

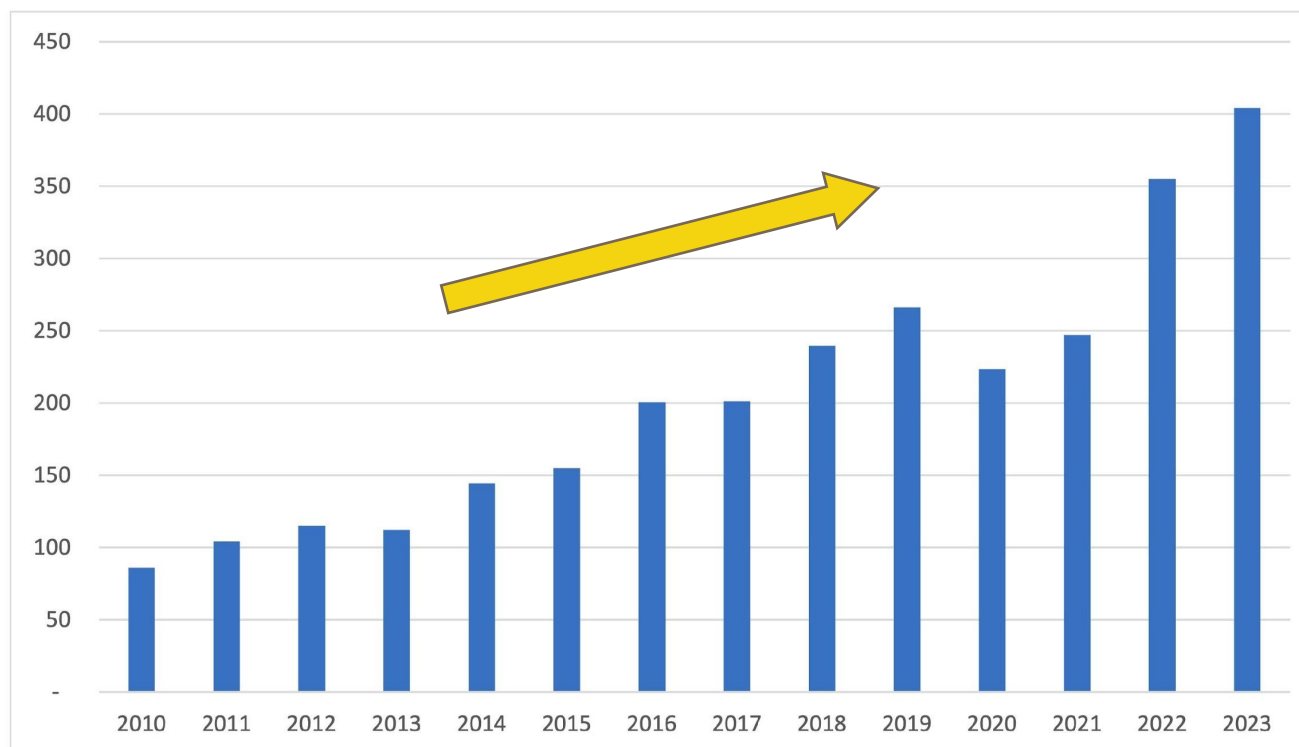
Élections communales 2024

Principales demandes du
GRACQ Woluwe-Saint-Pierre
pour la législature 2025-2030

Le vélo à Bruxelles, une pratique en forte évolution...

**Taux de croissance moyen
depuis 2010 : 12,6 %**

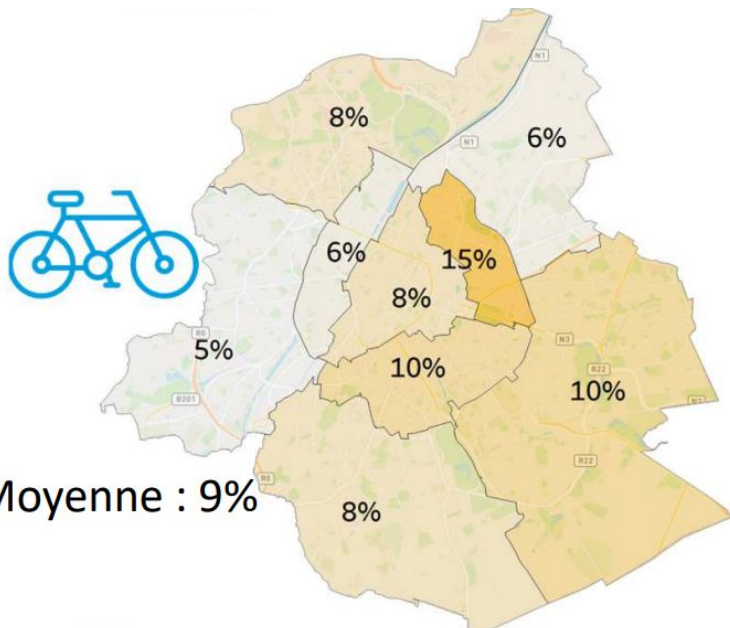
Evolution des cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h-9h)
(26 points de comptage en janvier, mai, septembre et novembre)



Source: Pro Velo

...mais une pratique qui reste inégale

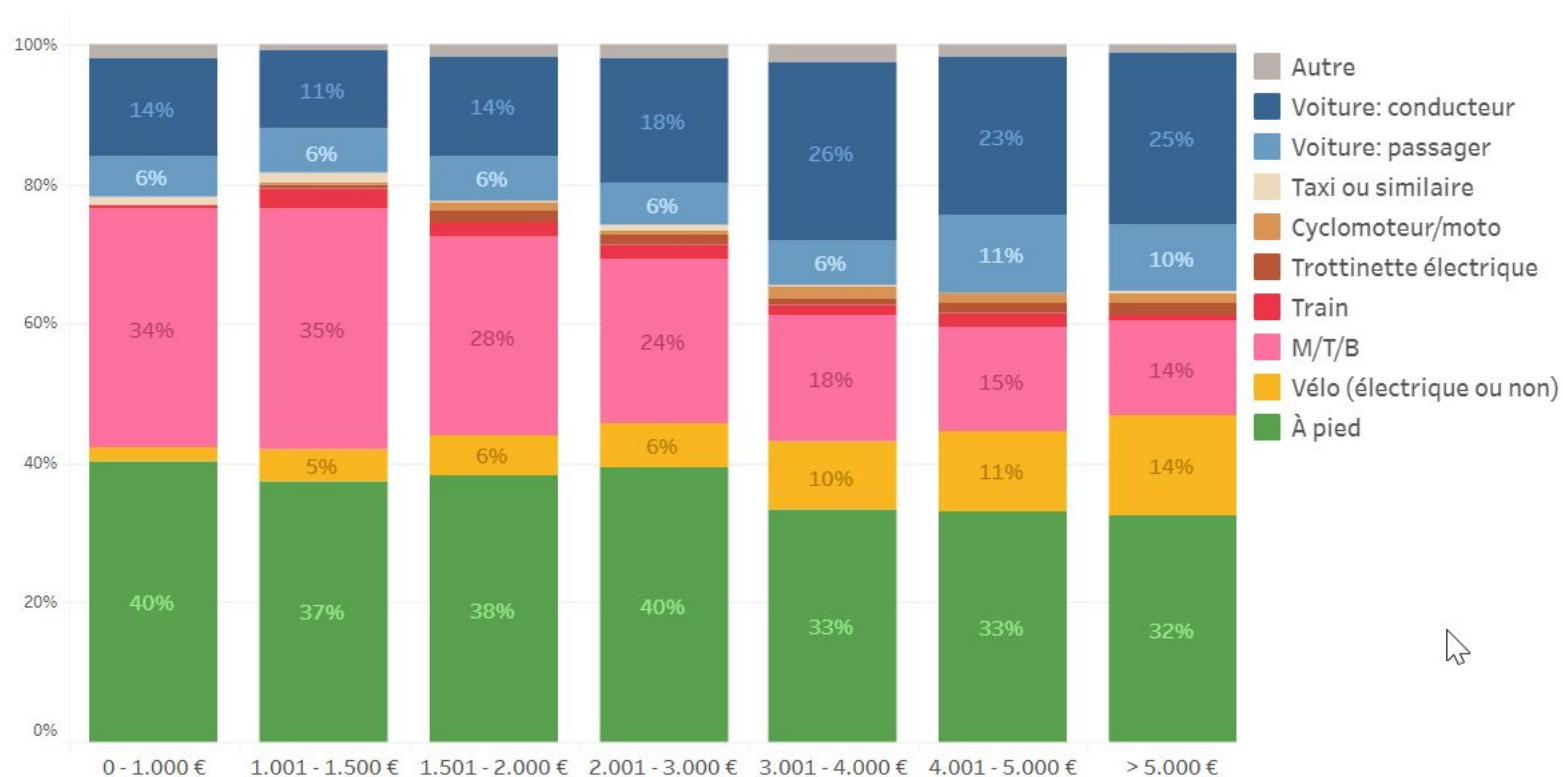
Part modale vélo en fonction du lieu de résidence



La part modale du vélo à Woluwe-Saint-Pierre est plus importante que la moyenne bruxelloise.

SOURCE : ENQUÊTE OVG 6 – BRUXELLES MOBILITÉ

Répartition modale en fonction de la catégorie de revenus



**Plus son revenu augmente, plus le Bruxellois utilise son vélo pour se déplacer !
Donc, l'électeur sanpétrusien est aussi très souvent un cycliste.**

LE VÉLO À LA PORTÉE DE TOU·TE·S

J'ai BESOIN DE
GARER MON VÉLO
EN SÉCURITÉ



J'ai BESOIN
DE COMBINER
TRANSPORTS & VÉLO



NOUS AVONS BESOIN
DE NOUS SENTIR
EN SÉCURITÉ À VÉLO



J'ai BESOIN
D'UNE
FORMATION



J'ai BESOIN
D'UN VÉLO



J'ai BESOIN
D'UN PETIT
COUP DE POUCE
POUR ME METTRE
EN SELLE



J'ai BESOIN
D'INFRASTRUCTURES
CONFORTABLES



JE TRAVAILLE
À LA POLITIQUE VÉLO



Le vélo à la portée de tous : lever les freins à la pratique du vélo



Des infrastructures qui permettent à tous de se déplacer à vélo



Un environnement sûr pour se déplacer à vélo



Stationner son vélo sans crainte du vol



Des solutions vélo adaptées à ses besoins



Des formations pour rouler à vélo



Un encouragement au shift mental et modal



Des politiques cyclistes

Des infrastructures qui permettent à tous de se déplacer à vélo

- Des voiries en **bon état** et accueillantes à tous les usagers
- Autoriser les cyclistes à **circuler en voirie** quand les conditions de sécurité s'y prêtent
- Améliorer les points **d'insertion des cyclistes dans le trafic**
- Upgrader **l'avenue de Tervuren**
- **Sécurité et lisibilité** des carrefours
- Bonne **signalisation**
- Sécurité durant les **chantiers et évènements**: Itinéraire alternatif clairement indiqué et protégé



Des voiries en bon état

De nombreuses voiries communales sont parsemées de nids-de-poule qui gênent considérablement le trafic des cyclistes.

Comme tout usager, le cycliste doit non seulement surveiller la circulation mais être attentif à l'endroit **précis** où il roule. Il est plus impacté que l'automobiliste par l'état de la chaussée.

En effet, en cas de chaussée défoncée il risque de tomber, ou s'il évite l'ornière, il se rabat souvent au milieu de la chaussée avec le risque de se faire heurter par un automobiliste qui ne comprend pas la manœuvre du cycliste.

Le Gracq demande que les travaux d'entretien visent particulièrement la réparation des nids-de-poule trop nombreux dans la commune.

Liste non exhaustive d'endroits problématiques :

Avenue des Eglantines 83 ; avenue du Chant d'Oiseau 40 ; avenue des Frères Legrain 38 ; avenue des Châtaigniers 4 ; avenue Mostinck 78 ; drève de Nivelles, rue de l'Eglise...



Autoriser les cyclistes à circuler en voirie quand les conditions de sécurité s'y prêtent (1/2)

A la pointe du progrès dans les années '80, plusieurs pistes cyclables séparées de WSP sont devenues obsolètes et parfois dangereuses. Depuis que la vitesse est limitée à 30 km/h, il faut permettre au cycliste de rouler sur la chaussée en rendant la piste facultative avec des panneaux F99b au lieu du D9.

Avenue Manoir d'Anjou : vu leur état, les pistes devraient aussi être rendues facultatives. Il faut installer des feux pour les cyclistes au carrefour avec l'avenue Orban.

Autour du Centre Sportif SportCity les pistes **avenue Salomé, avenue Jules du Jardin et rond-point du Tibet** tombent en désuétude. Elles sont en très mauvais état. La signalisation (panneaux et marquage) est incompréhensible. On doit la supprimer définitivement.

Avenue Jules César : la piste périmée doit devenir facultative.



F99b piste facultative



D9 piste obligatoire



Autoriser les cyclistes à circuler en voirie quand les conditions de sécurité s'y prêtent (2/2)

La piste cyclable bidirectionnelle de l'axe Parmentier-Granchamps est dangereuse.

- Elle est manifestement trop étroite et ne correspond pas aux normes en vigueur qui est de 3 mètres.
- Elle ne permet pas aux vélos-cargos de se croiser (voir photo ci-contre)
- Elle est longée en partie par de la végétation qui réduit encore la largeur de la piste et qui ne permet pas une bonne visibilité pour les cyclistes, piétons et automobilistes qui veulent avoir accès aux garages
- Son revêtement de dalles en béton pas toujours bien fixé crée des difficultés inutiles,
- La proximité d'arrêts de bus engendre des conflits avec les piétons.
- La piste donne un effet de montagnes russes causé par les entrées des garages

Cette piste doit devenir facultative avec des panneaux F99b.



Améliorer les points d'insertion des cyclistes dans le trafic

La réinsertion sur la voirie des cyclistes circulant sur des infrastructures dédiées est souvent dangereuse :

- **Rond point Baudouin** (au bout de l'avenue Grandchamps sur le Val des Seigneurs) : les sorties et les entrées des pistes cyclables sont toutes non conformes aux règles de l'art et défient le bon sens. Le Gracq demande qu'il soit mis fin à cet ensemble particulièrement accidentogène.
- **Avenue de Hinnisdael** : la piste facultative en direction de la place Dumon s'arrête brusquement pour laisser la place à 2 places de stationnement totalement superflues devant le magasin Sequoia et ainsi elle jette le cycliste sur les rails de tram qui devaient justement être évités.
- **Avenue des Grands Prix** : la piste marquée (piste obligatoire) s'arrête à chaque rétrécissement de la chaussée (destinée à accueillir des plantations basses) obligeant les cyclistes à un écart vers le centre de la chaussée qui peut surprendre les automobilistes. A rectifier.
- **Avenue Jules de Trooz** : la piste marquée, utile en soi, bute sur un obstacle.



Upgrader l'avenue de Tervuren (1/3)

Aménager le chaînon manquant de l'avenue de Tervueren

Une **piste bidirectionnelle** du Square Leopold II à l'entrée du parc du Cinquanteaire est la seule solution raisonnable et conforme au Plan Régional de Mobilité.

Le principe STOP impose lors de la conception de nouvelles infrastructures une priorité au piétons et ensuite aux cyclistes.

Cette piste se situera au sud de l'avenue, le côté nord étant occupé par les voies du tram.

La sécurité sur cet axe important et très fréquenté impose une séparation plus nette des cyclistes, des piétons et des automobilistes.

Upgrader l'avenue de Tervuren (2/3)

Sécurité et lisibilité des carrefours sur l'avenue de Tervueren

En collaboration positive avec la Région :

- Solutionner la zone à concentration d'accidents (ZACA) pour cyclistes au carrefour avenue de Tervueren – Boulevard du Souverain – Avenue Parmentier.
- Marquer entre le Musée du Tram et le boulevard de la Woluwe au sol et par panneaux la continuité de l'itinéraire cyclable formé de deux angles droits de et vers Montgomery
- Marquer au même endroit la connexion dans les deux sens entre la piste cyclable et le parc de Woluwe.

Upgrader l'avenue de Tervuren (3/3)

Sécurité et lisibilité des carrefours sur l'avenue de Tervueren (suite)

En collaboration positive avec la Région :

- Marquer dans les deux sens la piste cyclable latérale de l'avenue de Tervueren permettant de traverser le boulevard de la Woluwe au nord des voies du tram.
- Indiquer par des marquages, panneaux et feux de signalisation comment passer de la contre-allée de l'avenue Madoux (itinéraire cycliste recommandé) à la piste cyclable de l'avenue de Tervueren ou à l'avenue du Putdael et vice-versa
- Créer dans les deux sens une liaison cycliste lisible et sécurisé entre le centre de la commune (avenue Jules de Trooz) et le rue du Bemel

Bonne signalisation

Signalisation verticale (par panneaux)

Marquer les entrées en Région bruxelloise en indiquant systématiquement la limitation de vitesse généralisé à 30 km/h. Les simples panneaux d'entrée d'agglomération (souvent sans même la mention « Bruxelles/Brussel ») ne suffisent évidemment pas.



30 ou 50 km/h ? Comment savoir ?

Signalisation au sol et par panneaux

Sécuriser pour les cyclistes la fin de la latérale de l'avenue Orban au carrefour avec l'avenue de l'Escrime, l'avenue François Peeters et la rue Félix De Keuster. Par où doivent passer les cyclistes ???



Sécurité durant les chantiers et évènements

La commune est parcourue par trois axes vélo majeurs.

Signalisation correcte

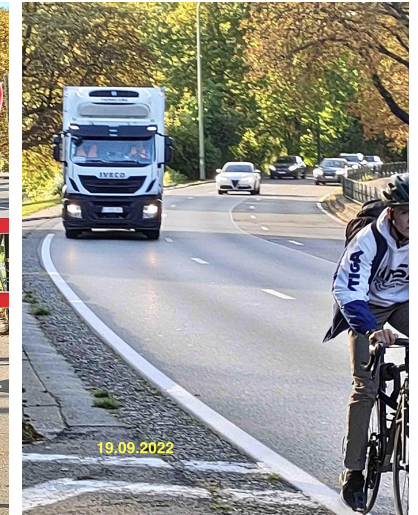
Nous insistons pour que, en conformité à la réglementation, les coupures de ces axes soient correctement signalée et pour que des **couloirs sécurisés** ou des **itinéraires alternatifs** sûrs et lisibles soient mis en place.

La façon dont des chantiers ont été gérés récemment est **inacceptable** :

- septembre 2022 lors de l'asphaltage de la piste cyclable entre le boulevard du Souverain et le Chaussée de Tervueren
- décembre 2023 lors des travaux de renouvellement des voies de la Stib autour du Square Montgomery

Monitoring journalier

Un **monitoring journalier** est nécessaire afin d'adapter la signalisation du chantier de façon à ce que celle-ci soit crédible à tout moment. Mission pour l'ombudsman vélo ?



Avenue de Tervueren - Septembre 2022

Un environnement sûr pour se déplacer à vélo (1/2)

- Maintenir la **limitation de vitesse à 30km/heure** sur tout le territoire où elle est actuellement d'application, notamment sur l'axe Madoux-Orban. La limitation de vitesse à 30km/heure sur la toute grande partie du territoire de Bruxelles a été la mesure la plus efficiente en faveur de la sécurité des cyclistes et des piétons. Revenir sur cette politique serait un très mauvais signal en matière de transfert modal et plus généralement d'adaptation au changement climatique.
- Lutter plus efficacement **contre les chauffards** : faire respecter effectivement les limitations de vitesse notamment le 30km/h qui n'est pas suffisamment ni respecté ni contrôlé. Sanctionner les dépassements dangereux...

Un environnement sûr pour se déplacer à vélo (2/2)

- **Sensibiliser les automobilistes** au respect du code de la route : rues cyclables, sas-vélo... via des campagnes organisées par la zone de police de Montgomery, et des publications dans le journal communal
- **Sensibiliser les agents de la zone de police** Montgomery à la sécurité des cyclistes qui est souvent sous-estimée.
- **Brigade cycliste**: clarifier sa mission (en particulier à l'égard des piétons et des cyclistes). Le rapport de leur activité devrait mentionner ce qui a été fait dans ce domaine.

Des solutions de stationnement vélo, sans crainte du vol

- Augmenter le nombre d'**arceaux**
- Empêcher les trottinettes de stationner sur les emplacements réservés aux vélos
- Augmenter le nombre de **box** pour vélos
- Développer les accès et **stationnements vélos** aux alentours des stations de **métro** Stockel et Montgomery (et Pétillon)
- Lutte efficace contre le **vol** de vélos



Lutte efficace contre le **vol** de vélos

La lutte contre le vol de vélo doit devenir une priorité de la ZP Montgomery, qui doit **mettre en place une cellule dédiée au vol de vélo (vélos appâts, identification des points chauds)**

Il y a en 500 vols de vélo déclarés par an sur la ZP Montgomery. C'est le troisième délit le plus courant dans la zone. Selon une enquête de Pro Velo Brussel, 30% des cyclistes ont été victimes d'un vol de vélo au cours des deux dernières années.



Un accès à une solution vélo adaptée à ses besoins

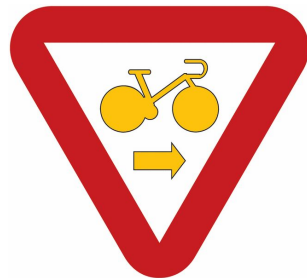
Proposer des **vélos spécifiques** à l'essai :

Achat par la commune d'un **vélo tricycle à assistance électrique**, et mise en prêt pour les personnes âgées, PMR, avec des troubles de l'équilibre,...



Des (in)formations pour rouler à vélo 1/2

- Formation des cyclistes pour **maîtriser** leur vélo, connaître les **règles** de circulation et acquérir les bons **réflexes**.
- Établir sur le site de la commune **une carte** avec toutes les infrastructures cyclables.
- Publication dans le **Wolumag** d'une rubrique régulière consacrée à la pratique du vélo en collaboration avec les associations.
Exemple : que signifie le panneau B22?



Des (in)formations pour rouler à vélo 2/2

- Actions de sensibilisation à la **courtoisie** pour tous les usagers
- Formations pour les **seniors** (afin de sortir du prisme vélotaf)
- Mise en place de **brevets cyclistes** dans toutes les écoles primaires de la commune, indépendamment du réseau avec un accompagnement de la zone de police Montgomery.
- Voir sur le site de **Pro Velo** :
<https://ecoles.provelo.org/services/le-brevet-du-cycliste/#:~:text=Le>
- Mise en place d'une signalisation permanente d'un **circuit** d'apprentissage à la conduite en vélo sur le territoire communal.



Un encouragement au shift mental & modal

- Travailler à une **image positive** du vélo (campagnes de promotion, balades, évènements)
- Valorisation de l'aspect **bien-être** et **plaisir** (aussi vélo récréatif / sportif)
- Babbelbike : en proposant une promenade à vélo adapté avec nos bénévoles, BabbelBike offre un moment de rencontre, de partage, d'échange et d'émotions pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou en situation d'handicap, les personnes malades, les personnes isolées.
- Vélothèque
- Publication dans le **Wolumag** d'une rubrique pour **encourager** les habitants à faire du vélo avec des interview de personnes qui utilisent régulièrement le vélo, des articles sur le lien entre santé et pratique du vélo...

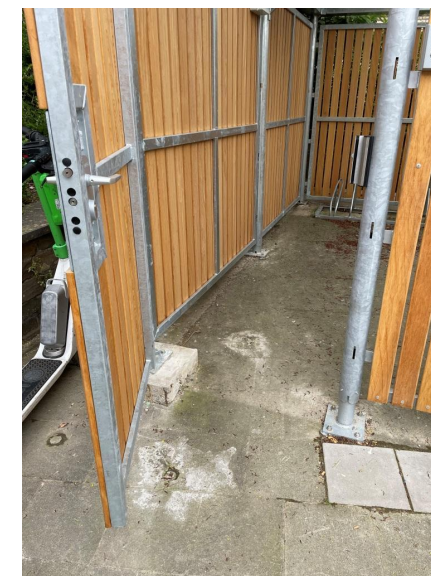
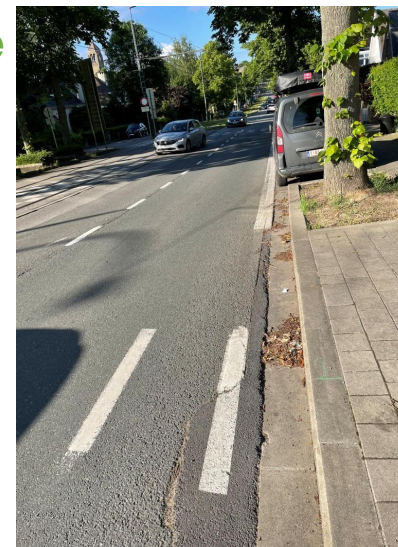
Des politiques cyclables (1/2)

- **Compter les vélos** qui circulent sur certaines voiries de liaison inter-quartier (par exemple avenue des Frères Legrain et l'avenue Eléonore) pour mesurer objectivement le nombre et l'augmentation des cyclistes. Le nombre de vélos qui circulent avec fluidité est souvent sous-estimé par rapport à une file de voitures au pas. Il est important de disposer de données statistiques fiables pour mettre en place des politiques ou de nouveaux aménagements.
- **Inventaire** des points accidentogènes sur le territoire communal.
- Mettre en place un poste dédié au vélo dans le **budget** de la commune. Actuellement, les grands aménagements cyclables sont fait sur base de subsides (Région, Fond *Bike in Brussels*). Afin de garantir le succès d'une politique cyclable, il faut cependant lui dédier un financement communal structurel et récurrent.

Des politiques cyclables (2/2)

- Convocation de la **commission vélo** tous les trimestres, afin d'obtenir l'avis des usagers vélo en amont des projets de réaménagements. La Commission vélo ne s'est plus réunie depuis plus de 4 ans.
- Mettre à jour le **Plan Communal de Mobilité**, qui date de 2013
- Organiser des **séminaires** pour les élus, les employés communaux, la police, les chefs de chantier, les ouvriers communaux pour les sensibiliser au vélo et surtout aux aménagements.
- Nommer un **expert temps-plein** en aménagement vélo à la commune
- Devenir membre de **Cities & Regions for Cyclists** de l'ECF
- Soutenir les **projets de maille** notamment **Chant d'Oiseau** portés par la Région
- Développer des **plans de circulations vélo-friendly** dans les différents quartiers de la commune

Pour se détendre : le bêtisier de Woluwe-Saint-Pierre



Voiries citées

Square du Roi Baudouin

Rue du Bemel

Avenue du Chant d'Oiseau

Avenue des Châtaigners

Rue Félix De Keuster

Place Dumon

Avenue des Eglantines

Rue de l'Eglise

Avenue de l'Escrime

Avenue des Frères Legrain

Avenue des Grands Prix

Avenue de Hinnisdael

Avenue Jules du Jardin

Avenue Jules César

Square Leopold II

Avenue Alfred Madoux

Avenue Madoux

Square Montgomery

Avenue Mostinck

Drève de Nivelles

Avenue Orban

Avenue François Peeters

Avenue du Putdael

Avenue Salomé

Avenue de Tervueren

Avenue Jules de Trooz

