

Elections communales d'octobre 2018

Propositions pour une commune d'Uccle

plus ouverte aux modes actifs

- piétons, cyclistes, PMR -



- MEMORANDUM -



Qui sommes nous ?

Le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) regroupe plus de 10 000 membres et sympathisants. Il représente les usagers cyclistes en Belgique francophone.

C'est une association non partisane et sans but lucratif, composée à 99 % de bénévoles.

Le **GRACQ Uccle** est un groupe de plus de 300 membres et sympathisants désireux voir progresser la sécurité et le confort de tous, et en particulier des personnes roulant à vélo, sur tout le territoire ucclois.

***Pour une commune exemplaire
en matière de développement de la pratique du vélo au quotidien,
les priorités sont nombreuses, dans le respect de chacun.***



A. Les temps changent, le monde évolue

Toutes les grandes villes et communes s'accordent à dire que la pratique du vélo, au quotidien, est un élément essentiel dans le bon développement d'une ville « durable », pour une meilleure qualité de vie.

A Uccle, des progrès ont été accomplis au cours des années :

- Un Plan Communal de Mobilité, avec des avancées pour la pratique du vélo, a été adopté en 2006.
- Un inventaire « BYPAD » a été initié à la demande de la commune et adopté par le conseil communal en 2017.
- Des brevets vélos sont délivrés chaque année dans des écoles uccloises.
- Un Service Prévention a été mis en place qui permet, entre autres, une aide dans l'approche de la pratique du vélo.
- Des panneaux « zones 30 » ont été installés aux environs des écoles (obligation fédérale depuis 2004).
- Des SUL (Sens Uniques Limités) ont été aménagés dans certaines rues (obligation fédérale depuis 2004).
- Des engagements chiffrés ont été fixés en termes de stationnement vélo.
- Des surveillants veillent à la sécurité des enfants aux heures de début et de fin de la journée scolaire.

Pourtant, **la vision de la mobilité de notre commune doit être plus audacieuse et se montrer à la mesure des enjeux actuels tels que :**

- la pollution (Bruxelles est montrée du doigt par la Commission Européenne),
- les changements climatiques
- la santé (sédentarisme et qualité de l'air)
- la sécurité des modes actifs (piétons, cyclistes, PMR).

Le développement de la pratique du vélo générerait des **économies substantielles pour la commune d'Uccle** : les aménagements et les frais d'entretien des infrastructures cyclables sont beaucoup moins coûteux que pour le trafic automobile (par exemple, 1 voiture = 9 600 vélos en termes d'usure de la chaussée). Une politique volontariste en faveur du vélo favoriserait aussi une **plus grande fluidité du trafic** dans notre commune, qui est actuellement saturée aux heures de pointe en période scolaire. Enfin, Uccle compte un nombre important **d'écoles** et une proportion importante de **personnes âgées**. Il nous semble essentiel que les aménagements urbains tiennent compte de ces spécificités.

B. Les 6 priorités demandées par le GRACQ Uccle :

Au vu de ce constat, le GRACQ Uccle formule sept priorités à l'intention des élus et des candidats aux élections communales d'octobre 2018, sans distinction de parti. Celles-ci bénéficieront également aux piétons, aux personnes à mobilité réduite, et aussi aux usagers du transport motorisé.

L'objectif de ce mémorandum est d'amener les responsables politiques à prendre des engagements concrets, chiffrés et ambitieux pour une politique cyclable dans notre commune. Nous espérons ainsi pouvoir créer une dynamique autour de ce projet pour le développement du vélo à Uccle.

1. Création d'une « Commission vélo »

Le souhait de notre association est de voir s'instaurer un véritable dialogue entre les responsables communaux (échevins, police, service mobilité, etc.) et les citoyens concernant la pratique du vélo et les aménagements qui s'y rapportent. Il est nécessaire qu'outre l'échevinat de la Mobilité, tous les échevinats soient représentés lorsqu'il y a lieu de mettre en place la politique du vélo sur le territoire d'Uccle. Cette commission permettra d'ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation.

2. Nomination au sein du service mobilité d'une personne en charge du vélo

La personne responsable de la mobilité vélo pourra alors véritablement assurer la coordination entre tous les échevinats concernés, tels ceux en charge du Budget, l'Education, la Santé, l'Environnement, les Travaux, l'Urbanisme etc. Grâce à cette « personne ressource », le vélo sera systématiquement pris en compte dans les projets développés sur le territoire ucclois.

3. Allocation d'un budget spécifique pour encourager la pratique du vélo

Le GRACQ Uccle demande l'adoption d'un budget planifié et ambitieux, afin de mettre en place :

- Un plan annuel d'actions « vélos » bien définies.
- Des objectifs chiffrés.
- Un « état des lieux » annuel pour mesurer les progrès accomplis.
- Un renforcement de la « cellule mobilité » et du « service prévention » de la commune.
- L'engagement d'une personne en charge du vélo au sein du service mobilité.

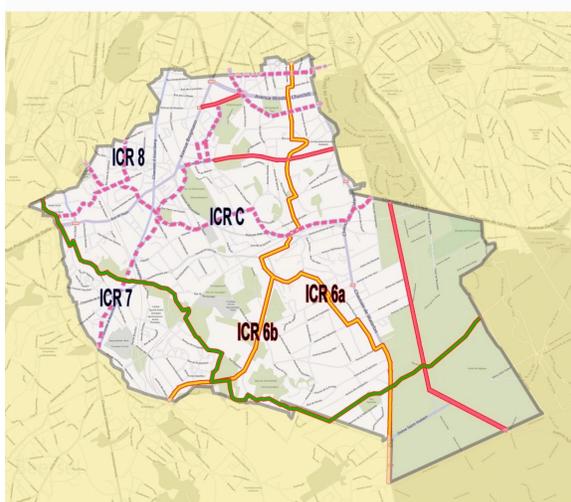
4. Relations constructives avec les Régions

4.1 Aménagement des ICR.

Carte n° 1 : La circulation à vélo.

Situation existante: Pistes cyclables et réseaux cyclistes.

-  Promenade Verte
-  ICR 6
-  Tronçons de pistes cyclables
-  Itinéraires Cyclistes Régionaux prévus mais non concrétisés.



Il nous semble nécessaire d'avoir une action concertée avec les responsables de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, afin d'aménager, selon un calendrier à respecter, les Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR) sur la Commune d'Uccle. Dans ce cadre, la « rue cyclable » (code de la route : loi du 10 janvier 2012 (définition) et AR du 4/ 12/ 2012 (signalisation)) semble être un outil à envisager et à promouvoir sur le territoire de la commune.



4.2 Aménagement du RER-vélo sur Uccle

Nous rappelons, ici, l'importance de ce RER-vélo. Il comprend quatre tronçons à Uccle :

- Un tronçon horizontal (Forest ⇔ Bruxelles-Louise/Bois)
- Un tronçon vertical (Rode ⇔ Bois)
- Deux tronçons diagonaux le long des lignes (B) 26 et 124 (tous deux prévus dans le PCMU de 2006)

NB : Le premier est placé dans les 80 km d'aménagements prioritaires à Bruxelles. Il est actuellement à l'étude à Bruxelles Environnement. Le second est lié aux permis du RER ferroviaire.

5. Coopération avec les autres instances en charge des transports en commun (STIB, SNCB)

Le réseau des transports en commun à Uccle est en surface. Cela favorise l'intermodalité, notamment avec le vélo. Nous demandons l'aménagement des points d'intermodalité pour les cyclistes :

- gares de Calevoet, Saint Job, Vivier d'Oie, Stalle, Moensberg, Linkebeek
- arrêts de trams (3, 4, 7, 51, 82, 92 & 97 – comme par exemple aux nœuds que constituent le Square des Héros, l'Altitude Cent, etc)
- arrêts de bus (38, 41, 43, 60, 98, TEC & De Lijn)
- parkings de voitures partagées.

Nous espérons du stationnement de qualité (parkings sûrs, commodes et abrités) et une bonne accessibilité des lieux (bordures, rampes, liaisons cyclables). Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut choisir d'être un partenaire actif et de collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport.

6. Des itinéraires cyclables sécurisés et apaisés (ICC, pistes cyclables, rues cyclables et SUL)

La topographie de la commune (pentue et accidentée) ne semble pas propice au bon développement de la pratique du vélo, en toute sécurité. Ce n'est cependant pas un obstacle insurmontable :

- La commune d'Uccle a quelques avenues larges permettant l'aménagement de pistes cyclables séparées.
- Le développement du vélo à assistance électrique doit être pris en compte
- D'autres caractéristiques de la commune constituent des atouts importants pour un plan vélo :
 - de nombreuses écoles sur son territoire,
 - des transports en commun permettant une mobilité intermodale,
 - un nombre important de commerces attractifs.

C'est pourquoi, le GRACQ Uccle souhaite l'aménagement d'un réseau cyclable bâti sur trois principes : continuité, maillage fin et niveau de sécurité homogène.

La concrétisation par la commune d'un bon réseau vélo ucclois (complément nécessaire aux ICR) doit cumuler l'aménagement d'ICC sécurisants ainsi que la création de « rues cyclables » et de « SUL » sur les voies où des pistes cyclables séparées ne peuvent être envisagée. Par ailleurs, nous souhaiterions que soit étudiée la possibilité d'une piste cyclable sur le Dieweg et la Chaussée de Saint-Job, reliant les gares de Calevoet, Saint-Job et Vivier d'Oie.

Focus sur les écoles

Sur le territoire ucclais, on recense cinquante endroits où se répartissent écoles maternelles, primaires et secondaires. Quant aux autres écoles (hautes écoles, universitaires, artistiques, paramédicales promotion sociale, européenne et diverses) elles sont au nombre de vingt. Une récente enquête faite auprès de plus de 2 000 élèves de 15 écoles d'Uccle a mis en évidence le souhait des enfants : 60 % désireraient venir à l'école à vélo, alors qu'ils ne sont que 4 % à pratiquer ce mode de déplacement. Raisons invoquées : le danger, le manque d'aménagements sécurisés pour la pratique du vélo dans l'espace public, le manque d'actions (rangs à vélo) et le manque de parkings vélo dans les écoles. C'est pourquoi le GRACQ met en avant l'importance de développer les rues cyclables sécurisées et apaisées, autour des écoles.

Le GRACQ Uccle approuve les engagements repris dans le BYPAD, notamment l'article 2.4.5 « Education », dédié au développement et au soutien de la formation à la pratique du vélo. Il serait également important d'aménager un local à vélo au sein des écoles.



Rang à vélo sécurisé rue de la Fauvette

C. En complément :

Parmi ces éléments favorisant la pratique du vélo, le GRACQ Uccle privilégie :

Des stationnements vélos :

Le GRACQ Uccle se félicite des engagements chiffrés mis en œuvre concernant l'installation de box vélos et d'arceaux. Nous souhaiterions le développement de parkings pour vélos à proximité des commerces, des lieux culturels et sportifs, et des nœuds de transports publics, sans oublier les écoles d'Uccle et les administrations (abris couverts). Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement vélo (tant au niveau de la construction - locaux à vélos au REZ dans les nouveaux immeubles - que de la rénovation).

Une signalisation performante :

L'étude faite auprès des élèves des écoles d'Uccle montre que les différents panneaux (ICR - ICC- SUL) ne sont pas suffisamment visibles. Par ailleurs, la mise en place plus systématique des panneaux B22 & B23, et une synchronisation des feux de signalisation favoriseront la pratique du vélo.

Un bon entretien des voiries :

Les cyclistes se plaignent d'un entretien insuffisant du réseau cyclable, et font état du risque d'accidents.

- Le rafraîchissement des marquages,
- la réalisation d'écoulements des eaux plus efficaces pour éviter des accumulations dangereuses sur la voirie,
- et la sécurisation et le bon éclairage des carrefours dangereux, nécessitent selon nous une attention particulière.

Et enfin, lors de travaux importants :

Il serait bon de prévoir des aménagements qui obligent les automobilistes à ralentir leur vitesse pour que le 30km/h soit effectif et, d'ailleurs, progressivement généralisé sur l'ensemble des voiries locales.

Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements :

- Des « effets de porte » bien conçus,
- une signalisation claire,
- une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants à cet effet.