

Interpellation citoyenne : GRACQ-Fietsersbond : Situation des cyclistes à Uccle

Mmes Duvieusart et Brachet, représentant le GRACQ (Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens), rappellent que leur association est une ASBL apolitique dont l'objectif principal consiste en la promotion du vélo comme moyen de déplacement. La démarche adoptée par les 12.000 membres du GRACQ vise à ce 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. Het is 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.

À la suite de l'adoption de la déclaration de politique générale par le Conseil communal en janvier dernier, la section locale d'Uccle du GRACQ souhaiterait interpellier le Collège et les conseillers communaux sur la mise en œuvre effective des engagements relatifs au vélo.

Les auteurs de l'interpellation ont accueilli avec beaucoup de satisfaction et d'espoir la Déclaration de Politique générale 2018-2024, parce qu'elle est extrêmement précise en matière de 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 kilomètres de cheminements cyclables à des parkings vélo dans les écoles et au 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 toute une série de défis: qualité de l'air, embouteillages, convivialité, accessibilité, sécurité et manque d'exercice.

Vu que les attentes sont grandes, le GRACQ veillera 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. Mmes Duvieusart et Brachet militent pour qu'Uccle devienne une commune sûre pour les adultes comme pour les enfants à vélo. Elles sont prêtes 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 mandature, notamment le parvis Saint-Pierre, la place Jean Vander Elst et la place de Saint-Job.

Par ailleurs, s'il convient de multiplier les aménagements cyclables, la qualité doit aussi être au rendez-vous. Mmes Duvieusart et Brachet insistent pour que les aménagements cyclables proposés soient de qualité, ce qui suppose une concertation régulière avec la communauté cycliste. Elles ne veulent 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 des aménagements cyclables existants est nécessaire afin d'établir une liste des priorités et des besoins en termes d'entretien, de rafraîchissement des marquages et/ou d'adaptation et sécurisation.

Le GRACQ espère que le Collège ucclais fera du vélo une question transversale, permettant à tous les échevins d'apporter leur pierre à la politique du vélo, dans leur champ respectif de compétences. Cela signifie œuvrer en faveur d'une politique intégrée du vélo, grâce à un travail d'équipe. Une politique du vélo reposant uniquement sur les épaules de l'échevin de la Mobilité aurait moins de chances de succès.

Le 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 intérêt et leur popularité, permettant l'application du contrôle d'une manière amicale, avec plus de sécurité !

Ces agents, visibles et accessibles, 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 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 et des piétons. Ils auront 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 les pistes cyclables et sas vélo aux feux de signalisation. Le GRACQ demande l'instauration d'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, car cela entrave la visibilité et met piétons et cyclistes en danger.

Le Bourgmestre devant être un exemple, le GRACQ serait heureux de le voir lui-même rouler à vélo.

Vu que le Bourgmestre est compétent pour le secteur horeca, pourrait-il lancer un label « accueil vélo/fietsvriendelijk handel », comme il en existe dans les régions voisines ?

Lors des grands événements, il serait opportun de veiller à la présence d'un nombre suffisant de parkings vélo (ou à tout le moins de barrières Nadar), comme l'ont déjà demandé les membres du GRACQ pour les 10 km d'Uccle, car cela permet d'éviter le vol de vélos.

Le GRACQ demande 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. C'est notamment le cas des vélos adaptés pour personnes à mobilité réduite. L'utilisation du vélo-mesureur, utilisé par la Région, serait utile pour 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) et occasionnent crevaisons, réparations. Le GRACQ attend une action rapide sur ce point.

L'installation disparate de zones à 30 km/heure, plutôt que leur généralisation, permet à certains de faire valoir leur difficulté de savoir s'ils se situent en zone 30 ou en zone « normale ». Un nombre croissant de villes de tous pays généralise la limitation de vitesse à 30 km/heure, les voies principales prioritaires (losange jaune) demeurant à 50 km/heure.

Indépendamment des ICC (itinéraires cyclables communaux), de compétence exclusivement communale, les autres réseaux requièrent l'intervention des bureaux d'études, afin que les ICR (itinéraires cyclables régionaux) et les RER vélos soient réalisés au plus vite, compte tenu de la topographie particulière du territoire ucclais.

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 probablement destinées à devenir des rues cyclables.

Aujourd'hui les cyclistes et les piétons doivent souvent se contenter de l'«espace résiduel », une fois dessinées les bandes carrossables. Il faut au contraire concevoir et organiser la voirie à partir des cyclistes et des piétons, des jeunes et moins jeunes. Il ne faut plus penser en termes de flux de voitures, mais de nombre de personnes passantes, c'est-à-dire oser opérer des choix clairs et transversaux en faveur des cyclistes et des piétons.

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 le préconise le Bypad. Les enquêtes publiques et les commissions de concertation sont l'occasion de « veiller au respect strict du règlement régional d'urbanisme (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 requièrent une prudence attentive pour éviter que des terrains nécessaires pour le développement des futurs RER vélo, ferroviaires ou forestiers ne soient utilisés à d'autres fins. Ces terrains s'avèrent cruciaux en raison de leur faible déclivité et de l'absence de demande de suppression de voies carrossables et de parkings automobiles.

La lutte contre le vol de vélos exige qu'un effort soit accompli pour inclure dans les permis d'urbanisme la nécessité de prévoir des remises pour landaus, caddies et vélos de tous types, quelle que soit leur destination (administration, commerce, éducation, culture, sport, habitation, etc.). Il faut veiller à garantir un stationnement de qualité, que ce soit pour des périodes courtes (arceaux) ou longues (vélo-boxes). Comme cela se passe dans d'autres pays, les rez-de-chaussée des bâtiments vides pourraient servir à remiser des vélos, au moins durant le temps de leur disponibilité.

Une politique visant à promouvoir l'égalité des chances ne peut négliger l'accès au vélo pour les personnes âgées et handicapées.

Les maillages verts et bleus développés par Bruxelles-Environnement et la commune d'Uccle doivent être soutenus car ils permettent aux personnes moins aguerries de se déplacer à vélo. Les « impasses débouchantes » de nombreux chemins, numérotés ou non, doivent être signalées. Les bandes « confort » réalisées il y a plus d'un siècle par l'ancien Touring Club peuvent servir d'exemple à cet égard.

La traversée (et non l'envahissement) de vélos dans les parcs ucclais est tout à fait possible. À cet égard, le GRACQ se réjouit du fait que la Déclaration de politique générale stipule que la possibilité d'un aménagement cyclable dans le parc de Wolvendael sera étudiée.

La maîtrise du véhicule vélo et du trafic est indispensable. Le Bypad/Plan vélo ucclais recommande l'apprentissage du vélo à tout âge. Le corps des gardiens de la paix s'efforce dans la mesure de ses moyens d'apporter aux écoles une aide complémentaire à la formation au brevet vélo dispensée dans quelques sections primaires. Mais il faut intensifier les efforts.

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'agents d'ALE) ;
- RéVé (réseau des écoliers à vélo, recherche d'itinéraires à baliser, en classe de géographie de 1^{ère} secondaire) ;
- Tandem scolaire (élève de fin de secondaire guidant un élève de début du secondaire sur le chemin de l'école) ;
- Carte des chemins scolaires sûrs (SRS anglais) incluant les rues scolaires.

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

Au cours des 6 dernières années, le Conseil consultatif des personnes porteuses de handicap a eu la chance de pouvoir inviter tous les échevins et le futur bourgmestre, afin de développer des projets.

Via une ordonnance de décembre 2016, le gouvernement bruxellois 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. Pour ce qui concerne la prise en compte du handicap dans la politique du vélo à Bruxelles, les intervenantes épinglent la disposition suivante : « 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 ?

M. Cools remercie les membres du GRACQ pour leurs actions de sensibilisation en faveur du vélo. Il remarque que les mentalités ont évolué, les différents groupes politiques étant désormais plus réceptifs à cette problématique. La majorité précédente s'était déjà engagée dans cette voie avec l'étude Bypad.

Le vélo requiert des investissements importants, notamment pour les itinéraires cyclables. M. Cools ne comprend pas pourquoi les permis correspondants n'ont toujours pas été délivrés alors que le Collège et la commission avaient déjà émis des avis favorables sur ce point dès 2014.

La Région a établi un plan 2011-2020 pour la sécurité routière. Elle va lancer un nouveau plan de sécurité routière qui donnera lieu à une consultation des communes. Etant donné que de nombreux parents sont inquiets pour la sécurité de leurs enfants, le Collège devra être très vigilant sur ce point lorsqu'il sera consulté.

M. Hayette signale que le groupe socialiste partage largement l'approche transversale du GRACQ.

Il épingle le vol de vélos, qui est devenu un véritable fléau. Il faudrait trouver une parade à cette délinquance, par exemple en créant des parcs à vélos sous surveillance autour des gares et terminus de trams ou en prévoyant des sanctions plus sévères pour les voleurs dans le règlement de police.

Il faut protéger davantage les usagers les plus faibles, sans pour autant organiser une concurrence entre les différents moyens de transport. Uccle-Centre devrait bénéficier d'investissements afin de disposer de pistes cyclables plus sécurisées. La consultation systématique des principaux intéressés devrait rendre les projets plus crédibles. Les plans « vélo » mis en place dans plusieurs métropoles européennes pourraient servir d'exemples.

Le groupe socialiste attend du Collège un plan précis et chiffré ainsi que la fixation d'un calendrier dans le cadre du plan triennal.

Mme Van Offelen précise que le groupe MR souhaite améliorer la mobilité en encourageant la pratique du vélo, qui non seulement présente des avantages sur le plan environnemental mais favorise aussi le commerce de proximité.

Mme Van Offelen est favorable à l'organisation d'un parcours annuel des espaces verts communaux dont l'itinéraire serait adapté aux cyclistes.

Le Bypad a instauré une dynamique de concertation constructive avec le GRACQ et le Fietsverbond, grâce à laquelle le premier événement vélo à destination des écoles uccloises a pu être organisé au printemps dernier.

M. Godefroid insiste sur 5 points qui lui semblent prioritaires :

- les infrastructures, et en particulier les pistes cyclables, en veillant à ce qu'elles soient suffisamment larges ;
- le Conseil consultatif des modes actifs, de manière à organiser la complémentarité et non l'opposition entre moyens de transport ;
- les brigades policières cyclables, avec la mise en place de formations pour les agents désireux de s'y engager ;
- la généralisation des zones 30, pour changer les mentalités ;
- les vélobus voire même les pedibus, pour désengorger les abords des écoles.

Quoiqu'il ne faille pas opposer un mode de transport à un autre, le partage de l'espace public nécessite que l'on sorte de l'imaginaire du « tout à la voiture ».

M. De Bock estime aussi qu'il ne faut pas opposer les différents moyens de transport car tous les usagers sont susceptibles d'être tour à tour piétons, cyclistes, automobilistes, etc. Mais dans certains cas, l'étroitesse des voiries ne facilite guère la coexistence des modes de transport. Selon M. De Bock, les élus doivent s'appuyer sur l'expertise d'organisations telles que le GRACQ.

M. le Bourgmestre, après avoir remercié les auteurs de l'interpellation et salué le travail accompli par le GRACQ, précise qu'en matière de mobilité, le temps du dogmatisme est terminé. Auparavant, le vélo était considéré à Bruxelles comme un moyen de transport accessoire, avant tout voué aux loisirs. À présent, il s'inscrit de manière résolue dans le cadre de la politique de mobilité.

L'exigence de fluidité implique un partage de l'espace public, et ce d'autant plus que dans bien des cas, un vélo en plus signifie une voiture en moins.

Les nouvelles technologies peuvent constituer un appoint précieux pour les deux-roues, dans la mesure où les vélos électriques permettent d'aborder plus facilement les changements de relief. En outre, plusieurs entreprises innovatrices proposent des systèmes de sécurisation des vélos.

Le Collège de police réfléchit à la mise en place d'une brigade cycliste d'ici l'année prochaine.

La recrudescence des vols de vélos résulte de l'augmentation du nombre de vélos en circulation. Les services de police entendent intensifier la prévention et la répression contre ce phénomène. Des opérations menées à l'aide de vélos « appâts » ont permis de démanteler des filières actives dans le vol de bicyclettes.

Le développement du vélo électrique en free-floating peut s'avérer une solution pour les personnes qui souhaitent acquérir cet engin mais ne disposent pas d'un espace suffisant pour l'entreposer à domicile.

Pour ce qui concerne le secteur horeca, le Collège souhaite intégrer des éléments relatifs au vélo dans le label du développement durable.

Des mesures seront également prises pour les événements de grande envergure, comme les 10 km d'Uccle.

M. l'Echevin Wyngaard se réjouit du fait que la commune pourra se reposer sur l'expertise du GRACQ, notamment dans le cadre du Conseil consultatif des modes actifs. Les services de l'échevinat sont en train d'élaborer le règlement d'ordre intérieur de ce futur Conseil consultatif, qui sera lancé avant l'été.

Un agent du service Mobilité exercera la fonction de référent vélo.

Les artères sélectionnées par les services pour la mise en place de cheminements cyclables seront aménagées dans les prochains mois.

Le tracé d'une piste cyclable sur l'avenue Winston Churchill sera effectué en concertation avec l'administration régionale au cours de la seconde semaine des vacances de Pâques.

M. l'Echevin Wyngaard reconnaît que le Bypad, mis en place par la majorité précédente, constitue un outil très précieux.

En matière de stationnement vélo, 150 arceaux et 6 boxes vélo supplémentaires seront déployés sur le territoire communal. Les citoyens souhaitant disposer d'un emplacement de ce type à proximité de leur domicile sont invités à prendre contact avec l'ASBL Cyclo.

Des moyens supplémentaires ont été dégagés pour les marquages dans le cadre du budget adopté lors de la séance de février du Conseil communal.

La réflexion sur l'extension des zones 30, souhaitée par le Collège, sera menée dans le cadre du Plan communal de mobilité. Celui-ci, datant de 2006, fera l'objet d'une révision approfondie. Le Collège est bien conscient du fait que le respect effectif des limitations de vitesse dans les zones 30 nécessite des aménagements particuliers.

La société active dans l'offre de vélos en free-floating, avec laquelle le Collège a établi des contacts, va étendre ses activités sur l'ensemble du territoire communal.

Le budget prévu pour la prime pour vélo électrique, maintenue cette année, a été revu à la hausse.

Un parking sécurisé plus étendu sera aménagé pour les 10 km d'Uccle.

Les services de l'échevinat seront attentifs à la largeur des cheminements cyclables et veilleront à repérer les trous sur la chaussée s'il s'agit de voiries communales. Quoiqu'elle ne soit pas compétente pour les voiries régionales, la commune répercutera tout problème auprès de la Région, l'application « Fix my street » étant de nature à accélérer ce type de démarche.

M. l'Echevin Wyngaard confirme que la Région n'a toujours pas délivré le permis pour les ICR (itinéraires cyclables régionaux). La question du financement constituant probablement un frein, M. l'Echevin Wyngaard pense que celle-ci devrait être traitée dans le cadre d'un dossier distinct, de manière à accélérer la délivrance du permis.

Tout projet d'aménagement sur le territoire communal intégrera la problématique du RER Vélo.

Les associations de parents de plusieurs établissements ont contacté l'administration communale à propos des « rues scolaires ». Le service Mobilité réfléchit à l'élaboration d'un formulaire-type fixant des balises suffisamment claires pour toutes les personnes intéressées.

M. l'Echevin Biermann signale que dans tous les projets de rénovation ou de construction d'immeubles à appartements multiples, la commission de concertation est très soucieuse de respecter la norme prévoyant un emplacement de vélo par chambre.

La plupart des bâtiments communaux disposent d'espaces pour le stationnement des vélos à proximité immédiate. Et il en sera de même au nouveau centre administratif de la rue de Stalle, tant pour les visiteurs que pour le personnel.

Mme l'Echevine De Brouwer précise que des contacts seront établis avec le SUTA (Service uclois du Troisième Âge) pour assurer l'accès au vélo pour les personnes âgées. Une réflexion du même ordre pourrait être menée à l'égard des handicapés dans le cadre du Conseil consultatif de la personne porteuse de handicap.

Les services communaux réfléchissent à l'aménagement éventuel d'une piste cyclable au sein du parc de Wolvendael. Mais vu que le parc est classé, une telle décision requiert l'accord de la Commission des Monuments et Sites.

Mme l'Echevin Gol-Lescot signale que trois écoles communales sont inscrites pour le brevet cycliste. Les autres sont en liste d'attente car l'association Pro Vélo ne parvient pas à suivre la demande. Mais de toute façon, l'ensemble des écoles dispensent une éducation à la circulation en vélo et à la sécurité routière. Les rangs vélos, proposés par certains établissements scolaires, ne sont guère demandés car ce n'est pas encore ancré dans les mentalités. Certaines écoles disposent d'un endroit sécurisé à l'intérieur de leur enceinte pour y déposer des vélos.

Le service de la Propreté dispose d'une balayeuse dont les dimensions permettent de nettoyer les pistes cyclables.

Mmes Duviousart et Brachet remercient le Collège pour ses réponses et espèrent que ces discussions transversales pourront être poursuivies dans le cadre du Conseil consultatif.