

Interpellation communale GRACQ - Fietsersbond de mars 2019

Monsieur le bourgmestre,
Mesdames, messieurs les échevins,
Mesdames, messieurs les conseillères et conseillers communaux,

Demande déposée au nom de la locale d'Uccle du GRACQ (asbl) – les cyclistes quotidiens.

Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique qui a pour objectif principal la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Il réunit plus de 12.000 membres. Notre démarche vise à créer les conditions pour que toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions (intermodalité, accessibilité, sécurité, simplicité).

Fietsersbond Brussel-Zuid behartigt de belangen van fietsers in Ukkel, Vorst en Sint-Gillis. We zijn een afdeling van de overkoepelende Fietsersbond die als onafhankelijke ledenvereniging meer dan 23.000 leden en vijfhonderd vrijwilligers telt. Fietsersbond wil fietsen vanzelfsprekend maken, zodat elke fietser zich veilig en comfortabel op de fiets kan verplaatsen. Fietsersbond lobbyt, voert acties, geeft advies en is gesprekspartner voor meer dan 125 gemeentebesturen.

Objet général de l'intervention : A la suite de l'adoption de la déclaration de politique générale par le Conseil communal en janvier dernier, la locale d'Uccle du GRACQ souhaiterait interpellier le Collège et les Conseillers communaux sur la mise en œuvre effective des engagements concernant le vélo.

Exposé détaillé de l'interpellation : Nous avons accueilli avec beaucoup de satisfaction et d'espoir la Déclaration de Politique générale 2018-2024, parce qu'elle est extrêmement précise concernant la mobilité active, et reflète un grand nombre de demandes portées par le Gracq Uccle avant les élections. De la personne contact vélo au sein des services communaux à un conseil consultatif des modes actifs, d'un budget dédié au vélo à une carte des modes actifs sur le site de la commune, de l'engagement à réaliser sur les 6 prochaines années au moins 10 km de cheminements cyclables à des parkings vélo dans les écoles et du stationnement vélo à proximité des pôles d'activité de la commune...

Cette Déclaration de Politique Générale montre que de plus en plus d'habitants et d'élus prennent conscience de l'intérêt de l'usage de la bicyclette pour affronter divers défis que rencontrent les citoyens : qualité de l'air, embouteillages, convivialité, accessibilité, sécurité et manque d'exercice.

Les attentes sont grandes, et nous veillerons maintenant à ce que les engagements pris pour les six prochaines années se concrétisent, avec un calendrier de mise en œuvre précis et un suivi régulier des progrès accomplis et de ce qui reste à faire. Nous souhaitons et militons pour qu'Uccle devienne une commune sûre pour les adultes comme pour les enfants à vélo. Nous sommes prêts à coopérer avec la commune à cet effet, notamment au sein du Conseil consultatif des modes actifs. Le GRACQ Uccle fera entendre sa voix dans le cadre du réaménagement envisagé de plusieurs places publiques pendant la législature : Parvis Saint-Pierre, Place Jean Van der Elst et Place Saint-Job notamment.

Par ailleurs, s'il convient de multiplier les aménagements cyclables, la qualité doit aussi être au rendez-vous. Nous insistons pour que les aménagements cyclables proposés soient de qualité, ce qui suppose une concertation régulière avec la communauté cycliste. Nous ne voulons plus d'opportunités manquées, comme l'aménagement mal pensé du rond-point Churchill, ou le carrefour du Globe, refait récemment sans aucune réflexion s'agissant des personnes roulant à vélo, ce qui suppose une meilleure

coopération avec la Région. Un état des lieux de l'existant en matière d'aménagements cyclables nous semble nécessaire en vue d'établir une liste des priorités et des besoins en termes d'entretien, de rafraîchissement des marquages et/ou d'adaptation et sécurisation.

Nous espérons que le Collège uclois fera du vélo une question transversale, permettant à tous les échevins d'apporter leur pierre à la politique-vélo, dans leur champ respectif de compétence. Cela signifie travailler à une **politique intégrée de vélo**, à travers un travail d'équipe. Une politique-vélo qui repose uniquement sur les épaules d'un seul échevin, celui de la mobilité, à moins de chance de succès. Nous allons évoquer dans cette perspective les compétences de quelques élu.e.s, à travers le prisme vélo. Ces exemples ne sont pas exhaustifs, ils illustrent le caractère transversal du vélo, et l'utilité du futur conseil des modes actifs, qui permettra de réunir les différents échevins concernés autour de la table pour plus de cohérence dans un esprit volontariste.

1. Notre bourgmestre

Notre bourgmestre est entre autres le chef de la **police**. La police locale a le rôle crucial d'accroître la sécurité de tous et donc des cyclistes. Les brigades cyclistes des autres zones de police bruxelloises ont démontré leur avantage et leur popularité, permettant l'application du contrôle d'une manière amicale, avec plus de sécurité !

Ces agents sont très visibles et accessibles et sont évidemment conscients des problèmes des cyclistes et des infractions routières qui les mettent en danger. Ils sont en meilleure posture pour rappeler à l'ordre un cycliste prenant aussi des libertés avec les règles, en particulier vis-à-vis des piétons et personnes à mobilité réduite. Ces agents augmentent fortement la sécurité des cyclistes, accroissent leur sentiment de sécurité et celle des piétons. Seront dans leur colimateur : la **vitesse inadaptée** (surtout dans les rues avec trafic mixte), la conduite sous influence, l'utilisation du téléphone portable au volant et **l'arrêt sur pistes cyclables et les sas vélo aux feux de signalisation**. Nous demandons une brigade cycliste au sein de la police. La brigade cycliste pourrait également rappeler aux automobilistes de ne pas s'arrêter ou se garer sur ou juste devant les passages piétons, ce qui entrave la visibilité et met piétons et cyclistes en danger.

Le bourgmestre n'est pas seulement le chef de la police, mais il a également une **fonction d'exemple**. Voir le bourgmestre à vélo, fait rouler à vélo.

Il est compétent pour le secteur **HoReCa**. Pourrait-il lancer un label « accueil vélo / fietsvriendelijk handel », comme il en existe en nos régions voisines ?

Les grands événements sont aussi dans sa besace. Veiller à la présence de suffisamment de parking vélos (au moins des barrières Nadar) comme l'ont déjà demandé nos membres, par exemple pour les 10 km d'Uccle permet d'éviter le vol de son vélo.

2. Notre Premier Echevin

Nous demandons que les **aménagements** désormais planifiés par Uccle aient une **largeur** suffisante pour accueillir et permettre le dépassement de véhicules désormais plus larges que les vélos de course. Faut de quoi les sacoches, la remorque, le vélo-cargo et, déjà en route, le vélo-container pour la logistique, sans compter le vélo adapté pour PMR (tricycle, hand-cycle) ne pourront jamais s'y dépasser. L'utilisation du vélo-mesureur, utilisé par la Région, serait utile pour en vérifier la cyclabilité.

Les nombreux trous dans la chaussée, accotements non stabilisés, marquages effacés contribuent à mettre les cyclistes en danger - chutes, écarts brutaux pour éviter les trous dans la chaussée ; occasionnent crevaisons, réparations. Nous attendons une action rapide sur ce point.

Le 30 km/h par bribes, plutôt qu'une généralisation, permet à certains de faire valoir leur difficulté de savoir s'ils sont en zone 30 ou « normale ». Un nombre croissant de villes de tous pays passent au 30 général, les voies principales prioritaires (losange jaune) restant à 50.

Outre les ICC, de compétence exclusivement communale, les **autres réseaux** demandent que les bureaux d'études et gestionnaires soient sollicités pour que les ICR et les RER vélos soient réalisés au plus vite vu la topographie assez différente à Uccle les vallées s'orientant vers le Sud-Ouest pour rejoindre la Senne en région flamande au lieu de nous permettre d'atteindre le centre ville.

L'étude du fonctionnement des premières **rues scolaires** et **rues cyclables**, créées par d'autres communes bruxelloises, permettra sans doute d'en créer à Uccle. Les rues à sens unique trop étroites pour laisser les autos dépasser les cyclistes sans danger sont sans doute à vocation de rue cyclable.

Aujourd'hui les cyclistes et les piétons doivent souvent se contenter de l'« espace résiduel », une fois dessinées les bandes carrossables. Concevez, pensez et organisez à partir des cyclistes et des piétons, des jeunes et moins jeunes. Ne pensez plus en termes de flux de voitures, ne vous demandez plus combien de voitures par heure peuvent passer, mais pensez en termes de nombre de personnes passantes. Osez faire des **choix clairs et transversaux pour les cyclistes et les piétons**.

3. M. l'échevin de l'urbanisme, logement, rénovation urbaine, propriété communale.

Il est important de vérifier que les Règlements communaux, tels le Règlement de police ou le Règlement d'urbanisme, prennent en compte la Politique Vélo, comme préconisé dans le Bypad. Les **enquêtes publiques** et les **commissions de concertation** sont l'occasion de « *veiller au respect strict du RRU (et inciter à dépasser le minimum légal (local vélos / poussettes)* » pour la délivrance des Permis d'urbanisme (Priorité B6 du Plan vélo).

Les tronçons du réseau cyclable ucclais, gérés par d'autres pouvoirs demandent une prudence attentive pour éviter que des **terrains nécessaires** pour le développement des futurs RER-Vélo, ferroviaires ou forestiers, ne soient utilisés à d'autre fins. Rappelons que ceux-ci sont cruciaux vu leur faible déclivité et leur absence de demande de suppression de voies carrossables et de parkings automobiles.

Un effort pour que les permis d'urbanisme incluent la nécessité de prévoir des **remises** à landau, caddy et vélo de tous types quels que soient leur destination (administration, commerce, éducation, culture, sport, habitation, etc.) est une nécessité pour lutter contre le vol de vélos. Les nécessités de stationnements de courtes (arceaux) ou de longue durée (vélo-boxes) doivent recevoir une réponse de qualité. Les vélo-boxes ne doivent pas être la seule réponse. Comme dans d'autres pays, les rez-de-chaussée de bâtiments vides pourront remiser des vélos, au moins le temps de leur disponibilité.

4. Mme l'échevine de l'égalité des chances, des genres, environnement, énergie, espaces verts

Dans **l'égalité des chances** d'accéder à la santé, à la convivialité du vélo, les personnes âgées et handicapées ne doivent pas être négligées. Offres et formations adéquates sont nécessaires.

Les **maillages verts et bleus** que développent, de concert, Bruxelles Environnement et la Commune d'Uccle sur leur territoire sont à soutenir. Ils doivent être l'occasion de permettre, entre autres aux moins aguerris de pouvoir s'y déplacer à vélo. Les « impasses débouchantes » de nombreux chemins, numérotés ou non, et leur viabilisation pour éviter la boue doivent être entamées et signalées. Les bandes confort réalisées il y a plus d'un siècle par l'antique Touring Club peuvent servir d'exemple.

La traversée (non l'envahissement) à vélo de **parcs ucclois** sur voies balisées discrètement, est possible comme l'ont commencé d'autres communes auxquelles Uccle est connectée (comme les traversées prévues à la Cambre). A cet égard, nous nous réjouissons que la déclaration de politique générale mentionne que la possibilité d'un aménagement cyclable dans le parc de Wolvendael sera étudiée.

5. Mme l'échevine de l'enseignement et de la propreté

A côté d'aménagements, la maîtrise du véhicule vélo et du trafic est indispensable. Le Bypad/Plan vélo ucclois recommande l'apprentissage du vélo à tout âge ». Le corps des **gardiens de la paix** s'efforce dans la mesure de ses moyens d'aider les écoles en compléments de formations et de brevets vélo dans quelques écoles primaires. Mais il faut faire encore davantage.

La région wallonne encourage diverses initiatives dont la commune pourrait s'inspirer, outre les **Plans de Déplacements Scolaires** :

Vélobus (rangs accompagnés à vélo, avec l'aide de gardiens de la paix, de parents, de voisins, d'ALE) ;

RéVé (réseau des écoliers à vélo, recherche d'itinéraires à baliser, en géographie de 1^{ère} secondaire) ;

Tandem scolaire (élève de fin de 2^{aire} guidant un élève de début du 2^{aire} sur le chemin de l'école) ;

Carte des chemins scolaires sûrs (les fameux SRS anglais ou USA) incluant les rues scolaires.

En matière de **propreté**, le dégagement des aménagements cyclables, trottoirs (débris divers, marrons et feuilles mortes, de la neige voire du verglas) est indispensable.

6. M. l'échevin des Familles, Crèches, Santé, Personnes porteuses de handicap

Au long des 6 années précédentes, le conseil consultatif des personnes porteuses de handicap a eu la chance de pouvoir inviter tous les échevins et leur futur bourgmestre, ce qui fit avancer bien des projets. Le gouvernement bruxellois, via une ordonnance de décembre 2016, a inauguré une nouvelle aire de coopération transversale en faveur des personnes porteuses de handicap comme le demande d'ailleurs la convention de l'ONU. S'agissant de **la prise en compte du handicap dans la politique du vélo à Bruxelles**, nous lisons « Réalisation d'un inventaire et diffusion des initiatives existantes en matière de **vélo inclusif**, formation d'un groupe de personnes en situation de handicap et achat d'un matériel adapté mis à disposition plus durablement. En parallèle, définition d'un plan de développement du vélo pour tous à Bruxelles pour la prochaine législature. » La commune d'Uccle pourrait-elle y participer ?

Nous vous remercions pour votre attention