➔ Intégrer les carrefours & traversées à cet état des lieux
- ➔ Rajouter des liaisons haut potentiel : Grand-Large, Grands-Prés, Jemappes

Evaluer la qualité

- Selon les 5 critères CRASC



- Grâce à la matrice de la sécuerothèque

Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables					Hors circulation automobile	Faible volume de trafic (heure de pointe)					Trafic moyen				Haut volume de trafic (heure de pointe)				
Type d'infrastructure						Speed pedelec	< 3000 véh./h					entre 3 000 et 7 500 véh./jour pour les deux sens				> 7 500 véh./jour pour les deux sens			
							bus/h vx < 10									bus/h vx > 50			
						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	90 km/h	
Partage avec piétons, ...	Zone piétonne	F109		interdit															
	Cheminement cyclo-piéton	D10		interdit															
	Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99a		autorisé avec pictogramme															
	Chemin réservé aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99a		autorisé avec pictogramme															
Aménagement partagé avec voitures	Zone résidentielle	F12a		autorisé															
	Chemin réservé aux véhicules agricoles piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99c		autorisé avec pictogramme															
	Rue cyclable			autorisé															
	Circulation mixte			autorisé															
	Bande bus + vélos autorisés	F17 / F18		interdit															
	Bande cyclable suggérée			autorisé															
Cyclistes séparés	Piste cyclable marquée			≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cyclable (1 direction)	D7		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cyclable (bidirectionnelle)	D7		≤ 50 km/h autorisé > 50 km/h obligé															
	Piste cyclo-piétonne	D9		interdit															
	Chemin réservé aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99b		autorisé avec pictogramme															
	Partie de la voie publique réservée aux piétons cyclistes cavaliers et conducteurs de speed pedelecs	F99b		autorisé avec pictogramme															

Vers un schéma directeur cyclable

- Priorisation
 1. la continuité – choisir 3(?) itinéraires à implémenter en priorité
 2. Ne pas oublier les carrefours
- Se donner un objectif temporel
 - « *Itinéraire X terminé à xx% en 2025* »
- Communiquer



Cohérence du réseau

- Type d'aménagement (bidirectionnelles pas recommandées dans voiries locales)
 - Carrefours
 - Traversées
 - Couleur
- ➔ définir des solutions d'aménagement type, voire un guide des aménagements
- ➔ changer de paradigme dans le choix des aménagements (= d'abord regarder ce qu'on voudrait plutôt que la place disponible)

Focus sur l'environnement

Augmenter la lisibilité pour tous les usagers

- Jouer sur les revêtements/matériaux, les hauteurs (Ex: trottoir traversant)
- Utiliser un code couleur pour les aménagements cyclables

⚠ cohérence

(Ex: aux aménagements proposés rue Valenciennoise et rue Fariaux, avenue de la Sapinette, chemin des Mourdreux, rue Béresse et rue de Villers, rue du Trieu)



Accessibilité du centre ville

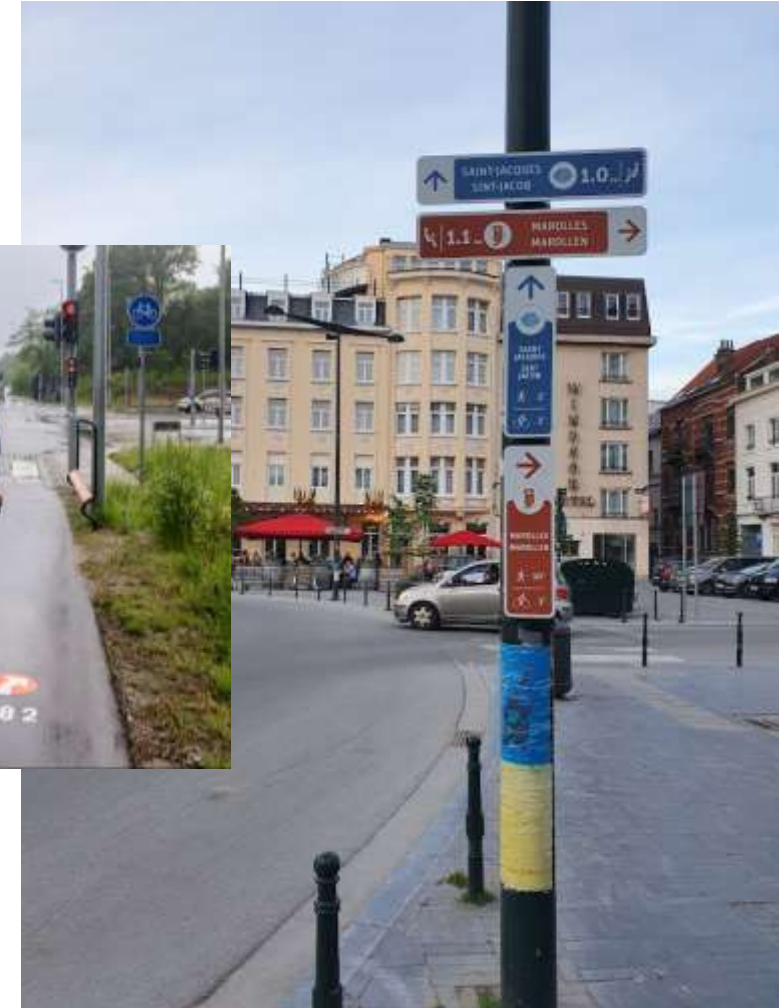
- Aménager une petite ceinture cyclable qualitative et continue (LT)
 - transformer la ceinture en boulevard urbain en favorisant la continuité et les traversées pour les modes actifs plutôt que pour l'automobile (attention à la largeur de la piste cyclable, si bi-directionnelle elle doit être suffisamment large)
 - Aménager les contre-allées des boulevards en rues cyclables
- Définir itinéraires vélo aussi dans le centre et s'assurer de l'entretien sur ces sections, choisir des pavés/revêtements plus confortables

Mixité avec les piétons

- Les aménagements partagés sont pertinents jusqu'à un certain volume de trafic piéton et/ou cycliste
- Principe STOP l'infrastructure cyclable ne doit pas se faire aux dépens des piétons
- Planifier des aménagements en ayant en tête une augmentation du trafic vélo -> « build it and they will come »
- Ex de quick win: cheminement devant la gare

Signalisation

- Installer une signalisation des itinéraires
 - Indiquer distance en km et en temps de parcours
 - Utiliser un code couleur & une identité visuelle(Ne pas surcharger les trottoirs avec de nouveaux potelets)
- Penser également à la signalisation horizontale



Entretien (travaux, nettoyage, végétation)

- Mettre en place l'app avec des types de signalement spécifiques au vélo (ex: verre sur piste cyclable) et communiquer (aussi numéro vert)
- Intégrer un suivi (le suivi peut être informer le citoyen que son signalement a été transmis à l'autorité compétente...)
- Faire une veille annuelle du réseau (parcourir le réseau à vélo) et
 - Planifier les actions à entreprendre
- Faire le point annuellement sur le planning et l'organisation du service travaux et voir si besoin de réajuster en utilisant les retour des cyclistes (commission vélo)
- Discuter avec la région sur les possibilités pour la commune de réagir rapidement sur des problèmes locaux et spécifiques

Intermodalité

- Veillez à la qualité du parking SNCB en termes d'accès , nombre de places
 - Organiser Réunions régulières avec SNCB/infrabel sur le suivi des travaux et y discuter vélo
- Vérifier l'accessibilité vélo de la nouvelle gare
- Analyser l'usage des bluebikes et envisager d'augmenter leur nombre selon résultats (collaboration avec SNCB)
- Discuter de laisser l'accès au parking sécurisé pour les non montois
- Sans attendre la nouvelle gare redistribuer l'espace piéton/bus/vélo devant la gare (ex marquage + communication avec TEC)
- Equiper les arrêts de bus d'arceaux dans les villages ne possédant pas de gare (1 à 2 arrêts principaux par village, vérifier données de fréquentation auprès des TEC)
- Installer parking vélo sécurisés (local avec contrôle d'accès) à la gare
- Proposer une offre de vélos partagés dans les parkings de délestage

Mesures complémentaires

- Stationnement voiture: utiliser le stationnement comme un levier pour limiter l'usage de la voiture
 - S'engager à ne plus créer de stationnement gratuit en voirie
 - Diminuer le stationnement en voirie progressivement
 - Elargir zones de stationnement payant: ex boulevard urbain, limiter durée gratuite
 - Mettre en place carte riverain et avec tarif croissant pour limiter le nombre par ménage
 - Organiser les park& ride avec un service efficace vers le centre ville: monitorer l'usage
- Elargir la zone piétonne (?) par exemple pour les week end l'été, lors d'évènements...
- Elargir les zones 30 dans les zones urbanisées avec effets de porte, environnement incitant aux vitesses limitées, mesurer efficacité, communiquer
- Repenser le boulevard périphérique => devenir un boulevard urbain avec une vitesse à 50, des traversées à niveau pour les gens

B. Le vélo à l'arrêt

Permettre de se garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abimé) et sans encombrer l'espace public

Stationnement qualitatif

- Utilisation d'arceaux
- Modèles avec barre transversale basse => vélos cargos, pliants...
- Localisation appropriée
 - Contrôle social
 - En zone éclairée
 - Pas à proximité des bulles à verre



Exemple d'arceau versatile (Bruxelles)

Poursuivre le développement du stationnement vélo

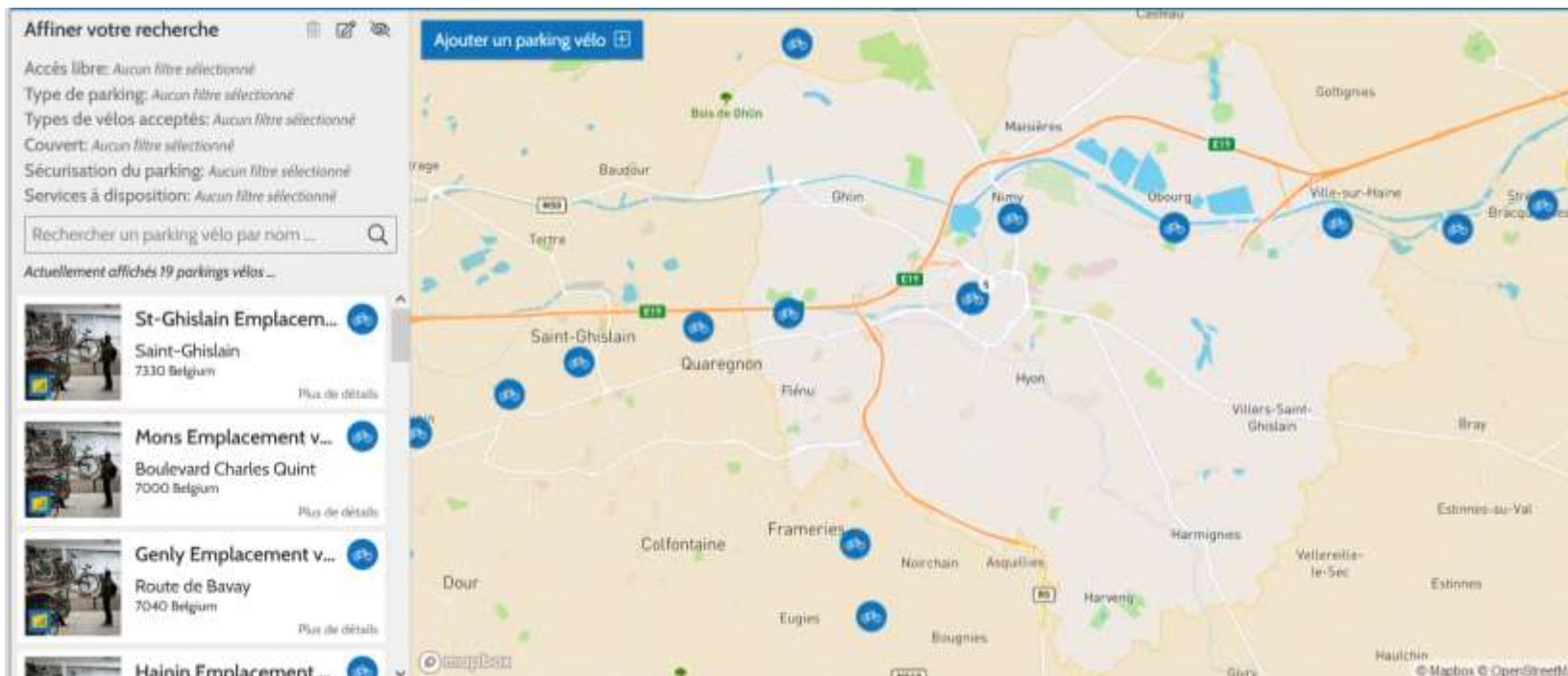
- Réaliser des comptages annuels dans des lieux clés
- Proposer aux citoyens/entreprises de demander du stationnement vélo devant chez eux
- Adapter la carte du stationnement en y ajoutant
 - Les stationnements qui n'appartiennent pas à la ville
 - Un code couleur pour le taux d'occupation
 - Les pôles de destination
 - Le type détaillé (arceau rond, arceau avec barre...)

= > **objectif: s'ajuster à la demande**

Possibilité d'utiliser
l'outil Velopark.be

Monitoring de l'offre en stationnement vélo

- Continuer le cadastre des stationnements vélo disponibles
- Reprendre au minimum les catégories renseignées sur la plateforme VeloPark + arceaux. Analyser l'évolution des demandes de boxes vélo par les habitants et ajuster de façon dynamique.



Aux gares et points d'arrêt

- Installation de stationnement sécurisé à la gare
 - Collaboration avec la SNCB/Infrabel
 - Définir conditions d'accès
 - Utilisation de la carte Mobib (MAAS) ?
- Aux arrêts des TEC
 - Au minimum dans 1 ou 2 arrêts par village non desservi par le train

stationnement sécurisé pour les habitants

- Continuer de mettre en place les box vélo à destination des habitants
- Réaliser une enquête de satisfaction auprès des utilisateurs
- Augmenter les exigences de stationnement vélo dans les demandes de permis (1 par chambre)

Stationnement aux pôles communaux

- Faire le point sur le stationnement disponible dans chaque école.
- Vérifier régulièrement que l'offre en stationnement vélo à destination du personnel communal est suffisante. Y ajouter petit matériel de réparation.

Stationnement vélo temporaire

Prévoir Equipement de stationnement vélo provisoire

- Marchés
- Phases test
- Festivités



Installer des totems de réparation vélo



C. Encourager le vélo

Récompenser les cyclistes,
encourager les cyclistes frileux,
convaincre les cyclistes potentiels

Information

- Planifier annuellement la communication sur le vélo
- Créer une identité visuelle pour le vélo à Mons
- Site web
 - Communiquer sur la vision
 - Mettre en avant le réseau
 - Développer la page du conseil consultatif du vélo avec au minimum les statuts, éventuellement liste des membres et point de contact
- Réseaux sociaux
 - Utiliser pour événements, mettre en avant les processus de consultation
- Contenu positif:
 - Contenu récurrent annuel
 - Storytelling: mettre en avant personnes, ambassadeurs

Planifier annuellement la communication

- Prévoir un **plan de communication annuel** avec le service communication pour faciliter la réalisation et pouvoir « batcher » l'écriture d'articles :
- Utiliser cet outil pour également monitorer ce qui a effectivement été réalisé
- Insérer systématiquement un article relatif au vélo dans le magazine communal (infos diverses, améliorations, portraits, cartes, projets, réparations) et le relayer sur le site web
- Communiquer chaque action ou news liée au vélo via les réseaux sociaux
- Organiser un évènement annuel autour du vélo (ex: balade découverte du réseau cyclable)

Créer une identité visuelle pour le vélo à Mons

Et l'utiliser sur tous les supports



Communication sur la vision

- Ajouter un onglet pour partager la vision/ les ambitions de la ville de développer une ville cyclable pour le vélo au quotidien en tant que mode de déplacement à part entière et pour tous les déplacements quotidiens. Souligner l'importance de rééquilibrer les conditions en faveur du vélo.

Mettre en avant le réseau cyclable

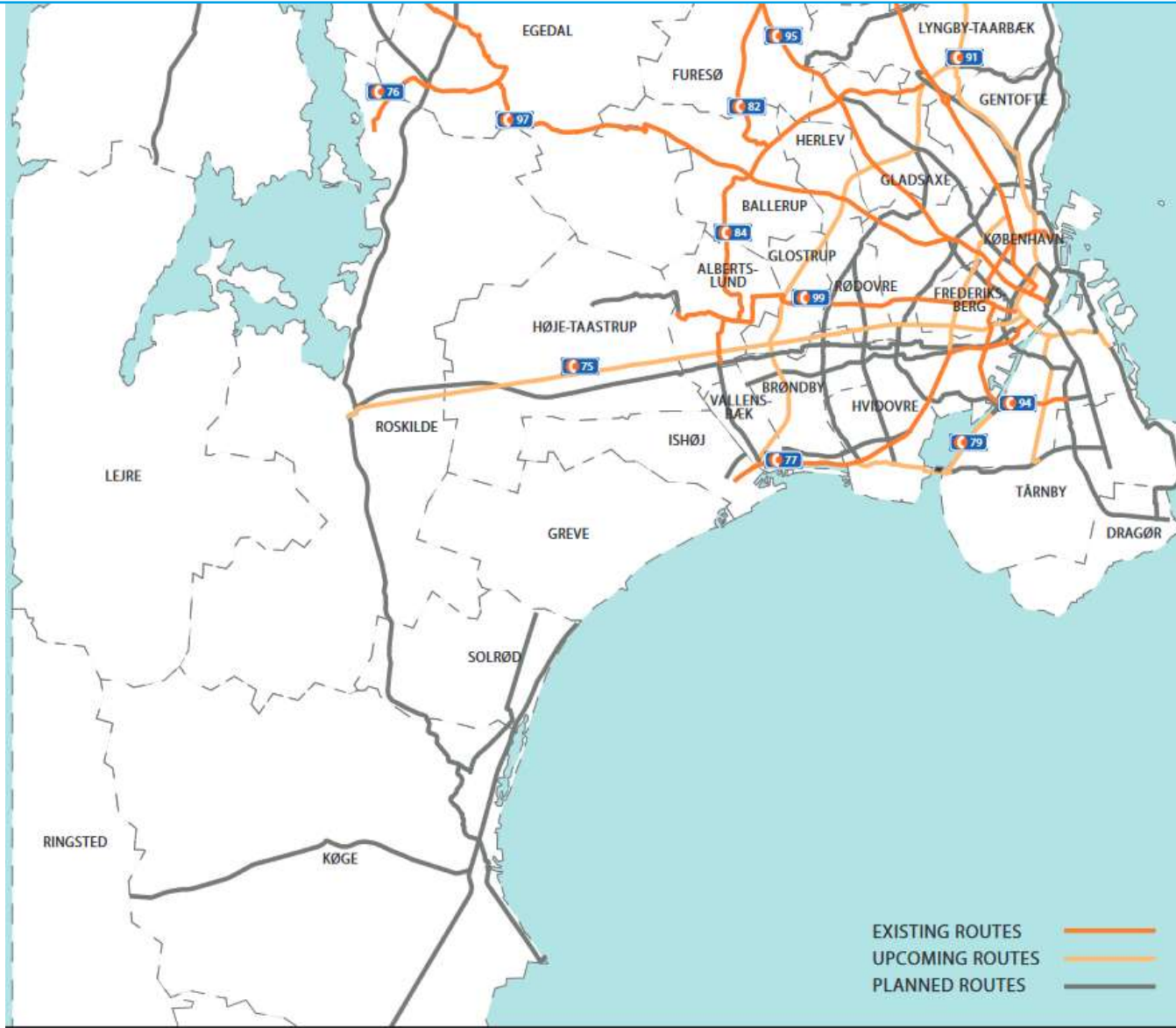
- Définir des itinéraires (ne pas se limiter aux pistes cyclables)
- Communiquer sur leur existence & leur état d'avancement

Mettre en avant le réseau cyclable: inspiration

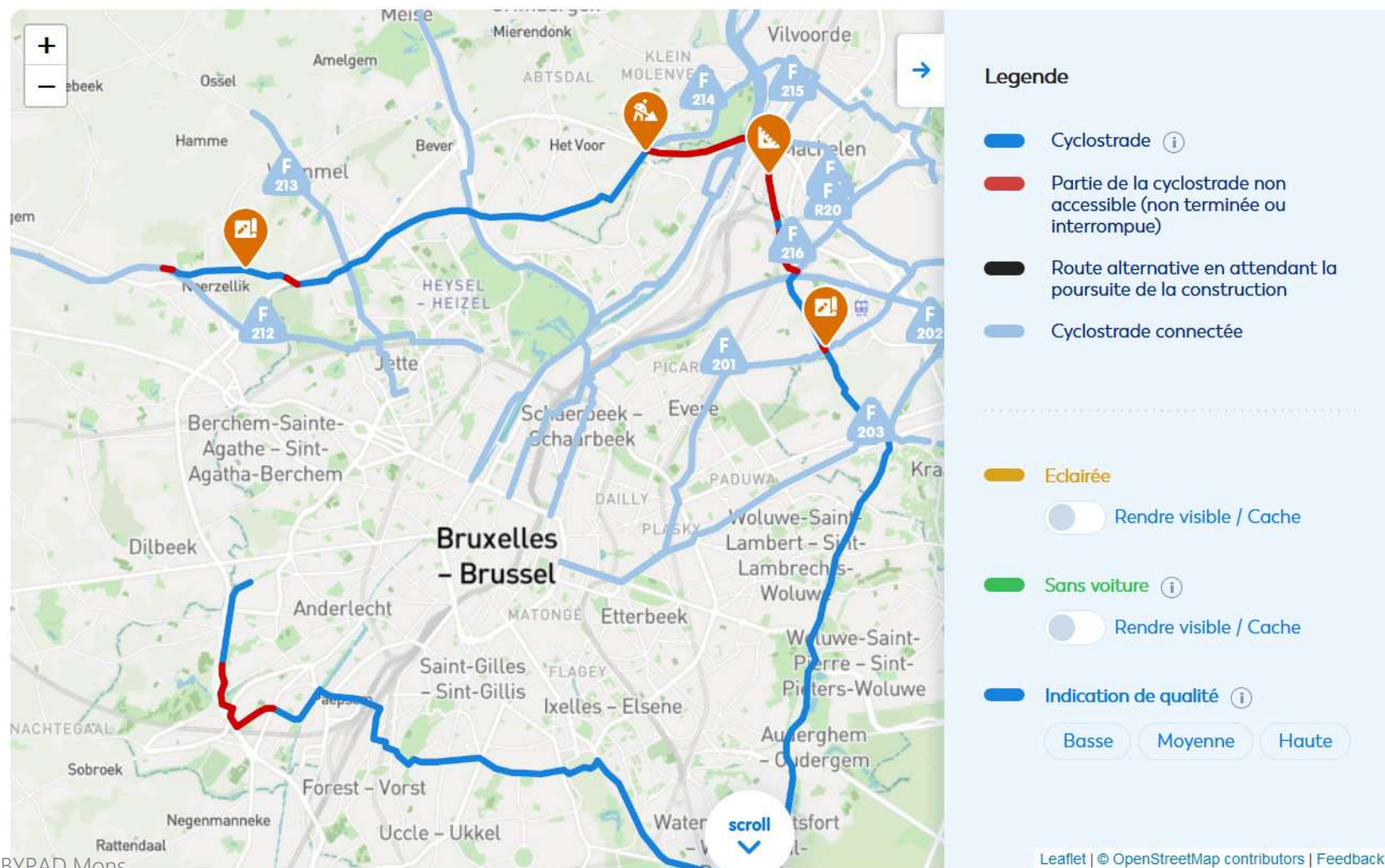
- Réaliser une carte à destination des habitants



Mettre en avant le réseau cyclable: inspiration supercykelstier



Mettre en avant le réseau cyclable: inspiration fietssnelwegen



Education

- Promouvoir les actions existantes
- Faire le point sur ce qui est mis en place
 - Quels publics cible sont touchés
 - Quel est l'impact en terme de transfer modal
 - Réorienter les actions en fonction de ça et des résultats de l'enquête
- Profiter des dynamiques locales, d'asbl ou communautés déjà existantes et susciter les projets vélos (plutôt que de les faire en interne) => appel à projets annuel pour des projets en faveur du vélo

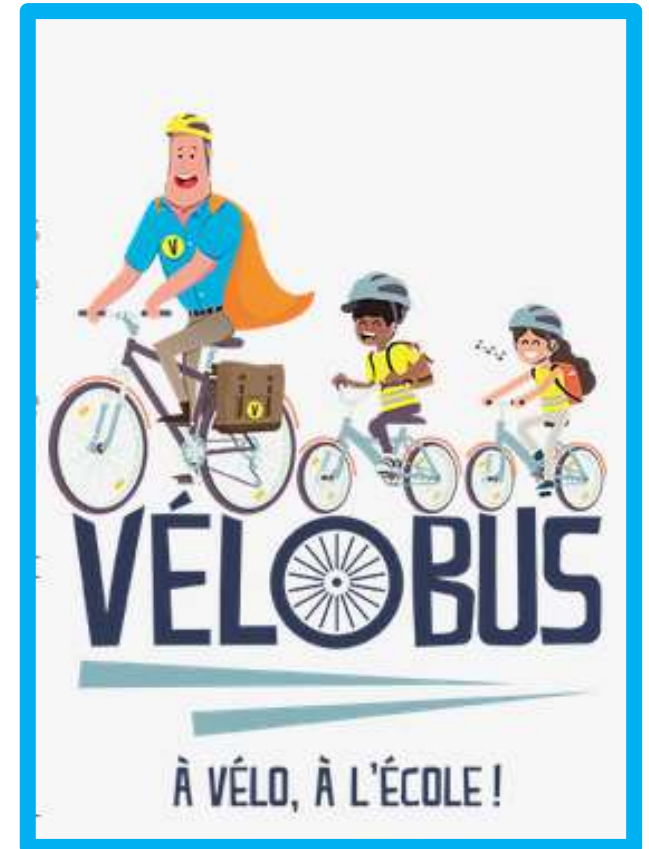
Exemplarité de la ville

- Inciter le personnel communal à se rendre au travail à vélo ou à utiliser le vélo dans le cadre de leur travail.
- Exemples:
 - Intégrer Tous vélo-actif,
 - challenges vélo,
 - mettre en place parking vélo pour le personnel
- Evaluer quels services communaux pourraient remplacer un véhicule par un vélo cargo
- communiquer à ce sujet vers les citoyens



Ecoles

- Ecoles: continuer le Brevet du Cycliste
- Choisir 1 à 2 écoles pilotes pour approfondir
 - Plan de déplacements scolaires (ex de partenaire: Good planète ou Coren asbl)
 - Vélobus (cf guide SPW)
 - Cellule mobilité de l'association de parents
- Monitorer ce qui est mis en place et l'impact pour pouvoir élargir à d'autres écoles au fur et à mesure



Rues cyclables

- Communiquer sur leur existence et ce que ça implique
- Collaboration avec la police (?) pour s'assurer de la compréhension et du respect



D. Ancrer la politique cyclable

Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

Cellule mobilité

- Remplacer Marie-Valentine
- Faire un plan vélo => ? Inclus dans le PCM?
- Centraliser toutes les actions /projets liés au vélo dans un tableau de bord en utilisant les pistes d'actions BYPAD ainsi que les mesures vélo du PCM comme base
 - => communiquer sur l'existence de ce plan d'action
- Identifier un responsable de la mise en œuvre => Manager vélo

Elargir ses perspectives

- Envoyer une délégation (administration+échevins) à Velo-city 2023 (Leipzig) ou 2024 (Gand !)
- Faire une visite de terrain avec la commission vélo dans une ville inspirante (Leuven, Gand, Utrecht, Houten)
- Organiser une visite de terrain à vélo pour les agents du service travaux sur le réseau cyclable Montois, les inciter à suivre des formations spécifiques vélo (voir ICEDD, CRR, SPW)

Transversalité de la politique vélo

- Identifier des référents vélo dans chaque service
- Organiser une table ronde annuellement

Partenariats

- Systématiser dans un planning annuel de rencontrer une fois par an les acteurs concernés pour faire le point sur la stratégie et le projets vélo

Dans le cadre des réunions de suivi du PCM? Comment faire pour que le la problématique cyclable soit systématiquement abordée

- SNCB 1 fois par an
- TEC
- SPW
- Communes limitrophes 2 fois par an

Financement

- Communiquer sur l'engagement de la ville à un budget vélo /habitant et /an sur fonds propres se donner pour objectif de l'augmenter progressivement

« L'objectif est d'atteindre au moins 20 euros par an et par habitant » (extrait dossier candidature Wallonie cyclable)

Aménagement du territoire

- Augmenter obligation emplacement vélo à 1 par chambre et de qualité (cf guide du stationnement vélo)
- Obligation pour les commerces qui disposent de stationnement automobile d'avoir un parking vélo (dans les demandes de permis § incitation pour l'existant)
- Sensibilisation des commerces avec un stationnement vélo existant sur la qualité : remplacer les pincés-roues
- Utiliser les charges d'urbanismes pour faire des aménagements cyclables et vérifier la qualité de ce qui est proposé

Améliorer la sécurité routière

- Définir un plan d'action sécurité routière => intégrer l'initiative « all for Zero »
- Campagne de com sécurité routière sur la cohabitation vélo voiture, vélo piéton
- Actions combinées avec la police
 - Ex: stationnement sur les pistes cyclables
- Cartographier les données d'accidentologie de la police incluant un cycliste
- Avoir systématiquement un point sécurité dans la commission vélo

Monitoring et évaluation

- Besoins des cyclistes:
 - Réaliser une enquête bisannuelle sur les besoins et les freins à la pratique du vélo
 - Inclure l'obligation de répondre à 2-3 questions clés pour tous les participants des actions vélo et/ou faire des questionnaires en personne
 - Méthodologie: Définir des lieux (intramuros, gare, zoning...) ,une méthode de recueil, un nombre de répondants et répéter tous les 2 ans
 - Ex: à quelle fréquence faites vous du vélo
 - Pour quel type de trajet
 - Freins/motivations
 - Homme/femme
 - Statut (étudiant, pensionné, chomeur, actif...)
 - Systématiser la commission vélo, Fixer les dates 5 fois par an
 - Rendre obligatoire la présentation à la commission vélo tous les projets qui traversent ou incluent une section du réseau vélo

Monitoring et évaluation

- Collecte des données vélo:
 - Continuer de collecter des données via comptages suivant une méthodologie reconnue
 - Installation de « totems » (avec l'identité visuelle de Mons à vélo)



Monitoring et évaluation

- Présenter annuellement l'analyse des comptages et de leur évolution à la CCV. À partir d'un nombre significatif, communiquer annuellement une version vulgarisée au grand public.

*Rapport Namur,
2020*



Pro Velo

TRIDÉE
ADVISEURS IN DUURZAME MOBILITEIT

ROTTERDAM

Walenburgerplein 104
3039 AN Rotterdam
T: +31 10 3032 998

ANTWERPEN

Quellinstraat 6
2018 Antwerpen
T: +32 3 266 77 90

www.tridee.eu