

ELECTIONS COMMUNALES 2018

Nos propositions

GRACQ Forest Saint-Gilles





LE VÉLO

EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



+14%
cyclistes/an



62 vélocistes
et ateliers vélos



5000
Villos !

19 Réseau de
itinéraires
réalisé à 52%

EFFICACITÉ

5km
= 25 min.



Zéro bouchon



1 parking voiture
= **10** places vélo

ÉCONOMIE



POUR UN MÉNAGE...



POUR LES POUVOIRS PUBLICS...

1€ investi
dans le vélo
=
9€ de retour
sur investissement



Usure de la chaussée:

9600 vélos
=
1 voiture

ENVIRONNEMENT

0 émissions



SANTÉ

6km
=
30 min. d'exercice
quotidien
(recommandation OMS)



PLAISIR 100%!

Ma commune s'engage pour une politique cyclable !

ENJEUX

Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans nos communes. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la **mobilité durable**, la **qualité du cadre de vie**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique**, la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**...

Le vélo n'est pas l'apanage de l'échevin de la mobilité, mais doit engager **tout le futur collègue**: il bénéficie non seulement à la qualité de vie des habitants et visiteurs d'une commune, mais aussi à la vie économique, culturelle, sociale et sportive d'une commune. Les cyclistes, avant d'être des usagers du vélo, sont avant tout des citoyens qui font vivre leur commune !

VOLONTÉ POLITIQUE

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer nos villes vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non pas du relief ou de la météo.

INFRASTRUCTURES ET PROMOTION

Les aménagements consistent en un **réseau cyclable local, continu et cohérent** qui permet à tout citoyen d'effectuer un parcours en toute **sécurité**. Quelques éléments-clés doivent toutefois retenir toute l'attention : **offre de stationnement-vélo de qualité**, **suppression des points noirs sur le réseau**, **entretien du réseau cyclable**, **intermodalité réfléchie**...

Il faut améliorer l'image du vélo et travailler les freins par des mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation et d'éducation. **Tous les St-Gillois et Forestois sont concernés**, hommes et femmes, jeunes et moins jeunes,

INTERACTION ET COORDINATION

La **stratégie** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les**

usagers. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels.

Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers... mais également des moyens de coordination. Cela passe par la présence d'un conseiller en mobilité, la prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public, le rôle joué par la police et la fiscalité.

Enfin, **l'évaluation de la politique** menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

POUR ALLER PLUS LOIN...

PRESTO – Give Cycling a Push : http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/PRESTO_Cycling_Policy_Guide_Promotion.pdf



Et surtout... Mettez-vous au vélo ! Vous en découvrirez rapidement les avantages et l'agrément.

Sécurité à vélo

Une zone 30 généralisée à toute une commune c'est bien. Faire respecter cette limitation de vitesse, c'est beaucoup mieux. Mais la vitesse n'est pas la seule en cause. Le stationnement sur les pistes cyclables et sur les emplacements non autorisés (coins de rue, intérieur de rond-point,...), l'usage du GSM au volant, l'occupation des sas vélo (devant les feux de circulation) par toutes sortes de véhicules motorisés, ou les dépassements effectués en frôlant les cyclistes (distance minimale : 1 mètre) sont autant de freins à la pratique quotidienne du vélo.

BRIGADE CYCLISTE

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

La sécurité des cyclistes est garantie lorsque les agents qui la font respecter roulent à vélo. Ceux-ci sont sensibles aux infractions qui constituent un danger pour les cyclistes. **Une police à vélo** c'est aussi une proximité réelle avec le citoyen, et un sentiment de sécurité pour les usagers faibles en général, ce qui contribue au développement des modes de déplacement actifs/du vélo en ville.

ENTRETIEN DES PISTES CYCLABLES

Les pistes cyclables ne sont que rarement entretenues, parfois même leur marquage disparaît. Les pistes sont souvent recouvertes de boue et jonchées de feuilles, de neige ou de cailloux, voire de débris de verre. La présence de bulles à verre le long des pistes cyclables est aussi responsable de crevaisons, ou d'un manque de visibilité à l'approche d'un carrefour.

La solution à ces problèmes passe par **un entretien régulier du réseau cyclable, en coordination avec la région**. La commune peut mettre en place une équipe d'intervention rapide et **un guichet unique**, de préférence en ligne, afin de garantir la sécurité et le confort de tous.

ECLAIRAGE

La sécurité c'est aussi voir et être vu. L'éclairage occupe une place essentielle la nuit ou en période hivernale. Un **éclairage bien conçu** (qui éclaire la chaussée et ses abords immédiats) a un effet positif sur le sentiment de sécurité, tout en étant pratique pour les usagers.

STATIONNEMENT VELO

Circuler à vélo, c'est aussi pouvoir le stationner en toute sécurité une fois arrivé à destination... Afin de le retrouver intact ! Cela requiert une infrastructure adaptée (parkings dotés de « U », ou box vélo pour le long terme) qui permette de sécuriser le vélo, afin de lutter efficacement contre le vol. Cela implique aussi une politique de prévention des vols, qui doit être effectivement menée par la commune.

Nous demandons **une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de stationnement vélos** (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques : lieux de travail, écoles, petits commerces, centres commerciaux, sportifs et culturels, hôpitaux, gares et autres points d'intermodalité, restaurants, lieux de culte...

Un parking vélo doit être :

- proche des lieux de destination ;
- sûr pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- accessible (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- confortable (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de qualité (solide, stable, espacé, facile à entretenir, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec charrette, bakfiets, etc.).

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 que de la rénovation).

AGIR EN FONCTION DES CONSTATS

S'ils n'ont pu être évités, les accidents impliquant des cyclistes doivent être systématiquement enregistrés, afin de cibler les zones à risque, qui nécessitent une adaptation de l'infrastructure.

Aménagements cyclables

ESPACE PUBLIC

Inscrire toute action dans l'espace public (de gestion ou d'aménagement) dans **une vision large de son rôle pluriel**, à la fois comme support des déplacements, mais aussi et surtout (dans la plupart des cas en ville) dans ses vocations sociale et de mise en valeur du cadre urbain et paysager

Inscrire tout projet d'espace public, dans sa vocation de support des déplacements, sous **le principe STOP** ; dans ce sens, surtout dans des communes aussi urbanisées que Forest ou Saint-Gilles, les mesures en faveur des cyclistes ne peuvent jamais (sauf exception exceptionnelle) réduire l'espace disponible pour les piétons et PMR, ou être la source d'obstacles gênants pour eux

Soutenir toutes les actions des autorités et institutions communales, régionales, fédérales voire européennes, qui seraient sous-tendues peu ou prou par les 2 principes directeurs ci-dessus

Dans des communes aussi denses que Forest et Saint-Gilles, **privilégier avant tout le partage de l'espace**, moins par la séparation que par **la mixité d'usages**, tout en rendant la coexistence des uns et des autres harmonieuse, en modérant toujours les comportements au volant des véhicules les plus lourds / puissants et en réduisant leur encombrement spatio-temporel

LES QUICK WINS

Favoriser **les « quick wins »**, comme s'y sont déjà engagées les communes, par exemple sous forme du placement de U renversés notamment 5m avant les passages piétons, de véloboxes, de SUL, de marquages suggestifs ou à portée réglementaire (PCM, logos, bandes suggérées, ...), etc

TRAVAUX

- Imposer dans les charges des travaux en voirie **des clauses de bonne exécution** visant des objectifs explicites de qualité pour piétons et cyclistes, depuis le niveau conceptuel jusque dans les détails d'exécution
- **Être strict dans la coordination des travaux** entre gestionnaires des réseaux à la fois souterrains, de surface et aériens
- Durant les travaux, toujours imposer des **solutions alternatives** pour les piétons, et si possible pour les cyclistes, assurant la continuité de leurs cheminements, avec un minimum de contraintes (sécurité, confort,

fluidité, temps de parcours, agrément, ...)

- Dans les processus de suivi des travaux en voirie, mettre en place un « **brevet** » piéton et cycliste avant toute réception des travaux
- Dans un but d'acceptabilité progressive et croissante, **toujours expliquer convenablement ces préoccupations** (demandes PU/PE, séances d'information, promoteurs de projets publics ou privés, ...)

USAGERS

Les cyclistes ne forment pas du tout une catégorie homogène d'usagers ; les critères d'attractivité des uns ne sont pas ceux des autres : il convient dès lors de **penser à la fois des itinéraires privilégiés différents et complémentaires**, et des mesures très ciblées à chaque lieu problématique en tenant compte de leurs diverses préoccupations. Ensuite, plutôt que de leur imposer des contraintes, que ce soit sous forme d'obligations ou d'interdictions (panneaux, marquages), **les laisser adopter la place et le comportement qu'ils jugent le plus approprié** à chaque situation (tout en devant évidemment respecter le code de la route)

Assurer des formations continues, les unes à destination des citoyens, les autres des fonctionnaires concernés ou encore les entrepreneurs et gestionnaires de voiries, destinées à leur faire adopter progressivement des préoccupations citoyennes – dont celles des cyclistes – dans leur travail ou activités quotidiennes

QUELQUES PROPOSITIONS CONCRÈTES

Générales

1. **Mise en place d'emplacements de stationnement pour vélos**, en nombre évolutif, devant tous les équipements d'intérêt public : écoles, piscines, salles de sport, crèches, centres culturels, administrations (+ antennes) communales, grands commerces, zones commerciales, ...
2. Soutien actif auprès de la Région pour **finaliser rapidement les ICR, et compléments volontaristes d'ICC**, comme le prescrivent les ByPads communaux
3. Soutien actif à des **équipements de rechargement des vélos électriques** et pompes publiques
4. **Primes communales additionnelles** à l'achat de vélos et de vélos électriques
5. Diriger les « parents-taxis » vers les emplacements "Kiss and Drive" afin de libérer les trottoirs et pistes cyclables aux abords des écoles (selon la gradation suivante : sensibilisation > accompagnement > observations > sanctions)
6. **Boxes vélos additionnels**, en prospectant aussi la possibilité d'en implanter sur des espaces privés

Forest

1. Mise en place d'une piste cyclable marquée dans le sens de la montée : boulevard Vanhaelen, avenue du Globe, av. du Roi, ...
2. Aménagement définitif de la PCM avenue Albert, doublée d'une 'bande Sauwens' constituant le bord fictif de la chaussée, avec élargissement des trottoirs
3. Mise en place d'un parking vélo de grande capacité à la station Albert, non seulement en station mais aussi sur l'espace public qui surmonte cette station
4. Lutte résolue contre le trafic de transit parasite, notamment avenue Kersbeek, par exemple en adaptant des sens uniques 'en tête-bêche'
5. Soutien à des tests pratiques sur vélos électriques afin de démontrer qu'il est alors facile de monter des côtes, notamment celle de l'avenue Victor Rousseau
6. Intervention d'une brigade policière cycliste afin de faire respecter le Code de la Route notamment par les parents automobilistes qui stationneraient sur la piste cyclable proche d'une école

St-Gilles

1. Soutien à la création des pistes cyclables régionales (PCS) entre gare du Midi et Louise, y compris dans ce carrefour qui est à repenser fondamentalement
2. Amélioration des PCM avenue Fonsny : séparation physique continue côté gare en y supprimant le stationnement longitudinal ; prolongement de la PCM jusqu'à la petite ceinture (en supprimant une bande de circulation générale, comme dans le reste de l'avenue)
3. Lutte résolue contre le trafic de transit parasite, notamment rue Bosquet, par exemple en adaptant des sens uniques 'en tête-bêche'
4. Soutien à la mise en place d'un parking vélo de très grande capacité gare du Midi, spécialement sous le volume inutilisé sous les voies de chemin de fer, accessible à tous et gratuit
5. Mise en place d'une piste cyclable marquée dans le sens de la montée chaussée de Waterloo
6. Mise en place d'un parking vélo important à la station Horta, sur l'espace public qui surmonte cette station
7. Mise en place d'un parking vélo important place M. Jansson, en substitution de parkings voiture illicites
8. Mise en place d'un parking vélo avenue Porte de Hal, en bordure du parc, en substitution de parkings voiture

Mise en selle

D'une part nous encourageons les modules d'apprentissage pour les élèves pour maîtriser son vélo depuis la maternelle au primaire. D'autre part nous encourageons aussi l'accompagnement d'adultes qui se mettent ou se remettent au vélo.

MAÎTRISER SON VÉLO DEPUIS LA MATERNELLE AU PRIMAIRE

Maîtriser son vélo s'apprend. C'est une tâche généralement dévolue aux parents, mais des **formations sont aussi organisées dans les écoles**. Nous encourageons la mise en place de différents modules d'apprentissage pour les élèves du maternel et du primaire.

- Maternelles et 1ère primaire: apprendre à faire du vélo, sans aide à l'équilibre et en toute sécurité. Autrement dit apprendre à monter et descendre de son vélo, démarrer, s'arrêter, contrôler sa vitesse et sa trajectoire, freiner, franchir un obstacle...
- Ensuite pour les enfants de 4e, 5e ou 6e primaire l'objectif est de leur apprendre à dominer et maîtriser leur vélo. C'est une étape préalable indispensable avant de se lancer dans la circulation (enfourcher son vélo, bien utiliser les freins, démarrer en mode trottinette, passer une bordure...).

Ces ateliers sont complémentaires au **Brevet** que nous souhaiterions par ailleurs voir généralisé à l'ensemble des élèves de 5^e primaire. **La commune a un rôle primordial pour initier et pérenniser ce projet**. La journée de remise du brevet est l'occasion d'organiser un événement autour du vélo au sein de la commune. Pour poursuivre sur la lancée du Brevet, la commune peut appuyer la réalisation d'un PDS ou soutenir des initiatives locales pour encourager les déplacements à vélo sur le chemin de l'école.

La demande doit venir des écoles elles-mêmes.

SE METTRE OU SE REMETTRE AU VELO

Nous encourageons **les modules d'apprentissage et les campagnes d'accompagnement des adultes souhaitant se mettre au vélo**. Il y a des événements, des plateformes et associations qui peuvent aider afin que plus de personnes adoptent le vélo de manière régulière.

Dans ce cadre il faut aussi former des conseillers en mobilité, agents de la prévention et de la sécurité, éducateurs sportifs, policiers, bénévoles ou volontaires.