

VéloFiets Anderlecht (GRACQ+Fietsersbond+cyclistes non affiliés)

Mémorandum pour les élections communales 2024

Nos priorités pour le vélo et les modes actifs à Anderlecht

L'usage du vélo devient de plus en plus populaire en région bruxelloise. Ainsi, en six ans, en moyenne le nombre de cyclistes a doublé¹. Les compteurs situés sur le territoire d'Anderlecht font état d'augmentation du passage de cyclistes allant de 14% à 29% pour 2022-2023². C'est d'autant plus réjouissant que le vélo est excellent pour la santé, l'environnement, l'économie, la mobilité et l'espace public.

Vélofiets Anderlecht souhaite une politique communale favorisant l'usage du vélo et les modes actifs en général (cyclistes et piétons) dans toutes leurs dimensions : l'infrastructure mais aussi les services qui y sont liés (information, sensibilisation, formations, ateliers de réparation, stationnement vélo, etc.).

La commune d'Anderlecht compte plusieurs itinéraires cyclables communaux et régionaux. Nous demandons qu'ils fassent l'objet d'une attention centrale dans les mesures détaillées dans ce mémorandum.

Dans l'intérêt général, *VéloFiets* estime qu'il faut mettre en œuvre concrètement le principe STOP : priorité aménagements et aux mesures en faveur des piétons (*Stappers*), puis des cyclistes (*Trappers*), ensuite des transports publics (*Openbaar Vervoer*), et enfin de la voiture (*Privé vervoer*).

Le principe STOP est d'ailleurs inscrit dans le plan régional de développement durable (PRDD) et dans le plan régional de mobilité (*Good Move*). En effet, les impacts négatifs³ de l'automobile sur l'ensemble de la société sont disproportionnés par rapport aux modes de déplacements alternatifs bien plus vertueux.

Ci-dessous vous trouverez nos **priorités** pour l'avenir du vélo à Anderlecht. Nous vous demandons de vous positionner par rapport à chaque priorité retenue.

Votre nom: ...

Le nom de votre parti politique: ...

¹ Observatoire du vélo en Région de Bruxelles Capitale, rapport 2023, p. 19.

² Plus précisément, l'augmentation entre 2022 et 2023 est de 14% au quai de Veeweyde, 16% au boulevard Poincaré, 16% au quai de Biestebroek / pont Paepsem et de 29% au square Émile Vandervelde. Voir Observatoire du vélo en Région de Bruxelles Capitale, rapport 2023, p. 15 et Observatoire Good Move.

³ Insécurité routière (d'autant plus que la taille et la puissance des véhicules augmente selon une étude récente de VIAS), pollution (de l'air, sonore et de l'environnement), coûts (privés et publics), santé (lié notamment au manque d'activité physique), occupation de l'espace public (en particulier l'espace dévolu au stationnement automobile).

1. « Une Madame ou un Monsieur Vélo »

1.1. Une personne responsable vélo à temps plein :

La nomination d'une personne responsable vélo à temps plein, qui s'occupe exclusivement de la politique cyclables et des modes actifs au sein de la commune. Elle coordonne les mesures en faveur des cyclistes et des piétons pour qu'elles soient cohérentes et partagées au sein des services communaux (mobilité, travaux publics, sécurité routière, urbanisme, stationnement, communication...) et avec les autres communes (en particulier, celles voisines), ainsi qu'avec les instances régionales et fédérales.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

1.2. ...avec des moyens financiers appropriés :

Des budgets d'infrastructure et d'entretien doivent être prévus pour améliorer le cheminement des modes actifs selon le principe *STOP*, sans mettre en conflits piétons et cyclistes. Ceci nécessite une augmentation substantielle du budget dévolu aux aménagements et aux mesures en faveur des cyclistes et des piétons.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

2. L'aménagement d'infrastructures de qualité

2.1. Les itinéraires cyclables communaux & régionaux

Pour que le vélo soit à la portée de toutes et tous, il faut pouvoir circuler confortablement et en sécurité partout. Toutefois, une attention particulière doit être portée aux itinéraires cyclables qui traversent la commune et relient différents points de destination. Actuellement, 7 itinéraires cyclables communaux et 4 régionaux traversent Anderlecht. La qualité de l'aménagement ces itinéraires cyclables doit être améliorée afin de les rendre attrayants (cohérence du réseau, attention particulière aux intersections, marquage, balisage, revêtement, entretien). En effet, l'amélioration de ces itinéraires offrirait une alternative de mobilité saine et économique à la plupart des Anderlechtois.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

2.2. Des zones cyclables⁴ plus nombreuses & aménagées :

Actuellement, il existe trois zones cyclables à Anderlecht⁵. Nous en souhaitons davantage et avec un aménagement adéquat afin de les rendre efficaces (revêtement, marquage au

⁴ Le code de la route a depuis le 1^{er} avril 2023 rebaptisé la « rue cyclable » en « zone cyclable ».

⁵ Rue du Collecteur ; rue Van Soust (entre la rue de l'Obus et la rue Puccini et entre la rue Léopold De Swaef et la place Henri De Smet) ; Quai de Biestebroeck. Il y a aussi des projets de zones cyclables : rues de la Justice et du Village ; rue Saint-Guidon, rue Rauter.

sol, signalisation, coussins berlinois ou chicanes). La dissuasion du dépassement et de la vitesse excessive des voitures est essentielle à la réussite d'une zone cyclable sécurisante et confortable pour les cyclistes.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

2.3 Une offre de stationnement vélo élargie :

Pour augmenter la pratique du vélo, encore faut-il qu'ils puissent être garés en sécurité avec une augmentation sensible de l'offre de stationnement vélo.

Pour le stationnement de courte durée, davantage d'arceaux vélo en rue partout dans la commune sont nécessaires⁶. Les arceaux devraient être installés en priorité à proximité directe des traversées piétonnes, des fins de piste cyclable et aux abords des carrefours pour assurer la visibilité et renforcer le respect du code de la route.

Le stationnement de longue durée doit se situer tout près du domicile, de l'entreprise, de l'école, des établissements sociaux-culturels et sportifs, des pôles de transport multimodal. De nombreux nouveaux box-vélos doivent donc être installés, tout en réduisant le coût pour l'utilisateur⁷. La commune doit aussi ouvrir des bâtiments communaux au stationnement vélo de longue durée et encourager des propriétaires privés (rez-de-chaussée commerciaux, garages, entrées cochères, etc.) à mettre à disposition des espaces pour le parking de vélos d'autres habitants (mesures soutenues par parking.brussels).

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

3. Un rôle accru pour les brigades cyclistes

L'augmentation du nombre de policiers dans la brigade cycliste de la zone de police Midi & le respect du code de la route :

Actuellement, il y a 6 policiers affectés à cette brigade cycliste dans une zone de police étendue comprenant les communes d'Anderlecht, Forest et Saint-Gilles. Il faut renforcer cette brigade pour augmenter sa visibilité et son efficacité dans ses missions spécifiques : proximité, prévention et répression des comportements pénalisants pour les modes actifs, mais aussi relevé des lieux et des aménagements présentant un danger.

Le respect du code de la route est fondamental : les comportements irresponsables, les excès de vitesse, les dépassements dangereux, mais encore le stationnement auto dangereux ou gênant pour les piétons et cyclistes, notamment sur les trottoirs ou sur les pistes cyclables, en double file, les arrêts sur les ZAC (zone avancée pour cyclistes), à proximité des passages pour piétons et intersections. Il est aussi particulièrement important d'assurer le respect du code de la route sur les itinéraires cyclables.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

⁶ Un arceau vélo – ou équivalent fonctionnel – au minimum tous les 150m de trottoir selon le Plan Régional de Politique du Stationnement (PRPS)

⁷ Le prix d'un abonnement annuel d'une place pour un vélo classique dans un box-vélo est actuellement aussi cher qu'une première carte "riverain" de stationnement voiture (15€).

4. La redistribution de l'espace public

4.1. Une diminution drastique de la pression automobile :

Diminuer la pression automobile est le moyen le plus efficace pour encourager le recours aux modes actifs et rendre la commune plus agréable à vivre en créant des espaces publics comme lieux de rencontre et de séjour pour les habitants, **sans** la présence des véhicules motorisés. À cet égard, on peut citer le pont Marchant qui échappe à la circulation automobile depuis longtemps et que les habitants se sont appropriés pour des activités variées. Nous attirons l'attention sur le fait que plus de la moitié des ménages anderlechtois (soit 54%⁸) n'ont **PAS** de voiture.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

4.2. L'apaisement de la circulation :

Instaurer dans tous les quartiers un plan de circulation routière pour empêcher le trafic de transit automobile (conformément au plan régional de mobilité), tout en entretenant la signalisation, les marquages et l'infrastructure cyclable et piétonne et en la développant, sans mettre en conflits les modes actifs ; une attention particulière sera accordée aux itinéraires cyclables. Concrètement, appliquer le principe *STOP* dans les choix d'aménagement de l'espace public.

Soutenez-vous cette priorité? OUI/NON

Enfin, n'oublions pas que...

Les modes actifs sont bénéfiques pour Anderlecht :

- Moins d'embouteillages et un accès plus facile aux écoles, aux lieux de travail, aux magasins, aux services publics,...
- Un trafic plus sécurisant et sécurisé
- Une meilleure qualité de vie, des espaces publics plus agréables, moins de pollution et de bruit
- Une population en meilleure santé physique et mentale
- Une meilleure cohésion sociale car les modes actifs et les transports publics sont plus propices aux interactions.

Ce mémorandum est cohérent avec la politique régionale de mobilité dans laquelle la commune doit s'inscrire, en particulier sa partie réglementaire.

Pour conclure, nous rêvons d'une commune plus agréable qui mette à l'avant plan les modes actifs de déplacements !

Vos remarques: ...

⁸ Source: <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/possession-de-voitures-par-menage> (chiffres 2022)