

Élections communales et provinciales 2018



Le vélo, c'est l'avenir !



Mémoire du GRACQ pour la mandature communale 2018-2024 à Evere

Le GRACQ est la principale association représentative des cyclistes utilitaires francophones au fédéral et en Région de Bruxelles-Capitale. Elle compte plus de 10.000 membres et sympathisants. Le groupe local du GRACQ d'Evere souhaite jouer aussi ce rôle de représentation au sein de sa commune, en aidant le futur collège à prendre de bonnes décisions en matière de mobilité à vélo.

L'objectif du GRACQ, partagé par Bruxelles-Mobilité, est la mise en œuvre d'une mobilité apaisée qui permette à tout enfant qui ne peut plus rouler sur les trottoirs (> 9 ans), de pouvoir se rendre à l'école et à ses activités de loisirs à vélo, sans être dépendant de la voiture de ses parents pour se déplacer.

Mais, une politique cycliste communale, c'est bien plus que des pistes cyclables.

Les enjeux vont au-delà du développement de l'usage du vélo dans la commune. Il s'agit également de se positionner sur des thèmes tels que la sécurité routière, la mobilité durable, la qualité de l'air et du cadre de vie, le partage et l'organisation de l'espace public, l'enseignement (brevet du cycliste), l'éducation, le bien-être et la santé publique, la participation citoyenne, la cohésion sociale...

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

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

Les aménagements en faveur de l'usage du vélo 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 à son usage par des mesures de publicité, de conseils, de sensibilisation, d'éducation et d'exemplarité.

Enfin, la stratégie doit être élaborée de manière concertée entre les élus, les administrations et les représentants des usagers cyclistes. Les échanges entre ces 3 groupes d'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 active d'un.e conseiller-ère en mobilité, la prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public, l'aide de la police et la fiscalité.

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

Bilan de la politique cycliste de la commune d'Evere (2012-2018)

Au sein du Collège, l'échevin en charge de la mobilité est Ridouane Chahid.

La commune étant sous tutelle régionale (avec des budgets limités), et ayant fixé comme axes prioritaires la création de nouveaux logements et de nouvelles classes ou écoles, la mobilité ne faisait clairement pas partie des priorités du Collège au cours de cette mandature.

Nous avons relevé une série de **points positifs** :

- La prise en compte par la commune d'un grand nombre de points noirs, mentionnés dans le Mémoire remis par le GRACQ-Evere avant les élections communales de 2012 (dont mise à niveau des bouches d'égouts dangereuses sur Notre-Dame et Conscience, logos vélo entre rails de tram sur Stuckens, mise à niveau zéro des transitions entre pistes cyclables au carrefour Dunant-Optimisme, autorisation de passage pour cyclistes sur chemin Jutland, ...)
- réalisation du fléchage de l'ICC2 de St Vincent à Paduwa (en 2013) ;
- création fin 2014 de la CCM (Commission Consultative de la Mobilité) sur les cendres du CCMD (mobilité douce) et du C2D2 (développement durable), supposée se réunir trimestriellement et valider certains projets avant leur présentation au Collège ;
- participation en 2014 à l'audit BYPAD (annexes 5 et 6) de la politique cycliste communale (après avoir manqué l'appel à subside régional en 2013) ;
- placement d'une barrière amovible pour fermer la rue Van Nerom au trafic de transit, et sécuriser ainsi le jeu des enfants sur cette zone résidentielle ;
- installation de 5 box vélo en 2016 (et annonce d'un marché public pour le placement de 5 box vélo supplémentaires en 2018) ;
- installation de 5 pompes à vélo publiques en 2017 ;
- nombreuses voiries mises en zone 30 à l'est de la Ligne 26 : sur 21,7 km de voiries locales, 15 km sont en zone 30 (ou résidentielles), soit 69%. Et une nouvelle zone 30 « abords d'école » y est à l'étude pour le carrefour Cicéron – Franz Guillaume (future nouvelle implantation scolaire) ;
- brevet du cycliste dans 6 écoles : environ 300 élèves formés chaque année ;
- constat dans le PACS de l'obligation de multiplier les stationnements pour vélo dans Evere : des arceaux sont prévus, et l'offre de stationnement sécurisé devrait être développée en collaboration avec Parking.Brussels et Cyclo (annexe 2).

Mais aussi quelques **points négatifs** :

- Peu de zones 30 à l'ouest de la Ligne 26 : sur 17,8 km de voiries locales, seulement 6,1 km en zone 30 (ou résidentielles), soit seulement 34,5% ;
- Peu de recommandations du BYPAD ont été concrétisées, et le plan d'action ne contient que 10 dates d'exécution sur 48 recommandations ; de plus, il n'y a eu ni évaluation avec les usagers, ni mise à jour du plan d'action comme prévu au BYPAD ;
- Il n'y a pas de commission vélo avec les représentants des usagers à Evere, et la CCM, qui aurait pu faire office de lieu d'échanges, ne s'est réunie qu'une fois par an (au lieu des 4 réunions trimestrielles promises) et n'a donc que rarement abordé les aspects cyclistes ;
- le fléchage de l'ICC3 (Dupont-De Lombaerde) prévu en 2018, n'est pas encore

- programmé, mais la commune va analyser les besoins en terme de signalétique ;
- la commune n'organise plus de rangs scolaires à vélo ;
- il n'y a plus de brigade de police à vélo sur Evere ;
- l'atelier de réparation vélo (de Clair-Vivre) a été expulsé à plusieurs reprises des locaux qu'il occupait, étant finalement contraint de quitter la commune ;
- il n'y a pas de comptages de cyclistes organisés sur le territoire communal ;
- la commune ne dispose d'aucune statistique sur le nombre de cyclistes dans la commune, sur quels axes ils sont les plus nombreux, sur la proportion de sens uniques en SUL, sur la proportion de voiries locales en Z30 et Z20, sur la longueur cumulée des pistes cyclables séparées, des pistes cyclables marquées, des bandes suggérées, sur la longueur des ICC fléchés, sur le nombre de panneaux B22/B23 installés sur le territoire communal, etc.
- il n'y a pas de formation vélo-traffic organisée pour la population, alors que le GRACQ avait offert ses services à plusieurs reprises, notamment lors du Bypad...

Priorités du groupe local du GRACQ d'Evere :

- 1 **Extension des Zones 30** à toutes les voiries à statut local ou collecteur de quartier (annexe 3), comme demandé aux communes bruxelloises dans les plans régionaux de mobilité IRIS1, IRIS2 et le futur Good Move (en attente d'approbation, qui prévoit de grandes mailles à 30 km/h. Le Léopold III resterait à 50, mais la chaussée de Haecht serait mise à 30), ainsi que dans le PRD et dans le PRDD (adopté), comme traduit dans le PCM de 2006, sous la rubrique « Plan directeur Zones 30 » (PP.37-38), et repris comme 1^{er} point du Plan d'action de l'audit Bypad 2014 (voir annexes 6, 8 et 9) :
 - en y plaçant des panneaux de limitation de vitesse (+ rappels au sol),
 - mais aussi des aménagements ralentisseurs efficaces (coussins berlinois, plateaux aux carrefours, trottoirs traversant, chicane avec potelets ou bacs à fleurs, pistes cyclables...),
 - et en y organisant fréquemment des contrôles radar par la police.
 Certaines communes, comme Jette ou Bruxelles-Ville (dans le Pentagone) ont déjà généralisé les zones 30 depuis plusieurs années. D'autres communes, comme Ixelles, Forest ou Schaerbeek (depuis le 1/9/18), ont décidé cette année de généraliser les zones 30 sur leurs voiries locales. Vu la contiguïté d'Evere et de Schaerbeek, une uniformisation du régime de zone 30 simplifierait la vie des usagers, et la clarté des règles, en plus de diminuer la gravité des accidents et de respecter les prescrits régionaux.
- 2 **Une vraie commission vélo communale**, réunissant l'échevin.e, des représentants de son administration et de la police, et des représentants des cyclistes dont le GRACQ. La fréquence souhaitée des réunions étant trimestrielle.
- 3 **La mise en œuvre des 47 recommandations de l'audit Bypad communal de 2014** (annexes 5 et 6) dont la condition au subside de la Région était l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan Vélo Communal. Quant aux 38 actions (annexe 6) à prendre par la commune, nous demandons une date de réalisation à court terme (dans les 3 ans), et une évaluation annuelle du plan d'actions.

4 **Sécurisation de carrefours**, et particulièrement des ronds-points :

- Ronds-points : tout marquage de piste cyclable ou de logos vélo en bordure extérieure d'anneau sont à proscrire, selon l'institut Vias, car il augmente le risque d'accident entre un cycliste restant dans l'anneau et un véhicule sortant du rond-point. Le GRACQ demande dès lors de revoir tous les ronds-points dans ce sens (dont cinq sur l'avenue Dunant) en marquant les logos vélo plus au centre de l'anneau, afin de rappeler la règle du Code de la route qui dit que dans un rond-point, les usagers (dont les cyclistes) ne doivent pas serrer leur droite (sauf s'ils quittent le rond-point à la prochaine sortie), et ainsi augmenter la sécurité des cyclistes ;
- Le franchissement du boulevard Léopold III, à hauteur de la Maison Communale et du carrefour Bordet, n'a pas été pris en compte correctement dans le projet de Beliris de réaménagement du boulevard Léopold III. Il devient urgent de remédier à ces obstacles, et de réexaminer la circulation cycliste le long de l'axe Léopold III et pour ses traversées ;

5 **Des aménagements spécifiques** pour les cyclistes, tenant compte de la grille de cyclabilité annexée au Bypad (annexe 1) :

- des SUL dans tous les sens uniques dont la largeur est au moins égale à 3m50
- des **rues cyclables** dans les rues étroites à trafic cycliste privilégié (ICR, ICC). Exemples : rue Mattheussens, rue Van Ruusbroeck, ... (annexe 7)
- envisager des rues scolaires aux abords d'écoles où c'est possible (Everheide, et l'école en face d'Everna), fermées aux heures d'entrée et de sortie des classes
- des panneaux B22/B23 à tous les feux rouges franchissables sans danger.

6 **Des ICR, des ICC et des pistes séparées de qualité** (annexe 4) :

- Entretien des itinéraires cyclables (+ rafraîchissement marquage). (cfr. Bypad)
- Modification du tracé de l'ICR B (chicane anti moto du chemin du Connemara, trop gênante pour les cyclistes)
- Marquage sur les trottoirs partagés D9 entre piétons et cyclistes (**Dunant**) : montrer clairement à chacun où est sa place, par de grands logos au sol, surtout aux entrées de piste, près des arrêts de transports en commun et à hauteur des entrées/sorties de garages et des traversées piétonnes.
- Marquage et signalisation sur les pistes cyclables séparées du Léopold III, où des piétons promènent leur chien et que des cyclistes et trottinettes prennent à contresens (+ panneaux interdit aux piétons dans les deux sens + interdit aux cyclistes à contresens de la PCS unidirectionnelle).
- Terminer le réseau d'ICC (voir PCM) et son balisage (cfr. Bypad – annexe 6).
- Renforcer le caractère cyclable des ICR et ICC en les plaçant en zone 30 en l'absence de pistes cyclables, et en rues cyclables dans les cas de rues étroites (Mattheussens, Van Ruusbroek, etc.) – annexe 7 –.
- Encourager le dossier du tracé d'un RER vélo le long de la voie ferrée (ligne 26) entre Bordet et le site Josaphat (cfr. Bypad – annexe 6).

7 **Stationnement et sécurisation contre le vol** (annexe 2) :

- Mise en œuvre du PACS (Plan d'action communal de stationnement) : ajout de 670 places de stationnement de courte durée, et multiplication des solutions de longue

durée selon les besoins des habitants (ex : box à vélos) ;

- Suite au sciage des U inversés, envisager un autre modèle plus résistant : avec, par exemple, un tube carré, un tube plus gros ou un tube bétonné, avec une ou deux barres de renfort horizontales (voir chaussée de Helmet) ;

8 Remédier rapidement aux points noirs suivants :

- **Rue Bauwens – Oud Kapelleke** : virage dangereux (piste cyclable marquée montante en SUL, passage piéton masqué en sortie de virage, vitesse inadaptée de certains automobilistes) ; piste cyclable marquée (PCM) descendante tracée trop près des voitures en stationnement (risques élevés de blessures par ouverture de portière, piéton surgissant entre deux véhicules, ...) ; PCM montante après le passage piéton provoquant des face-à-face réguliers entre cyclistes montants et automobilistes descendants. Solution préconisée : mise en zone 30, au minimum entre la sortie du parking de la Maison Communale, et l'avenue Henri Conscience. Contrôle de vitesse permanent, ou installation d'un ralentisseur physique juste après l'entrée du parking. Créer une zone tampon de 80 cm entre les véhicules en stationnement et la PCM descendante.
- **Place de la Paix** : modérer la vitesse dans cette zone d'échange important. Nous proposons de mettre une partie de (ou toute) la rue Stuckens en zone 30, afin de sécuriser les passages pour piétons et successivement les accès à la mosquée, à la salle de fête Toots, à l'Académie de musique, à la place de la Paix proprement dite, et les arrêts du tram 55 (mouvements importants de personnes), le croisement avec l'ICC qui relie l'église St Vincent à l'église de Paduwa via la rue de Pais, et ensuite dans la rue Dekoster (jusqu'à la rue Sohié) pour l'arrêt de bus et l'école. Des vitesses anormales y sont observées, et des contrôles par radar permanent devraient y être installés.
- **Rue Pepermans** : des vitesses excessives sont observées dans cette zone 30, ce qui met les cyclistes en danger au carrefour avec les rues Van Boeckel/Van Nerom. Demander à la police d'y faire respecter le 30 km/h par des contrôles réguliers.
- **Houtweg** : absence de pistes cyclables sur cette voirie au trafic important.
- **Rue Laurent Vandenhoven** : des vitesses excessives sont observées dans cette zone 30 (entre l'église St Vincent et le Houtweg). En l'absence de pistes cyclables, il est vital que la vitesse y soit respectée, en y plaçant un radar permanent.
- **Rue Stroobants** : des vitesses excessives sont observées dans cette zone 30 (entre la rue Carli et la rue Walckiers). En l'absence de pistes cyclables, il est vital que la vitesse y soit respectée, en y plaçant un radar permanent. De plus, pour sécuriser les cyclistes, il faudrait faire débiter la zone 30 dans le sens montant dès la fin de la piste cyclable séparée, et dans le sens descendant, prolonger la zone 30 jusqu'au début de la piste cyclable séparée.
- **Rue Van Hamme** : cette rue étroite semble aussi être le théâtre d'excès de vitesse fréquent. Un radar semble aussi nécessaire à cet endroit, où les cyclistes sont obligés de rouler entre les rails de tram. Une zone 30 y serait bienvenue.
- **Traversées du bd Léopold III**, dans les deux sens, à hauteur du pont de la Maison Communale ainsi que de l'avenue Bordet : les cyclistes locaux ont été oubliés lors du réaménagement du boulevard par Beliris. En ce qui concerne les traversées à hauteur du pont de la Maison Communale :
 - Avant la traversée du Léopold III, les cyclistes (venant de la Maison

Communale ou du Décathlon) désirant emprunter la piste unidirectionnelle en direction de Wahis, doivent effectuer un virage serré à angle droit et couper les piétons en attente au feu. Il serait souhaitable d'installer un by-pass (morceau de piste en oblique) après le passage piétons. Des traces dans la pelouse attestent du passage le plus fréquemment emprunté par les cyclistes à cet endroit.

- Après la traversée du Léopold III en direction du Complexe sportif, prolonger la piste cyclable vers la PCM, sans obliger le cycliste à attendre un cycle de feu pour emprunter la piste cyclable, ce qui supprime l'intérêt d'un feu vert anticipé.
- En venant du Complexe, prévoir un passage permettant aux cyclistes de remonter les files de voitures en attente au feu rouge, et leur permettre de profiter du feu vert cycliste/piéton anticipé. L'idéal serait une piste cyclable séparée, mais une D10 (avec panneau !) permettrait de monter légalement sur un trottoir élargi (et être autorisé à y croiser un piéton).
- **Cyclabiliser les latérales du Léopold III :**
 - outre la mise en zone 30 de toutes les voiries latérales (logique de hiérarchie des voiries), y compris Pentathlon, Olympiades et Van Gogh qui doivent pouvoir être prises à contresens (SUL), il faut rendre les trajets possibles dans l'axe du boulevard, de préférence de manière bidirectionnelle pour les cyclistes. L'absence de pistes séparées entre Bordet et le carrefour de la Maison Communale complique un peu les choses.
 - L'interdiction d'emprunter le **tronçon de l'avenue Van Gogh, entre l'avenue Léger et l'avenue Bordet** (réservé exclusivement à la STIB), oblige les cyclistes à effectuer un large détour, soit en traversant le boulevard à deux reprises (au carrefour de la Maison Communale, puis au carrefour Bordet), soit en faisant un détour via l'avenue Léger, puis en reprenant l'avenue Bordet, rendue dangereuse par l'absence de pistes cyclables et un trafic important à vitesse élevée). Une D10 en trottoir serait une solution intermédiaire, et entretemps, un fléchage de déviation du trafic cycliste (vers l'OTAN) éviterait au cycliste de devoir faire demi-tour.
 - Le cycliste qui remonte l'avenue **Van Gogh** à contresens (SUL existant) doit croiser le trafic entrant à vive allure dans l'avenue sans qu'aucun aménagement clair ne soit prévu, ni pour ralentir le trafic entrant, ni pour guider le cycliste vers la manœuvre la plus sûre.
 - Le cycliste qui remonte l'avenue des **Olympiades** à contresens (SUL existant) a tendance à continuer sur la piste cyclable (autorisée uniquement dans l'autre sens, vers l'OTAN). L'obligation d'emprunter la chaussée (Olympiades) devrait être plus lisible, et la vitesse devrait y être limitée à 30 km/h.
- Positionnement incorrect des logos vélos ou des PCM dans **les ronds-points** (le cycliste qui ne sort pas du RP doit pouvoir se placer au centre de sa bande pour indiquer qu'il ne sort pas et éviter de se faire renverser par un automobiliste pressé de sortir). **Selon l'institut Vias, quasi tous les ronds-points (RP) sont en infraction sur le territoire everois** : 5 sur Henri Dunant, 2 sur Loisirs, 2 sur Notre-Dame, 1 sur De Boeck, 1 sur Stroobants, et 1 sur Colonel Bourg.
- **Cyclistes oubliés entre rue du Gibet (chaussée de Louvain) et clos des Lauriers Roses** (vers rue de Zaventem) : site propre bus (bus souvent à l'arrêt à son terminus) et

bande auto munie de ralentisseurs asymétriques en pavés, tous deux en sens interdit.
Solution : offrir un passage cycliste sur le trottoir (D10).

- **Traversée de la chaussée de Haecht à hauteur du carrefour avec les rues Bauwens et Van Leeuw.** Nécessité de sécuriser la traversée par un feu à la demande, car nous nous trouvons sur l'ICR 1a et sur la Promenade Verte. Doit pouvoir être traversé seul par un enfant de 9 ans se rendant à l'école ou à son club de sport. Installation d'un feu à commande manuelle par les piétons et les cyclistes (réclamé depuis plus de 15 ans !).
- **Rue Stroobants :** sécuriser les cyclistes en mettant la voirie en zone 30 entre la fin de la piste cyclable séparée et la rue Carli. Actuellement, la zone 30 débute ou se termine à hauteur de la rue Carli, provoquant un risque important vu la vitesse des véhicules automobiles à cet endroit. Action : déplacer le panneau de début ou de fin de zone 30.
- **Rue Colonel Bourg, entre Léon Grosjean et Schaerbeek :** marquage de pistes cyclables dans les deux sens (comme sur Schaerbeek), vu les vitesses pratiquées et la largeur suffisante de la voirie.
- **Avenue de l'Optimisme :** absence de pistes cyclables sur cette voirie très large, et où des vitesses inadaptées sont observées. Une piste dans la montée serait un minimum, mais en descente, aussi, ce serait un plus. Le principal problème est le rétrécissement pour le passage pour piétons au carrefour avec l'avenue de la Béatitude, qui devrait être réaménagé, pour y sécuriser les cyclistes et les piétons. La voirie latérale pourrait être transformée en rue cyclable.
- **Avenue Léon Grosjean :** absence de piste cyclable dans la montée entre les ronds-points Colonel Bourg et Mommaerts, alors que nous nous trouvons sur l'ICR B. La suppression du stationnement dans le sens de la montée permettrait d'installer des pistes cyclables marquées des deux côtés, et de respecter le statut d'itinéraire cyclable régional. A défaut, un marquage plus fréquent des doubles chevrons et du logo vélo (bande cyclable suggérée), contribuerait à marquer un peu plus le statut de l'ICR et la place des cyclistes.
- **Avenue du Cimetière de Bruxelles :** absence de pistes cyclables, alors que nous sommes sur la Promenade Verte. Des bandes cyclables suggérées seraient un minimum (marquages répétés suffisamment).
- **Avenue Cicéron :** absence de pistes cyclables sur cette voirie régionale ; il est urgent de faire pression sur la Région pour qu'ils aménagent ce chaînon manquant entre la rue de Zaventem et l'avenue des Communautés.
- **Avenue Jules Bordet** (entre la rue de Zaventem et le boulevard Léopold III, voire jusqu'à la chaussée de Haecht et son prolongement sur le Houtweg) : absence de pistes cyclables sur cette voirie régionale à grand trafic où les vitesses pratiquées sont largement supérieures à 50 km/h. Faire pression sur la Région pour accélérer la réalisation de cet autre chaînon manquant.

9 Recréer une brigade de police à vélo à Evere :

- Une brigade de police à vélo active existait au début du siècle, mais a disparu lors du départ du commissaire Michaux qui l'avait créée ;
- Si les policiers trouvent que c'est trop fatigant de se déplacer à vélo, pourquoi pas leur fournir des vélos à assistance électrique, voire des speed pedelecs, pouvant atteindre 45 km/h pour faciliter les interceptions ?
- Des policiers patrouillant régulièrement à vélo pourraient plus facilement se rendre

compte des problèmes auxquels sont confrontés les cyclistes dans leurs déplacements quotidiens à travers Evere (stationnement sur les pistes cyclables, débris de verre ou ferraille sur les pistes ou sur la chaussée, véhicules frôlant les cyclistes à des vitesses inadaptées, etc.), et seraient aussi plus crédibles pour faire des remarques aux personnes roulant à vélo à toute allure sur les trottoirs, ou roulant sans feux la nuit (liste non exhaustive) ;

- Des policiers patrouillant à vélo entreraient plus facilement en contact avec la population qu'en patrouillant dans leur voiture, et rempliraient plus efficacement leur fonction de police de proximité ;
- Prenons exemple sur la brigade de police à vélo de la zone Bruxelles-Ixelles.

10 Apporter des solutions aux points d'inconfort suivants (liste non exhaustive):

- **Avenue Champ de Repos** : installer des bandes de confort sur les pavés irréguliers dans les deux sens (tracé de l'ICR 1a), ou asphalter la rue ;
- **Rue Van Nerom** (demandes anciennes) :
 - rétablir la barrière amovible qui a été vandalisée, et qui permet de sécuriser le jeu des enfants dans cette zone résidentielle (zone 20) en fermant un côté de la rue, du côté de la rue Van Obberghen ;
 - abaisser la bordure de trottoir au carrefour avec la rue Van Obberghen, qui abîme les vélos à chaque passage ;
 - quant au filet d'eau central, il a été comblé sur les lieux de passage des vélos, sauf à un endroit où il reste deux mètres à combler (côté Van Obberghen) ;
 - des plus en plus de véhicules se stationnent en dehors des zones prévues à cet effet, rendant souvent le croisement entre un cycliste et un automobiliste assez hasardeux. Effectuer des contrôles plus réguliers.
- **Avenue Notre-Dame** (demande ancienne) : à chaque passage pour piétons, égaliser le niveau de l'asphalte et des pavés colorés qui marquent le passage pour piétons. Les chocs ressentis par les cyclistes à chaque passage sont inutilement douloureux.
- **Rue Bauwens** (entre Oudkapelleke/Piérard et Haecht) : plateau ralentisseur occupé fréquemment par du stationnement (pourtant interdit à cet endroit). Redemander à la police de sanctionner (remarque ancienne).
- **Carrefour Bauwens/Haecht** : voitures fréquemment stationnées sur la piste cyclable. Limiter clairement le stationnement à cet endroit (potelets ?), et sanctionner le stationnement sur la piste cyclable (remarque ancienne).
- **Rue Van Boeckel** : les ralentisseurs sont très inconfortables pour les cyclistes. Les remplacer par des becs de plateau sinusoïdaux, comme ceux placés plus récemment. De plus au carrefour avec Hauwaerts, l'aménagement pour cycliste en régulièrement rendu inutilisable par le stationnement en infraction d'un véhicule juste devant l'aménagement. Ce côté de la rue où le stationnement est pourtant interdit, est régulièrement occupé par des véhicules en stationnement, rendant le croisement avec des véhicules sortants assez délicat (remarque ancienne).
- **Avenue des Anciens Combattants** : renforcer le statut de la piste cyclable par une ligne continue (ligne Sauwens), surtout en montée. Demande ancienne.
- **Circuit éducatif cycliste d'Evere** : il se compose de 12 stations et démarre à la Maison Communale. Il serait bien de rétablir les panneaux manquants, et entretenir ou réparer les panneaux abîmés. Une exploitation éducative de ce circuit est vivement souhaitable. Publicité sur le site de la commune.

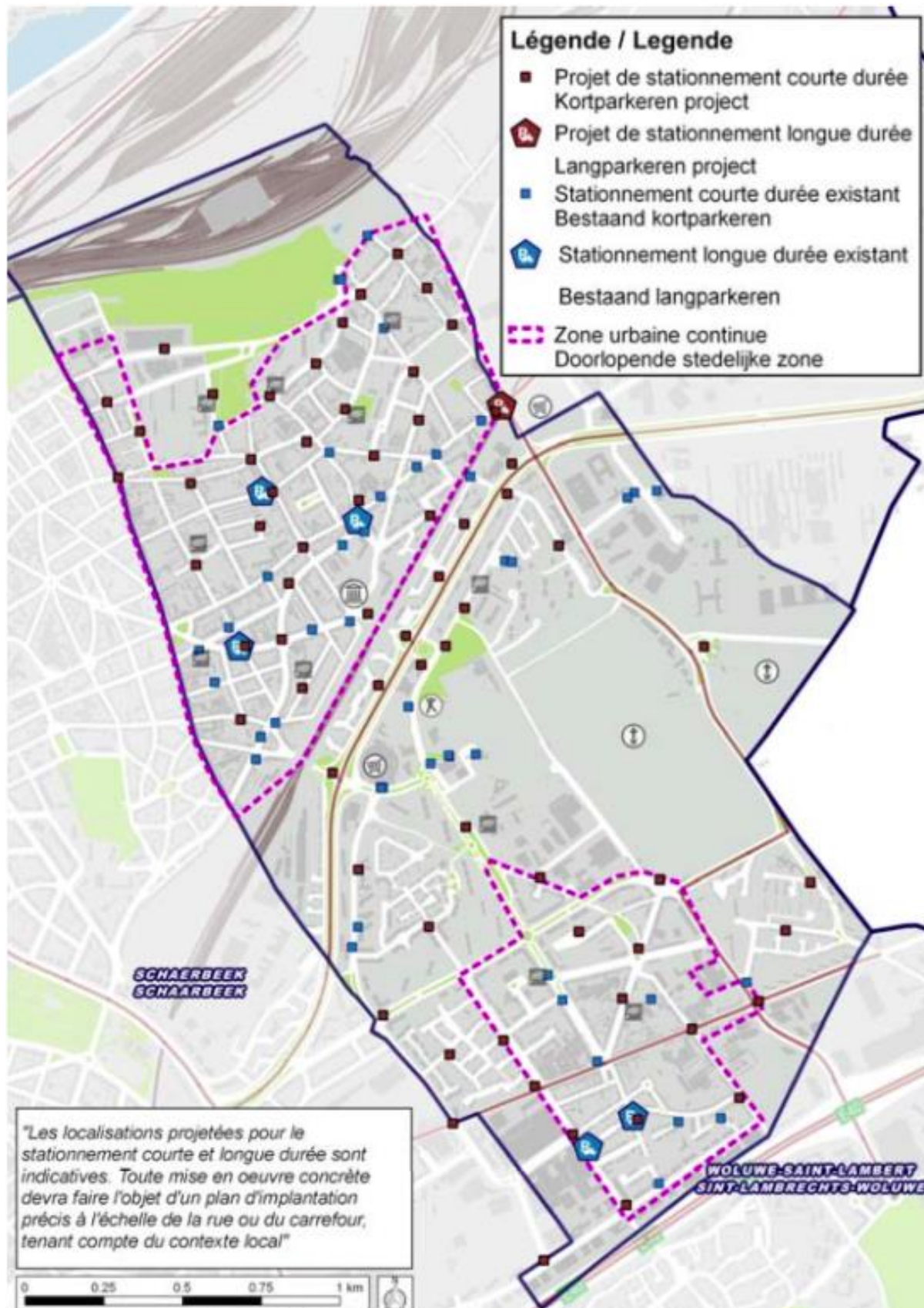
Annexe 1 :

Grille décisionnelle de cyclabilité

	Spécialisation des voiries en RBC			Hiérarchie du réseau cyclable		
		Vitesse trafic (V_{80})	Volumes trafic (evp/dag)	Réseau de base ($I_{cyclable} < 200/j$)	ICR – ICC ($I_{cyclable} 200 - 2.000/j$)	Fiets-GEN ($I_{cyclable} > 2.000/j$)
VOIRIES SUPRA LOCALES	Voie métropolitaine	70, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voie latérales		
	Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (UD ou BD)		
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)			
	Voie interquartier		50	< 5.000 (2 x 1)	Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées	
		> 4.000				
VOIRIES LOCALES	Collecteur de quartier	30	< 4.000	Pistes cyclables marquées (préférence) Ou bien bande bus + vélo		
			> 4.000			
	Rue de quartier	30	> 2.000	Mixité: bandes cyclables suggérées (en cas de montée – piste cyclable marquée)		
			< 2.000	Mixité / zone résidentielle		Rue cyclable

Élaborée dans le cadre des Bypad + plan d'action communaux 2012

Annexe 2 : PACS (Plan d'action communal de stationnement), 670 places à créer



Annexe 3 : hiérarchie des voiries

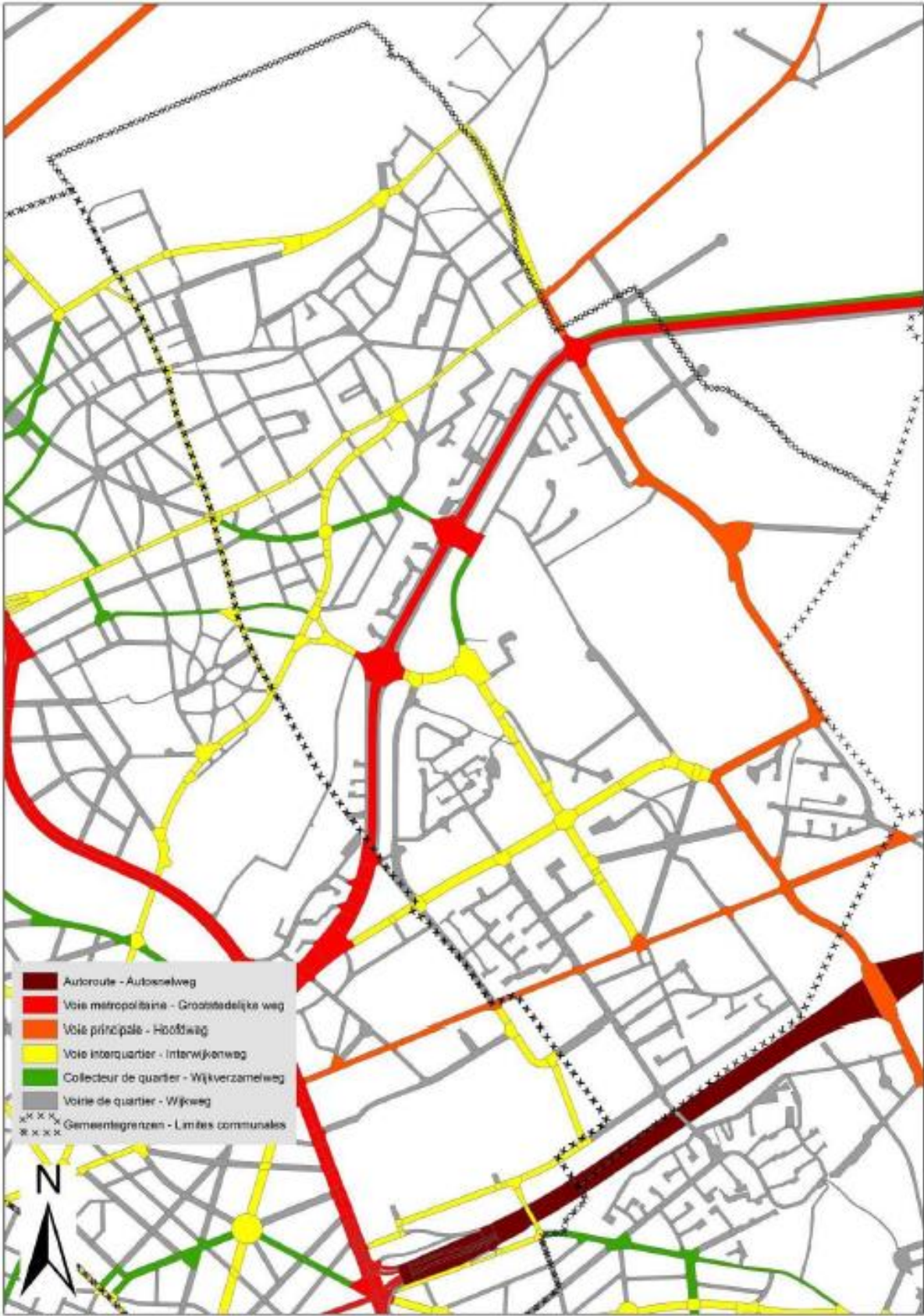


Figure 1 : Hiérarchie des routes. Source : Données URBIS 2014

Annexe 4 : itinéraires cyclables prévus au Plan Communal de Mobilité

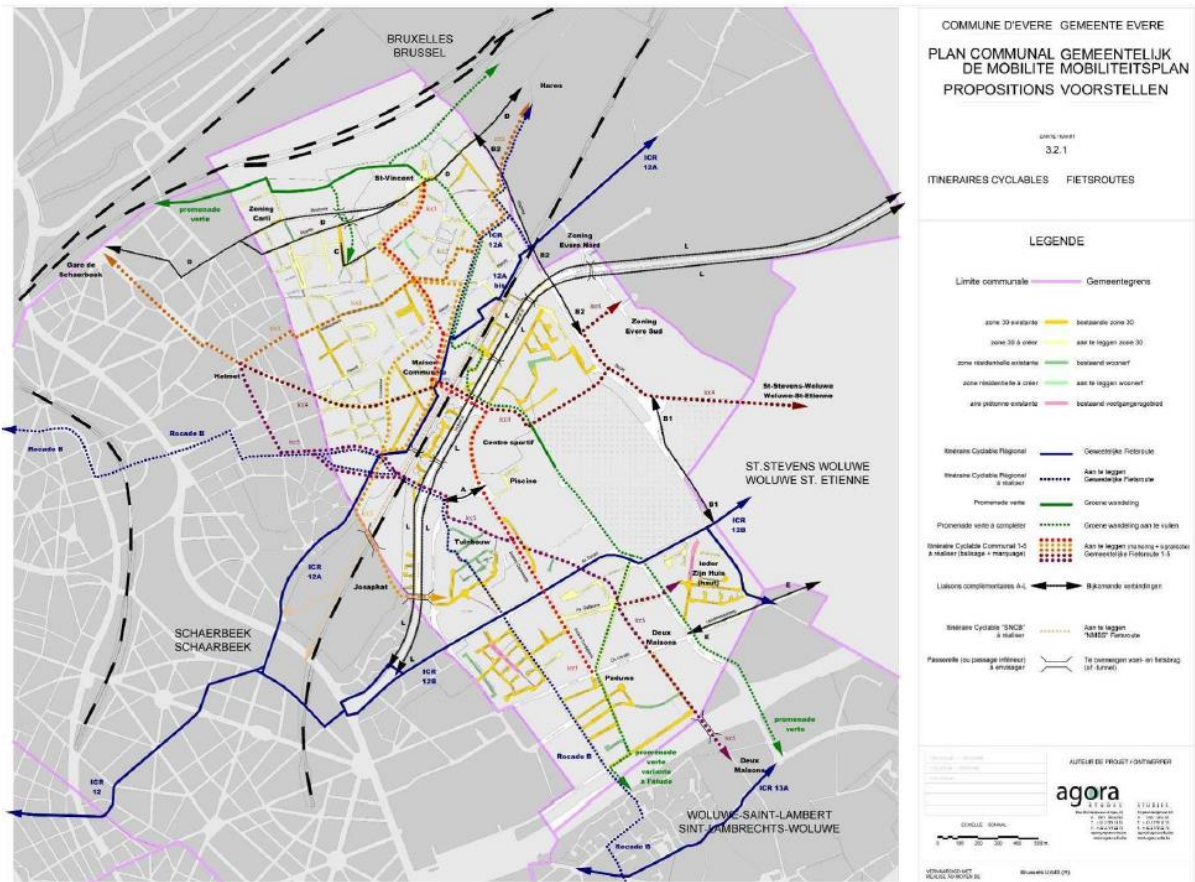


Figure 6 : Les endroits où les réseaux ICC et ICR sont vraiment complémentaires ont été marqués en rouge. Il s'agit des connections à Schaerbeek-Helmet, l'Avenue des Anciens Combattants, la traversée de cette avenue jusqu'à la passerelle à envisager sur l'E40 et le long du cimetière

Annexe 5 : diagnostic de l'audit BYPAD de 2014 (politique cycliste à Evere)

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Figure 10 : Diagnostic BYPAD par question

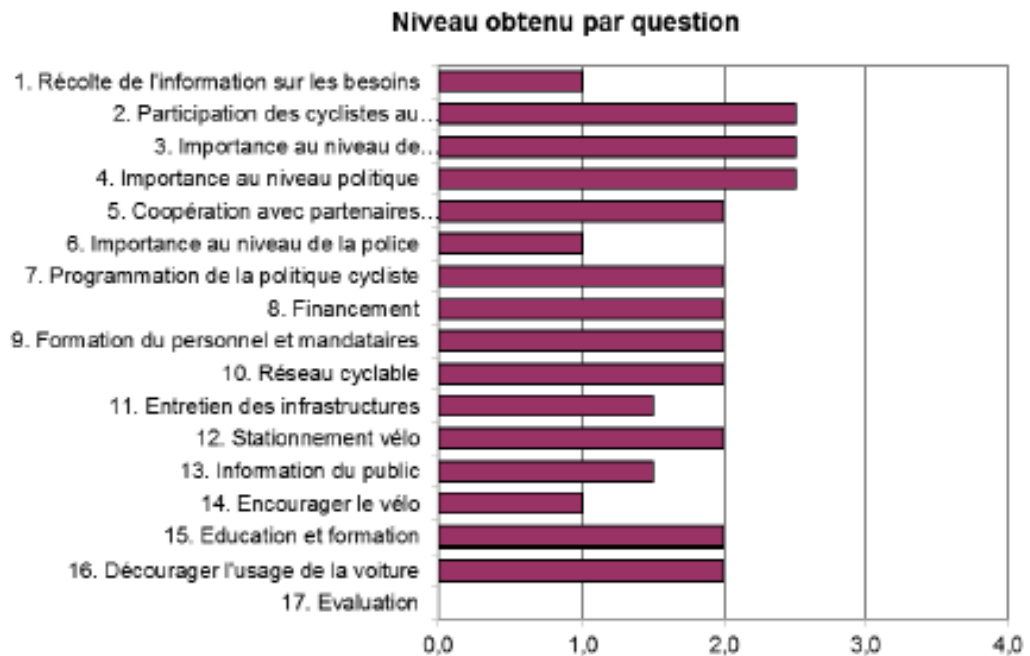
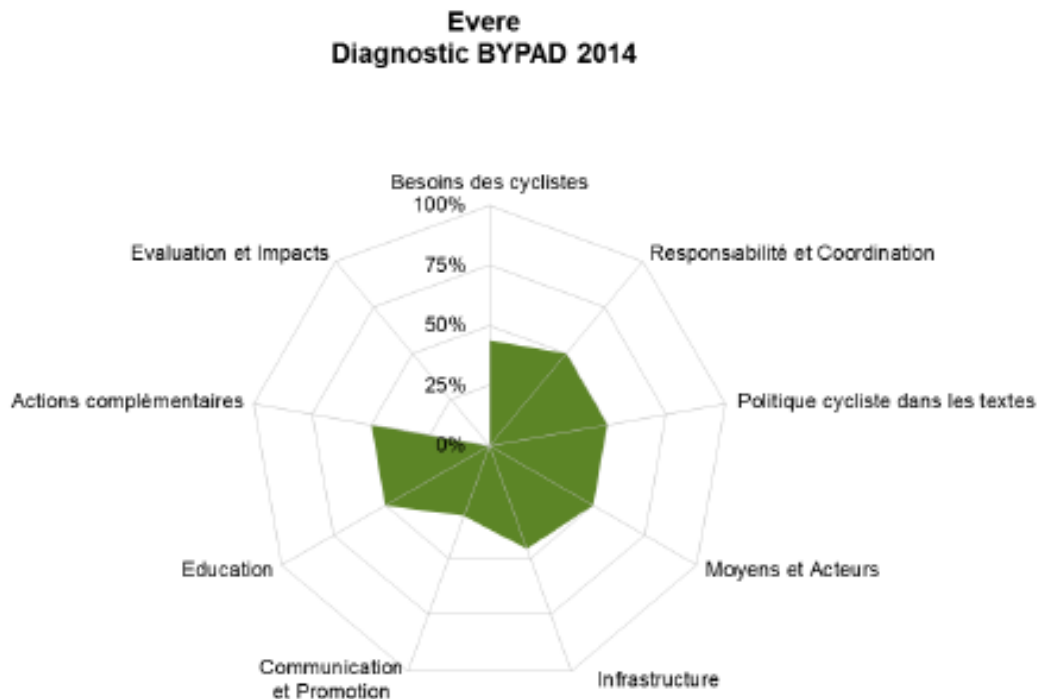


Figure 11 : Diagnostic BYPAD par module



Annexe 6 : plan d'action de l'audit BYPAD à Evere (2015)

2.6 Plan d'Action : tableau récapitulatif

Tableau 4 – Aperçu des actions

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
Champ d'action A : Rouler à vélo			
Réalisation du programme zone 30	Commune		2019
Entretien des marquages et des autres infrastructures	Commune		Annuel et à la demande
Une passerelle cyclopiétonne pour le site Josaphat	Région		
Une passerelle cyclopiétonne pour le site Josaphat itinéraire RERvélo le long de la ligne 26	Région		
Compléter le balisage des ICC	Commune		
<p>2.6.1 Itinéraire vélo le long de la ligne 26 La commune soutient la réalisation d'un itinéraire vélo qui longe la ligne de chemin de fer 26 prévu dans le projet RERvélo, et veillera à préserver les espaces pour le réaliser.</p> <p>2.6.2 Compléter le balisage des ICC Un ICC sur la rue Dupont reste à être fléchée. Des points noirs et des points d'attention</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traversée du chemin de fer à la hauteur de la gare d'Evere • Avenue Bordet/ Houtweg (voirie régionale) 			
	Commune		
	Région		

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue Cicéron (voirie régionale) 	Région		A négocier d'urgence avec la Région
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue de l'Optimisme 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue L. Grosjean 	Commune	Commune Woluwe-St-Lambert	
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue du Cimetière de Bruxelles 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue H. Dunant 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Rue Carli / Rue Stroobants / Rue Vandenhoven 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Rue J.B. Bauwens (voirie communale) / Chaussée de Haecht (voirie régionale) 	Région		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue Champ de Repos 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue des Anciens Combattants 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Promenade verte : Accès Rue Stroobants 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Rue L. Van Boeckel 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue de l'Oud-Kapelleke 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Avenue des Anciens Combattants à l'instar des boulevards du centre de Bruxelles 	Commune		
<ul style="list-style-type: none"> • Voiries arborées : Rue Stroobants, Avenue Van Leeuw, Boulevard Léopold III, etc. 	Commune		Récurrent

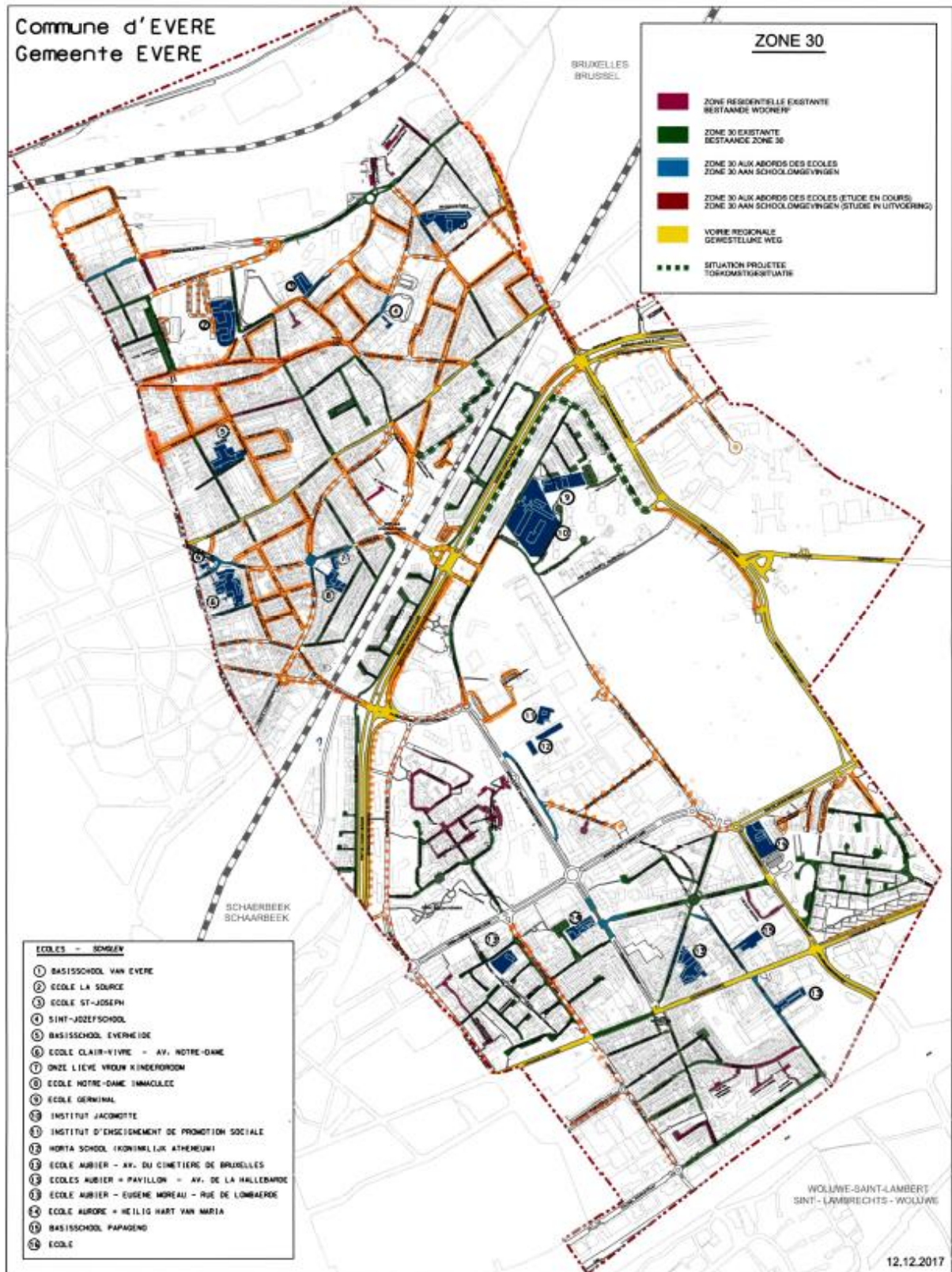
Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
• Rue Colonel Bourg	Commune		
• Carrefour Van Nérom / Van Obberghen	Commune		
• Rue Stuckens	Commune		
• Chaussée de Haecht (voirie régionale)	Région		
• Reu Kurth	Commune		
• Rue Van Boeckel	Commune		
Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt			
Faire un inventaire cartographique du stationnement vélo dans la commune	Commune		
Placer du stationnement sur des endroits stratégiques dans la commune (courte et longue durée)	Commune	SNCB, STIB	
Compléter l'offre en stationnement à domicile dans les quartiers résidentiels	Commune		
Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo			
Elaborer une page web spécifique comportant toutes les informations autour de la mobilité à Evere et offrant la possibilité de communiquer des points	Commune		En cours
Dédier une page à la mobilité dans Evere Contact	Commune		En cours
Promouvoir la mobilité douce auprès des nouveaux habitants	Commune		

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
Appel à la Région pour rassembler les communes bruxelloises autour du sujet 'vélo'	Région		
Encourager le Brevet du Cycliste dans les écoles	Commune		En cours
Promouvoir une formation vélo-traffic ciblée pour les adultes en coopération avec les associations cyclistes	Communes	Associations cyclistes	
Promotion de l'outil « Fix My Street »	Communes		
Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable			
Renforcer la commission consultative de la mobilité (CCM)	Commune		En cours
Mobiliser la police dans le cadre de ses fonctions	Police		En cours
Une enquête mobilité auprès des Everois	Commune		
Organiser les comptages réguliers dans la commune	Commune	Associations cyclistes	2015
Maintenir le groupe de travail transversal régulier au niveau de l'administration	Commune		
Organiser une visite de terrain (par ex. à Gand) avec l'administration et les élus	Commune		
Prendre contact avec les communes voisines et établir un moment de contact régulier	Commune	Communes voisines	
Suivre la formation CEMA et Manager Vélo organisées par la Région	Commune		
Réalisation d'une mise à jour du plan d'action à mi-législature			

Annexe 7 : exemple de rue cyclable (où les cyclistes sont prioritaires)



Annexe 8 : proposition de Plan directeur Zone 30



Zones 30 à ajouter : les « musts » sont en trait continu et les « souhaits » en pointillés...

Chaque rue mériterait une explication (annexe 9).

Le GRACQ-Evere reste à votre disposition pour vous fournir plus d'explications.

Annexe 9 : proposition de Plan Directeur Zones 30 pour la commune d'Evere

Deux situations bien distinctes à l'est et à l'ouest de la Ligne 26 (chemins de fer) :

- A. A l'est (entre L.26 et E40) : 69% des voiries "locales ou collecteurs de quartier" sont déjà limitées à une vitesse de 30 km/h ou moins ; mais il y a un potentiel pour atteindre 97%.

Il manque :

- Les 3 latérales "est" du Léopold III : Van Gogh (déjà projeté par la commune), Olympiades (SUL) et Pentathlon (pour respecter la logique des latérales en Z30) ;
- La latérale "logements OTAN" de l'avenue Jules Bordet ;
- Les voiries autour de la piscine du Triton ;
- Les voiries entre la Maison Communale et le Complexe sportif ;
- Entre Anciens Combattants et Dunant : Dupont, Four à briques et Arbre unique ;
- La latérale de la chaussée de Louvain (entre Cicéron et Gibet) ;
- Quelques tronçons de l'avenue du Gibet ;
- Le clos des Diablotins ;
- Dans le quartier Da Vinci : les avenues du Bourget, de Bâle et de Schiphol ;
- Et enfin, la rue de l'Optimisme, si on tient compte de son statut dans la hiérarchie des voiries, de son rétrécissement central et de l'absence d'aménagements cyclables sur cet ICR.

- B. A l'ouest (entre L.26 et le parc St Vincent) : seulement 34% des voiries "locales ou collecteurs de quartier" sont actuellement limitées à une vitesse de 30 km/h ou moins, ce qui est deux fois moins qu'au Sud de la L.26 ; mais il y a un potentiel pour atteindre 97%.

Pour rappel, selon le PRD, les voiries interquartier destinées à servir de limites aux poches en zone 30 sont : le Houtweg (à l'Est), l'avenue Stroobants et la rue Vandenhoven (au Nord), la rue du Tilleul (à l'Ouest), ainsi que la chaussée de Haecht et l'avenue Henri Conscience. Ces rues peuvent rester en zone 50, sauf sur les tronçons mis en zone 30 pour raison de sécurité (abords d'école, voirie étroite, etc.). Toutes les autres voiries pourraient en théorie être mises en zone 30, à l'exception éventuelle d'axes essentiels pour les transports en commun (à évaluer et négocier).

Il manque principalement :

- L'avenue Notre-Dame, qui alterne actuellement les zones 30 "abords d'école" et les zones 50, alors qu'elle n'est qu'un collecteur de quartier, traversé par de nombreux passages pour piétons, et n'est pas équipée d'aménagements cyclables. De plus, dans un avenir prochain, elle sera fermée par une construction au Square de l'Accueil ;
- Les rues Bauwens et Oudkapelleke, dont la piste cyclable à contresens (SUL) est masquée à la vue des automobilistes descendant, tout comme le passage pour piétons au croisement avec la rue Piérard (danger réel et élevé d'accident !) ;
- L'avenue Henri Conscience entre l'Oudkapelleke et le rond-point De Boeck, vu l'absence d'aménagements cyclables sécurisants ;

- L'axe de la place de la Paix (Stuckens-Dekoster) entre Toots et l'école Sint-Jozef, vu les nombreuses traversées piétonnes et l'absence d'aménagements cyclables (placer des logos vélos entre les rails de tram). De part et d'autre de la place de la Paix, si la STIB n'exige pas une exception à 50 sur les rues Van Hamme et Stuckens d'un côté, et sur Dekoster (entre Frans Léon et St Vincent) et sur St Vincent (entre Dekoster et Vandenhoven). A terme, avec l'arrivée du métro, la zone commerçante pourrait devenir une "zone de rencontre" ;
- Les rues Van Obberghen, Ballings, Mattheussens et Van Perck (entre Mattheussens et Stuckens) ;
- Les avenues du Renouveau et Van Leeuw, et les rues du Golf et St Vincent (entre Van Leeuw et Everna), ainsi que le tronçon étroit de la rue Plaine d'aviation (entre Van Leeuw et Haecht). Le tronçon de la rue Plaine d'aviation (entre Van Leeuw et Paris) où des vitesses élevées sont pratiquées, mais où passent des bus de la STIB, mériterait un traitement pour modérer les vitesses (coussin berlinois). D'autre part, une fermeture de la rue St Vincent (à hauteur du carrefour avec la rue Fonson) devrait être envisagée, vu les risques élevés d'accident à ce carrefour ;
- La rue Piérard, mais c'est déjà prévu ;
- La rue Bauwens, entre Haecht et Piérard ;
- La rue de l'Equerre ;
- La rue Van Cutsem (entre Fonson et Equerre) ;
- La rue Fonson (entre Van Cutsem et Houtweg) ;
- Les rue Van Wayenbergh, Frans Léon, Sohié et Norga ;
- La rue du Bon Pasteur, dépourvue d'aménagements cyclables ;
- La rue de Paris entre Bon Pasteur et Van Boeckel ;
- Les rues de la Marne et Van Hoorde ;
- La rue Carli ;
- La rue de Picardie ;
- Et toutes les rues entre Haecht et Conscience : Vande Maele, Deknoop, Mosselmans, De Brandt et Houtmeyers.

Quant à l'axe Conscience (voirie interquartier, avec passage de bus), elle pourrait être mise en zone 30, voire en zone de rencontre, sur une plus grande longueur que seulement la zone 30 abords d'école actuelle.

Remarque importante : cette mise en zone 30 doit s'accompagner d'aménagements ralentisseurs à certains endroits bien choisis, et de contrôles réguliers par radars (mobiles ou fixes, aux endroits où la vitesse est dangereusement dépassée). Nous demandons ces contrôles prioritairement là où les cyclistes et les piétons sont mis en danger, et dans les rues dépourvues de pistes cyclables protectrices.

NB : bonne nouvelle : nous avons appris récemment que le Collège avait voté fin août la mise en zone 30 de la place de la Paix et des rues Stuckens et Van Hamme.