







ETTERBEEK - ELECTIONS 2018 6 QUESTIONS AUX PARTIS

QUESTIONS ET RÉPONSES SUR
WWW.FACEBOOK.COM/GRACQ1040



Réponses résumées

				
Êtes-vous prêts à supprimer des places de stationnement voiture pour améliorer la sécurité des déplacements cyclables ou pour installer des Velo Boxx ?	<ul style="list-style-type: none"> • Oui. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les déplacements pour assurer un environnement sain et partagé. • L'augmentation des emplacements de parking publics sécurisés pour les cyclistes doit être prioritaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Oui. • Aménager l'espace public selon le principe PVTV : priorité aux piétons, puis au vélo, puis aux transports en commun, puis à la voiture privée. • Pour la sécurité des cyclistes, dégager l'approche des carrefours/augmenter la visibilité. • Si possible, installer les Velo Boxx en voirie (1 place de voiture = 6 places de vélo) et non sur les trottoirs afin d'assurer le confort et la sécurité des piétons, mais aussi pour mettre en évidence le changement de paradigme. 	<ul style="list-style-type: none"> • Supprimer des places de parking où c'est nécessaire pour installer des pistes cyclables sécurisées, notamment là où un nouvel aménagement de l'espace public est envisagé (par exemple, sur la Place St-Pierre). • Compenser une partie des espaces de stationnement supprimés sur la voie publique, par exemple, en concluant des accords avec des commerçants afin de mettre à disposition des places de parking pendant la nuit. • Faire payer la carte riverain (et fixer un prix proportionnel au nombre de voitures par ménage). • Éventuellement, fixer un quota annuel de places de stationnement à supprimer (par exemple 3 %).
Quels sont les aménagements que vous proposez pour assurer le respect et augmenter la visibilité des zones 30 ?	<ul style="list-style-type: none"> • Placer un rappel physique adapté pour sensibiliser les conducteurs à l'entrée et la sortie des zones 30 : panneaux plus visibles, casse-vitesse, radars préventifs. • Placer des radars mobiles répressifs, notamment à proximité des écoles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gérer les flux de trafic en garantissant la sécurité et la santé : revoir la circulation dans chaque quartier (limitation du trafic de transit dans les petites rues, marquages zones 30...), en collaboration avec les communes avoisinantes • Mettre en place des « zones de rencontre » basées sur le principe de : priorité aux piétons, liberté pour les vélos, vigilance pour les automobilistes (zone 20). 	<ul style="list-style-type: none"> • Imposer de façon physique le 30 à l'heure effectif dans les zones 30 réglementaires (90% des rues etterbeekoises) : rétrécissement de voiries, rue en têtes bêche, déplacement d'axes (chicanes, arbres...). Les panneaux ne suffisent pas pour celles et ceux qui ne veulent pas lever le pied. • Idéalement toute la Région devrait être en zone 30. 	<ul style="list-style-type: none"> • La visibilité d'une zone 30 ne suffit pas, il faut aménager la route : créer à l'entrée des rues un effet de porte par un élargissement des trottoirs avec des bordures inférieures (pour garantir la sécurité des cyclistes et des personnes en chaise roulante) et placer des ralentisseurs de vitesse, comme des coussins berlinois, le long des rues.
Quelles actions concrètes envisagez-vous contre le parking sauvage et le stationnement en double file qui mettent en péril les usagers faibles ?	<ul style="list-style-type: none"> • Engager davantage d'agents communaux habilités à percevoir des amendes immédiatement et/ou à faire procéder à l'enlèvement rapide des véhicules des contrevenants. • Adopter une politique dite « répressive », mais surtout « responsable » au sens noble. 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabiliser les citoyens en sanctionnant ceux qui ont un comportement qui ignore la sécurité des autres. • Intégrer dans cette politique la situation des personnes à mobilité réduite. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pour éviter les effets pervers du stationnement payant (il est souvent « avantageux » de ne pas payer et de se garer en infraction : double file, stationnement sur le trottoir...), sanctionner davantage les infractions. • Comme la police zonale n'en fait pas une priorité, passer par des Sanctions Administratives Communales (délivrées par les agents communaux). 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter les effectifs de la police de proximité et l'équiper de vélos pour prévenir plus facilement les abus, éduquer plus rapidement et sanctionner plus souvent. • Le vélo est un outil adapté pour circuler rapidement et marquer l'arrêt pour constater ce genre d'incivilités qui ne sont pas réprimées lorsque la police se déplace en voiture.
Quelles actions concrètes entreprendrez-vous pour améliorer la qualité de l'air dans la	<ul style="list-style-type: none"> • Pour le secteur du chauffage : améliorer l'isolation et les performances énergétiques des bâtiments publics, compléter les primes régionales par des primes communales pour les installations « propres », limiter l'autorisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir une commune « air pur » avec des zones de basses émissions renforcées, un parc automobile communal électrique et partagé, la promotion des modes de déplacement doux et une information continue sur la qualité de l'air 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la pression automobile : réduire le nombre de places de stationnement (en voirie), réduire le nombre de cartes de riverain par famille et/ou instaurer une tarification plus dissuasive, généraliser la zone 30 et la LEZ 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire de la qualité de l'air une priorité : la pollution de l'air à Bruxelles est en moyenne de 15µgramme par m³, soit largement au-dessus des recommandations de l'OMS. Il est illusoire de croire que seule Etterbeek peut améliorer ce

<p>commune ?</p>	<p>des terrasses chauffantes, installer de manière visible sur la maison communale un indicateur des performances énergétiques de la commune (en concertation avec Bruxelles Environnement).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour le secteur des transports : supprimer les véhicules au diesel et, dans l'aménagement du territoire, favoriser les modes doux avec la hiérarchie suivante : pieds, vélo, transports en commun, taxi, automobile partagée, automobile privée. Favoriser le co-voiturage, les plans de déplacements, les rangs scolaires, le passage des transports en commun et des taxis. Mentionner l'accessibilité des lieux en transports en commun, l'existence de parking vélo ainsi que l'accessibilité aux personnes handicapées. Établir un plan communal en matière de livraison et de parkings des camions et autocars. 	<p>aux habitants.</p>	<p>(« low emission zone »), protéger nos quartiers résidentiels, promouvoir des modes doux et collectifs de déplacement ainsi que des voitures électriques et hybrides.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibiliser la population via des campagnes de mesurage (« meten is weten ») : les gens (les parents d'élèves) doivent être informés pour réclamer des mesures de la part des pouvoirs publics. 	<p>résultat, mais mener une politique exemplaire dans ce domaine est nécessaire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adopter un nouveau plan de mobilité pour diminuer le trafic de transit. • Encourager la mobilité douce en installant davantage de pistes cyclables sécurisées, en organisant des achats groupés de vélos électriques et en attribuant des aides proportionnelles aux revenus pour l'achat d'abonnements STIB. • Rendre la voiture moins attractive en faisant payer un prix à la carte riverain. • Aménager les espaces aux abords des écoles pour limiter la présence des voitures et rendre les rues des écoles primaires piétonnes au début et à la fin des heures de classe.
<p>Comment allez-vous dépasser le manque de dialogue actuel avec la Région et la STIB sur les sujets d'aménagements et de mobilité ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fixer les priorités communales pour améliorer le dialogue, pour autant que la Région partage toujours les mêmes principes et dégage des solutions constructives avec la STIB. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sortir de la logique de confrontation actuelle entre la commune et la Région (et la STIB) et avoir un dialogue continu en faisant le point sur les avancées plusieurs fois par an. • Améliorer la qualité de la desserte de la commune par la STIB, notamment pour les personnes âgées et moins mobiles (par exemple, implanter un arrêt supplémentaire du bus 36 près de la Place des Acacias). 	<ul style="list-style-type: none"> • Entretien des rapports « adultes » commune(s)-Région. • S'inscrire dans des logiques régionales transfrontalières : défendre les intérêts des usagers là où la Région/la STIB ne semble pas entendre leurs demandes (arrêts, fréquences, bandes bus, sites propres...), tout en dépassant les frontières communales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profiter de la présence du PS et du sp.a au gouvernement régional pour promouvoir le dialogue entre la commune, la Région et la STIB. Ceci a déjà été utile lors de l'installation des stations Villos et de l'aménagement de la Place St-Antoine. • Avoir une approche proactive dans les relations de la commune avec la Région et la STIB pour anticiper les problèmes et planifier les futurs projets. Un dialogue constructif est vital tout en respectant les compétences des deux niveaux de pouvoir.
<p>Quels sont les aménagements cyclables prioritaires que vous mettez en place dans la commune ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre les avancées déjà faites : trouver de nouveaux emplacements Velo Boxx en voirie et augmenter le nombre d'arceaux pour plusieurs vélos (par exemple près des arrêts STIB). • Poursuivre l'éducation et l'apprentissage sur le terrain en concertation avec les associations pour former à la conduite et aux automatismes de sécurité. • Mieux faire respecter la cohabitation piétons-vélos (par exemple réserver le parc du Cinquantenaire aux piétons, les cyclistes pouvant le contourner sur les pistes existantes). • Augmenter, là où c'est possible, le nombre de contresens cyclistes et le placement des panneaux B22 et B23 (autorisation de franchir un feu rouge ou orange à certains carrefours). 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir les déplacements courts à vélo, sécuriser les parcours cyclables, multiplier les Velo Boxx, soutenir l'organisation de bourses aux vélos, offrir une information aux cyclistes sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière. • Assurer la disponibilité de bornes de chargement électriques disséminées harmonieusement sur le territoire de la commune. • Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles grâce à un éclairage sur les passages piétons, plus de ralentisseurs de vitesse, une véritable zone 30... 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les carrefours et traversées des grands boulevards (régionaux) particulièrement dangereux : Carrefour de la Chasse, Mérode, Montgomery, Bd Louis Schmidt et Général Jacques, Avenue des Casernes. • Sécuriser les sens uniques limités (SUL) et les itinéraires cyclables communaux (ICC) : dégager l'approche des carrefours, réduire la vitesse automobile par des aménagements physiques. • Mettre en place des zones de confort et rues cyclables (20 km/h) ainsi que des rues scolaires grâce à une signalisation horizontale/verticale, mais surtout des aménagements physiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les grands axes dangereux pour les cyclistes : Chaussée de Wavre, Avenue de la Chasse, Place Saint-Antoine et Avenue des Casernes. • Engager avec la Région une discussion pour aménager les voiries régionales. • Si cela n'est pas possible, proposer un itinéraire cycliste qui traverse Etterbeek du nord au sud et d'est en ouest sur des axes secondaires qui relèvent de la compétence communale.

Remarques :

Nous n'avons pas contacté VOLT.

Nous n'avons pas reçu de réponse de la Liste du Bourgmestre, malgré nos rappels.

Le document reprenant toutes les réponses dans leur intégralité est disponible sur notre page Facebook.