

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !

 www.gracq.org

Table des matières

TABLE DES MATIÈRES.....	2
POUR UNE POLITIQUE CYCLABLE À SAINT-JOSSE!.....	3
1.1 SÉCURISER LES PARCOURS DES CYCLISTES.....	5
1.2. LA SÉCURISATION DES CARREFOURS.....	6
1.3. LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU (B22/B23).....	7
1.4. LE SENS UNIQUE LIMITÉ (SUL).....	8
1.5. L'ENTRETIEN DU RÉSEAU CYCLABLE.....	9
1.6. LE STATIONNEMENT VÉLO.....	10
1.7. LA GÉNÉRALISATION DU 30 KM/H.....	11
2.1. LE BREVET DU CYCLISTE.....	12
2.2. RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE COMMUNALE.....	13
3.1 ANCRER LE VÉLO DANS LES PROCESSUS.....	14
de planification et de concertation.....	14

Introduction

Pour une politique cyclable à Saint-Josse!

QUI SOMMES NOUS

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique qui a pour objectif la promotion du vélo comme moyen de déplacement. 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). Le GRACQ compte une cinquantaine de groupes à Bruxelles et en Wallonie qui agissent au niveau communal.

Le groupe local du GRACQ Saint-Josse a été créé fin 2017 dans le but de se mobiliser pour identifier les obstacles à la pratique du vélo, proposer des aménagements aux pouvoirs publics, rencontrer les élus, réagir aux enquêtes publiques, mener des actions ponctuelles (ex : en décembre 2017 distribution de petits chocolats aux cyclistes Place Saint-Josse).

LES ENJEUX

Saint-Josse est une commune dense qui connaît une forte pression automobile (parc des véhicules à moteur estimé à 20 457, pour une commune de 27 447 habitants) et un important trafic de transit. Les rues étroites, bordées de stationnement, offrant peu de visibilité, caractérisées par un relief marqué, et des infrastructures parfois inadaptées ou dégradées, ne facilitent pas l'usage du vélo, qui connaît pourtant un essor impressionnant à Bruxelles (+30% de cyclistes en plus de 2015 à 2016)¹.

Toutefois, les enjeux vont au-delà du "simple" développement du vélo dans notre commune. Il s'agit de prendre position sur des thèmes tels que la **mobilité durable** (réduction des coûts liés à la congestion automobile), la **qualité du cadre de vie** (réduction des nuisances sonores), la **sécurité routière**, le **partage et l'organisation de l'espace public**, l'amélioration de la **qualité de l'air** (plus de 8000 décès prématurés en Belgique à cause des PM_{2,5}), le **bien-être** et la **santé publique** (lutte contre les maladies cardiovasculaires, l'obésité, le diabète...), la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**, les **changements climatiques**,... Pour toutes ces raisons, les niveaux politiques ont un rôle à jouer.

LE RÔLE DE LA COMMUNE

Échelon politique le plus proche des citoyennes et des citoyens, la commune a un rôle essentiel à jouer pour favoriser les déplacements à vélo. Elle doit offrir des infrastructures adaptées, mais aussi inciter à choisir le vélo, au moins pour les déplacements les plus courts. En effet, 60% des déplacements urbains font moins de 5 kilomètres, une distance sur laquelle le vélo est le moyen de transport le plus performant.

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer notre ville vers un mode de fonctionnement innovant et durable. **Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat**, et non du relief ou de la météo.

CE QUE SOUHAITE LE GRACQ SAINT-JOSSE

Nos demandes pour améliorer la vie des cyclistes tennoodois·e·s sont présentées

¹ Cette augmentation est initialement due, en partie, à des facteurs exceptionnels, mais le nombre de cyclistes s'étant stabilisé en 2017, cela prouve que ces nouveaux cyclistes sont devenus de vrais adeptes.

dans les pages suivantes.

De façon générale, la **stratégie cyclable** 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.

I. THÉMATIQUE « AMÉNAGEMENTS »

1.1 Sécuriser les parcours des cyclistes

DE QUOI PARLE-T-ON ?

De plus en plus de Tannois·e·s prennent leur vélo chaque jour pour se rendre sur leur lieu de travail, de loisirs, ou pour accompagner leurs enfants à l'école. Vu la situation géographique de Saint-Josse, **qui est une commune de transit vers le centre-ville, attenante à la petite ceinture et à proximité des institutions européennes**, nombreux sont les cyclistes qui empruntent les rues de la commune pour leurs déplacements. Ces cyclistes empruntent des itinéraires aménagés par la Région (comme les Itinéraires cyclables régionaux, ICR) et des itinéraires aménagés par la commune (sens uniques limités, bandes bus). Ils empruntent aussi des voies non aménagées, mais qui sont le chemin le plus direct vers leur destination. Pour tous leurs trajets, les cyclistes doivent pouvoir utiliser **des parcours continus et cohérents, avec des carrefours sécurisés**.

LA SITUATION ACTUELLE

Le nombre de cyclistes à Saint-Josse augmente chaque année, comme dans le reste de la capitale. Certaines voiries ont été aménagées, mais **ces aménagements restent insuffisants, ils sont réalisés de manière discontinue et en nombre trop limité**. Par conséquent, de nombreux points noirs subsistent pour les cyclistes sur les voiries tannoises².

CE QUE SOUHAITE LE GRACQ SAINT-JOSSE

Chaque point noir, chaque voirie, chaque carrefour, nécessite une solution d'aménagement différente. Tel axe nécessitera une voie cyclable continue, telle rue aura juste besoin d'une réfection du revêtement avec un marquage léger. Il faut **agir au cas par cas, au plus près des réalités**. Diverses solutions sont aujourd'hui étudiées, les guides pratiques³ existent et de nombreuses exigences légales sont clairement définies. Les zones avancées pour cyclistes aux carrefours, un marquage visible et continu, un bon éclairage, une signalisation claire pour les autres usagers sont autant d'outils au service de l'administration, pour des coûts souvent réduits.

La locale de Saint-Josse du GRACQ est désireuse de collaborer avec les autorités communales pour améliorer la vie des cyclistes. Cela passe par une politique volontariste prenant en compte les besoins des cyclistes.

POUR ALLER PLUS LOIN...

² Les points noirs sont répertoriés par "Ping if you care" : <http://pingifyoucare.brussels/fr/ping-if-you-care-francaise/>

³ Notamment le Vade-mecum vélo de la Région de Bruxelles-Capitale : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications>

Voir aussi le guide réalisé par le projet européen Presto Cycling : <http://www.presto-cycling.eu/fr/guides-et-fiches-action/infrastructure-planning>

1.2. La sécurisation des carrefours

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **risque d'accident grave** étant plus important aux intersections, il est impératif de les sécuriser correctement. Il existe 3 types de carrefours : **à priorité**, **à feux** et **giratoire**. Choisir l'aménagement adapté dépend de la fonction des voiries concernées/de l'itinéraire cyclable, l'intensité et la vitesse du trafic motorisé en agglomération.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Mauvaise lisibilité, surdimensionnement des giratoires, peu/pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écart de vitesse élevé entre usagers... sont autant de défauts rencontrés aux carrefours existants. Les carrefours comme ceux de la Place Saint-Josse représentent une difficulté significative pour les cyclistes qui se retrouvent plongés dans un trafic dense au milieu du carrefour (Ex. : en venant de la rue Verbist vers la rue de la Pacification).

LES ENJEUX ?

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous souhaitons que les aménagements sécurisent au maximum les carrefours. Le fonctionnement du carrefour et les trajectoires doivent être clairs et lisibles pour chaque usager. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité.** En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **Carrefour à priorité** : lorsque la voirie à traverser par le cycliste se caractérise par une circulation intense, il convient de prévoir un aménagement physique supplémentaire (éventuellement pour réduire la vitesse).
- **Carrefour à feux** : la création d'un sas aux carrefours permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés et de bénéficier d'une visibilité maximale. Il est recommandé de créer une bande cyclable d'accès au sas. Généraliser cette mesure à l'ensemble des carrefours à feux la rend plus compréhensible. Il est aussi important de sanctionner le stationnement sauvage sur les SAS.
- **Carrefour giratoire** : le rond-point à bande unique est le carrefour le plus sûr sur les voiries à trafic modéré. Dans les giratoires plus importants, il faut veiller à la continuité des aménagements. Il est déconseillé de tracer une piste cyclable marquée dans un rond-point : elle augmente le risque d'accident.

POUR ALLER PLUS LOIN... 
PRESTO

- Les carrefours à feux : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf
- Les carrefours giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_giratoire.pdf
- Les carrefours « classiques » à priorité : www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf
- Les croisements dénivelés : www.gracq.org/sites/default/files/presto_croisement_denivele.pdf

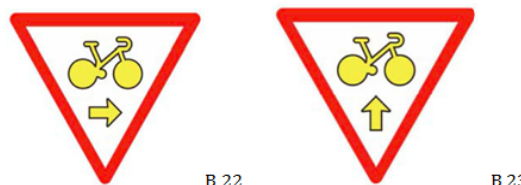
Bruxelles – Vadémécum vélo :

- Aménagements cyclables en giratoires : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf
- Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_carrefours.pdf

1.3. Le cédez-le-passage cycliste au feu (B22/B23)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 **autorise le cycliste à franchir le feu orange ou rouge pour tourner à droite/continuer tout droit**, à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit). En **Région bruxelloise**, un arrêté ministériel rend la **mesure obligatoire depuis 2016** sur les voiries régionales et communales. Toute exception, pour des motifs de visibilité ou de configuration, doit être justifiée.

LES ENJEUX ?

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- un **gain de temps** : les cyclistes sont souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile.
- un **gain d'énergie** : chaque arrêt équivaut, pour le cycliste, à un détour de 800m.
- un **gain de sécurité** : le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules.

Les évaluations à Bruxelles et à l'étranger démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée, sauf exception motivée.

1.4. Le sens unique limité (SUL)

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.



LA SITUATION ACTUELLE ?

Depuis le 1^{er} juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand :**

- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas **50 km/h** ;
- la **largeur libre de la chaussée** est d'au moins **3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).

En Région bruxelloise, 80% des rues à sens uniques ont été converties en SUL. Il en manque encore à Saint-Josse (Ex. : rue de la Pacification). De plus, parfois, si les marquages au sol indiquant un SUL sont présents, il manque le panneau à l'entrée du SUL. Enfin, on note un manque de cohérence parfois entre les marquages SUL, leur continuité et les aménagements (comme par exemple rue de la Commune (tronçon entre la rue de Bériot et la rue Van Bommel) ou encore rue Amédée Lynen).

LES ENJEUX ?

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cycliste et automobiliste adaptent leur comportement.
- **Plus courtes distances à parcourir** et **meilleur maillage du réseau cyclable**. Le cycliste peut ainsi éviter des axes de circulation dangereux et les itinéraires empruntés sont plus calmes.
- Le SUL peut être largement et facilement appliqué à **faible coût**.

Le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons **l'ouverture de tous les sens uniques aux vélos comme l'exige la législation et la pose des signalisations correspondantes (panneaux et marquage au sol)**. Par ailleurs, le marquage au sol de certains SUL existant mériterait d'être repeint. Le meilleur moyen d'améliorer la sécurité est de **généraliser le principe du SUL**. Ainsi, la situation devient prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bruxelles - Les contresens cyclables (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_sul.pdf
- Bruxelles - Sécurité des cyclistes et sens unique limité (IBSR) : www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_vs89_sul.pdf

1.5. L'entretien du réseau cyclable

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables... et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...)**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **pistes cyclables ne sont que rarement entretenues**. Par ailleurs, le mauvais état de la route à certains endroits (ex : rue de la Commune, chaussée de Louvain) rend la circulation des cyclistes particulièrement difficile et dangereuse. Le marquage absent ou effacé à certains endroits ne permet ainsi pas aux cyclistes de savoir où se mettre ni de sensibiliser les automobilistes à la présence de cyclistes.

LES ENJEUX ?

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des routes plus dangereuses où le risque d'accident est accru.
- Une signalisation adéquate pendant les travaux de voiries qui veille si possible à laisser un passage pour les cyclistes.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons que les communes développent un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique en ligne est un plus... À condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Fix my street - Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise : fixmystreet.irisnet.be

1.6. Le stationnement vélo

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnements correspondant à différents besoins** : du parking pour des **arrêts relativement courts comme les arceaux** au **parking de longue durée**.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, les **parkings vélo sont souvent insuffisants** et ne répondent pas toujours de manière adéquate aux besoins des cyclistes. En 2015, 5500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, alors que le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000 !** 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo constitue un incitant à la pratique vu vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile. Actuellement la carte riverain coûte 5 euros et devrait être désormais gratuite alors qu'une place dans un box vélo revient à 60 euros par an. Par ailleurs, il n'est pas facile de toujours trouver des arceaux à vélo pour garer son vélo sans gêner les piétons.

LES ENJEUX ?

- **Réduction du nombre de vols et d'actes de vandalisme, amélioration de l'accessibilité à vélo**, contribution au **transfert modal**.
- **Réponse à une demande des cyclistes** actuels et des futurs.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo (fermés ou des arceaux) 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. 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.). **La gestion des box vélo par CYCLO permet une gestion plus facile, centralisée pour l'utilisateur** qui trouve sur une carte tous les emplacements disponibles à proximité de son domicile.
- **abordable et incitatif** : le prix de la carte riverain de stationnement voiture doit refléter les externalités négatives de la voiture et être fixé à un niveau supérieur à celui d'un emplacement dans un box vélo.

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification, et les règlements communaux d'urbanisme doivent contenir des normes de stationnement vélo (construction et rénovation).

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Bruxelles - Le stationnement vélo : www.gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf
- Stationnement cycliste en centre-ville : gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf
- Solutions de stationnement et de stockage des vélos : gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf

1.7. La généralisation du 30 km/h

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le concept de « **Ville/Village 30** » consiste à **mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30**, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine largement et où les usagers vulnérables sont peu présents (ou protégés par des cheminements séparés). Le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception.

LA SITUATION ACTUELLE ?

En Belgique, le concept « Ville/Village 30 » est loin d'être ancré dans les mentalités. Pourtant, **des villes allemandes (Fribourg), autrichiennes (Graz), suisses (Zurich), britanniques (Portsmouth) et françaises (Lorient) l'ont déjà adopté avec succès**. Des communes comme Ixelles ou Etterbeek augmentent également progressivement leur zone 30. À Schaerbeek, de récents accidents graves avec des piétons et/ou des cyclistes démontrent la nécessité d'agir. Or, pour l'instant, à Saint-Josse, les zones 30 restent limitées alors que la plupart des rues de la commune sont très étroites. Outre l'amélioration de la sécurité routière, cela pourrait contribuer à réduire les nuisances sonores provoquées par certains automobilistes qui accélèrent fortement entre deux carrefours. Par ailleurs, si des efforts ont déjà été entrepris pour limiter la vitesse avec la pose de coussinets berlinois, dans certaines rues très étroites, l'autorisation de stationner juste à côté des coussinets berlinois oblige les cyclistes à frôler les voitures en stationnement, ce qui les met ainsi en danger en cas d'ouverture de portière brusque.

LES ENJEUX ?

- **Meilleure sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.
- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par une zone urbaine conviviale et apaisée.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Le plan régional de mobilité IRIS II prévoit des incitants (cofinancement des plans zones 30 et du Plan communal de mobilité, subsides via le mécanisme des travaux subsidiés). C'est pourquoi nous demandons **l'accélération du processus de mise en zone 30 pour faire du 30km/h la vitesse par défaut en agglomération. Nous demandons aussi des mesures concrètes et efficaces pour accompagner la mise en place de ces zones** (radars mobiles, contrôles de police, etc). En effet, sans contrôle réel, ces zones ne seront pas respectées et le changement sera d'autant plus long. Enfin, nous demandons une attention particulière aux cyclistes dans la pose des dispositifs de ralentissement (ex : interdiction de stationnement/élargissement de trottoir pour empêcher le stationnement à côté des coussinets berlinois dans les rues étroites).

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Dossier « Ville 30 » du GRACQ :
http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf
- Bruxelles - La zone 30 - brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) :
[gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf)

II. THÉMATIQUE « ÉDUCATION, SENSIBILISATION, INFORMATION, PROMOTION »

2.1. Le Brevet du Cycliste

DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le Brevet du Cycliste **enseigne aux élèves de 5^e primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

Afin de **donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre** :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo (« Construire son REVe »);
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

LA SITUATION ACTUELLE ?

De nombreux parents conduisent leur enfant à l'école toute proche en voiture, car ils **craignent pour leur sécurité... participant par la même occasion à l'insécurité sur le chemin de l'école**. Sans compter la **congestion** que cela génère : à Bruxelles, les déplacements scolaires en heure de pointe représentent 20% du trafic ! **Chaque année, plus de 10 000 élèves bénéficient de la formation du Brevet cycliste en Wallonie et à Bruxelles, soit seulement 20%** du public concerné. Le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises par la suite est trop faible. En cause : **trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité** et des parents craignant d'envoyer leur(s) enfant(s) sur la route. A Saint-Josse, hormis les animations avec Pro Vélo dans le cadre du contrat de quartier Liedekerke, aucune autre animation cycliste n'a lieu dans les écoles. On peut saluer l'initiative du Biclub qui organise des balades à vélo pour les enfants de 9 à 12 ans et qu'il faudra veiller à pérenniser.

LES ENJEUX ?

- **Enseigner la conduite du vélo et les règles de sécurité.**
- Rationaliser l'usage de la voiture et conscientiser les parents et enfants aux problèmes de mobilité et aux alternatives existantes.
- **Accroître le degré d'autonomie** des jeunes et leur sens des responsabilités.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous revendiquons la **généralisation du Brevet à tous les élèves de 5^e primaire**. 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.

Enfin, à titre d'exemple, la commune d'Ixelles s'est dotée d'un « pool cycliste », composé de gardiens de la paix et de membres de l'administration communale, qui aide les formateurs de Pro Vélo à encadrer les enfants. L'existence de ce « pool » est essentielle pour assurer la pérennité des activités. Nous souhaitons insister sur la nécessité de soutenir des initiatives citoyennes comme celle du Biclub et d'organiser des journées à vélo de sensibilisation à la mobilité active.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- Le Brevet du Cycliste (Pro Velo) : www.brevetducycliste.be
- Construire son REVe (Pro Velo) : www.provelo.org/sites/default/files/educ/reve.pdf
- PDS : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/plan-de-deplacement-des-ecoles

2.2. Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste communale

DE QUOI PARLE-T-ON ?

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 de la population.

LA SITUATION ACTUELLE ?

L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs** (le soir dans certains carrefours à Saint-Josse, ce sont jusqu'à 8 véhicules garés sur les trottoirs d'un même carrefour) **et les pistes cyclables**, au stationnement en double-file, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt ou au stationnement sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence...**

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

Plusieurs **brigades cyclistes** existent en Région bruxelloise (Bruxelles, Ixelles, Montgomery...), mais ce n'est pas encore généralisé.

LES ENJEUX ?

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec la population, notamment via la création d'une brigade cycliste au sein de la commune.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression : maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse et stationnement sauvage, contrôle d'alcoolémie... Le stationnement sauvage sur les trottoirs et passages pour piétons dans la commune est particulièrement important, cela entrave la visibilité dans les carrefours et met ainsi en danger les cyclistes et les piétons.

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, gestion d'une base de données, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

La **création de brigades de police cycliste** assure la proximité avec les citoyen·ne·s : ces policier·e·s sont au contact direct de la population et plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes.

POUR ALLER PLUS LOIN... 

- Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements

III. THÉMATIQUE « PLANIFICATION & CONCERTATION »

3.1 Ancrer le vélo dans les processus de planification et de concertation

DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle d'une commune (ou d'un ensemble de communes) peut être régie par un **Plan Communal de Mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyen·ne·s dans la conception des projets et la prise de décision.

LA SITUATION ACTUELLE ?

Actuellement, le **vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements routiers**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des technicien·ne·s.

LES ENJEUX ?

- **Intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation.
- Existence d'une **transversalité entre les politiques en matière de mobilité, d'environnement** (qualité de l'air, développement durable...), **d'éducation**, etc.

CE QUE LE GRACQ SAINT-JOSSE SOUHAITE ?

Nous demandons la **désignation au sein du service mobilité de la commune d'une personne chargée des modes actifs et compétente en matière de « vélo »**. Nous demandons la reprise du processus de consultation entamé lors de l'audit Bypad pour qu'il puisse déboucher sur la création d'un plan communal cyclable qui puisse faire partie intégrante d'un plan communal de mobilité.

Une **commission vélo** doit être mise en place au sein de la commune afin de rassembler tous les acteurs autour de la table (représentants des cyclistes, coordinateur·rice Vélo, représentant·e·s de la police, du service mobilité et du service travaux, décideurs...).

Il faut réserver des **moyens budgétaires** pour assurer le développement du vélo par des **mesures d'aménagements et de sensibilisation**. Ce sera au coordinateur·rice Vélo d'activer les sources de financement disponibles.

De la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant·e doit être formé·e** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

POUR ALLER PLUS LOIN...

- « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster - 1999 : http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf