






# ETTERBEEK - ELECTIONS 2018 6 QUESTIONS AUX PARTIS





QUESTIONS ET RÉPONSES SUR  
WWW.FACEBOOK.COM/GRACQ1040



Réponses complètes

				
<p><b>Êtes-vous prêts à supprimer des places de stationnement voiture pour améliorer la sécurité des déplacements cyclables ou pour installer des Velo Boxx ?</b></p>	OUI.	<p>Alternative cdH souhaite qu'en matière de « mobilité » (<a href="https://www.alternative1040.be/fr/mobilité">https://www.alternative1040.be/fr/mobilité</a>), le principe soit « Gérer les déplacements pour assurer un environnement sain et partagé ». Dans ce cadre, l'augmentation des emplacements de parking publics sécurisés pour les cyclistes doit être prioritaire.</p>	<p>OUI. Cette mesure découle tout logiquement de l'application dans les aménagements de l'espace public du principe PVTV (ou STOP en néerlandais) : piétons, vélo, transports en commun, voiture privée. Pour la sécurité routière, donner plus de place aux cyclistes et dégager l'approche des carrefours (visibilité) suppose donner moins de place à la voiture individuelle. Actuellement les box vélo sont presque systématiquement placés sur le trottoir ; pour des raisons de confort des piétons (= sécurité routière) et de « psychologie » (visualiser le changement de paradigme), Ecolo-Groen préconise de les installer si possible en voirie : une place de voiture = six places de vélo !</p>	<p>Nous visons une transition progressive vers la mobilité douce à Etterbeek, plutôt par la carotte que par le bâton. Dans ce sens nous préférons créer des espaces de stationnement hors de la voie publique, par exemple, en concluant des accords avec des commerçants afin de mettre à disposition des places de parking pendant la nuit. Mais, à certains endroits, il est nécessaire de supprimer des places de parking pour installer des pistes cyclables sécurisées. Nous espérons qu'une partie des places supprimées seront compensées par le contrat que nous aurons conclu avec les centres commerciaux. Pour l'autre partie, on veut décourager la voiture en faisant comme toutes les autres communes bruxelloises : faire payer la carte riverain selon le nombre de voitures. Nous voulons faire payer le prix de la carte riverain (actuellement elle est gratuite jusqu'à trois voitures, il faut juste s'acquitter de 5€ de caution). Dès lors, on désire fixer des prix proportionnels au nombre de voitures pour que certaines personnes soient incitées à troquer la voiture pour le vélo ou le transport en commun. Pour une deuxième et troisième voiture (il est actuellement à 5 EUR quel que soit le nombre de véhicules) et ainsi démotiver les familles de garder leurs voitures à la voie publique. Il est évident que là où un nouvel aménagement de l'espace public est envisagé, par exemple, à la place St. Pierre, il y a une nécessité de supprimer des places de parking, on est tout à fait prêt à le faire. On pourrait aussi penser à un engagement de réduire annuellement le nombre de places de stationnement avec un nombre défini, p.ex. 3 % (comme appliqué dans la commune de Deinze).</p>

				
<b>Quels sont les aménagements que vous proposez pour assurer le respect et augmenter la visibilité des zones 30 ?</b>	<p>Le placement d'un rappel physique adapté pour sensibiliser les conducteurs à l'entrée et la sortie des zones 30 doit s'opérer de manière réfléchi à certains endroits et ce, sous diverses formes (panneaux plus visibles, casse-vitesse, radars préventifs). Nous estimons aussi que la présence de radars mobiles répressifs est indispensable, notamment à proximité des écoles, ce que la commune d'Etterbeek a toujours refusé de faire au cours des dernières années malgré nos demandes répétées.</p>	<p>Alternative cdH propose de: « Gérer les flux de trafic en garantissant la sécurité et la santé : revoir la circulation dans chaque quartier d'Etterbeek (limitation du trafic de transit dans les petites rues, marquages zones 30, etc.), en collaboration avec les communes avoisinantes » (1er projet sur le site « mobilité »), ainsi que de mettre en place des "zones de rencontre" dans certains quartier basées sur le principe de: priorité aux piétons, liberté pour les vélos, vigilance pour les automobilistes (zone 20).</p>	<p>Idéalement toute la Région devrait être en zone 30. A défaut (de majorité parlementaire) il faut imposer le 30 à l'heure effectif dans les zones 30 réglementaires (signalisation horizontale et verticale) qui existent (90% des rues etterbeekoises) de façon physique : rétrécissement de voiries, rue en têtes bêche, déplacement d'axes (chicanes, arbres...) ; les panneaux etc. ne suffisent pas pour celles et ceux qui ne veulent pas lever le pied ; il faut (FAIRE) SENTIR qu'on est en zone 30 !</p>	<p>La visibilité n'est pas en soit suffisante si la route laisse indiquer qu'on peut rouler à plus de 30 km/h. Il faut aménager la route pour que la zone 30 soit une obligation. Ainsi, il faut créer à l'entrée des rues en zone 30 un effet de porte par un élargissement des trottoirs avec des bordures inférieures (ceci pour garantir la sécurité des cyclistes et les personnes en chaise roulante). D'autres ralentisseurs de vitesse, comme des coussins berlinois, doivent être appliqués le long des rues.</p>
<b>Quelles actions concrètes envisagez-vous contre le parking sauvage et le stationnement en double file qui mettent en péril les usagers faibles ?</b>	<p>Mettre fin à la tolérance scandaleuse qui règne à Etterbeek en engageant davantage d'agents communaux habilités à percevoir des amendes immédiatement et/ou à faire procéder à l'enlèvement rapide des véhicules des contrevenants. Dès que cette politique dite « répressive » mais surtout « responsable » au sens noble sera connue, les dangereux comportements infractionnels diminueront rapidement.</p>	<p>Alternative cdH veut faire de nous tous des citoyens responsables dans la mesure de ses capacités (la situation des PMR doit être intégrée dans cette politique), qui signifie notamment de sanctionner ceux qui ont un comportement qui ignore la sécurité des autres.</p>	<p>Malheureusement, un des effets pervers du stationnement payant dépenalisé est qu'il est souvent "avantageux" de ne pas payer mais de se mettre en infraction : double file, stationnement sur les (oreilles de) de trottoir... Tant que la police zonale n'en fait pas une priorité, ce genre d'actes gênants et dangereux reste non-sanctionné. Or, il est tout à fait possible de sanctionner non par des PV de la police mais par des Sanctions Administratives Communales de nos agents communaux constatateurs et sanctionneurs.</p>	<p>Nous voulons augmenter la police de proximité et l'équiper de vélos. En augmentant leur nombre ainsi qu'en l'équipant de vélos, on donne à la police les outils adaptés pour pouvoir circuler rapidement et marquer l'arrêt pour constater ce genre d'incivilités qui ne sont pas réprimées lorsque la police se déplace en voiture. Elle est d'ailleurs obligée de se mettre également en double file pour verbaliser. Nous pensons que le vélo leur permettra de prévenir plus facilement les abus, d'éduquer plus rapidement et de sanctionner plus souvent.</p>
<b>Quelles actions concrètes entreprendrez-vous pour améliorer la qualité de l'air dans la commune ?</b>	<p>Nous devons agir sur plusieurs tableaux, pas tous communaux. Tout d'abord, agissons sur le secteur du chauffage en améliorant l'isolation et les performances énergétiques des bâtiments publics, en complétant les primes régionales par des primes communales pour les installations « propres » et en limitant l'autorisation des terrasses chauffantes. Installons de manière visible sur la maison communale un indicateur des performances énergétiques de la commune en la matière, en concertation avec l'IBGE. Pour le secteur des transports, supprimons les véhicules au diesel et, dans l'aménagement du territoire, favorisons les modes doux avec la hiérarchie suivante : pieds, vélo, transports en commun, taxi, automobile partagée, automobile privée. Favorisons aussi le co-voiturage sous toutes ses formes, les plans de déplacements, les rangs scolaires, le passage des véhicules de transports en commun et des taxis. Mentionnons toujours l'accessibilité des lieux en transports en commun, l'existence de parking vélo ainsi que l'accessibilité aux personnes handicapées. Il faut aussi établir un plan communal en matière de livraison et de parkings des camions et autocars.</p>	<p>Alternative cdH propose de « promouvoir une commune « air pur » avec zones de basses émissions renforcées, un parc automobile communal électrique et partagé, une commune qui fait la promotion des modes de déplacement doux, une information continue des habitants sur la qualité de l'air » (6<sup>e</sup> projet sur le site « mobilité »).</p>	<p>La réduction de la pression automobile est la clé de toute action dans ce sens. Cela passe à travers de la réduction des places de stationnement (en voirie), la réduction du nombre de cartes de riverain par famille et/ou une tarification plus dissuasive, la zone 30 généralisée, la LEZ, la protection de nos quartiers résidentiels, la promotion des modes doux et collectifs de déplacement, des voitures électriques et hybrides (surtout au niveau fiscal... fédéral), et la sensibilisation de la population via des campagnes de mesurages : meten is weten ! Et il faut que les gens (les parents d'élèves) sachent pour qu'ils réclament des mesures de la part des pouvoirs publics : l'ignorance tue autant que les particules fines !</p>	<p>La qualité de l'air est pour nous une priorité. L'air à Bruxelles est en moyenne de 15µgramme par m<sup>3</sup>, soit largement au-dessus des recommandations de l'OMS. Il est illusoire de croire que seule Etterbeek peut améliorer ce résultat, mais nous mènerons une politique exemplaire dans ce domaine. D'abord, sur l'ensemble du territoire, ensuite sur les lieux les plus vulnérables, à savoir nos écoles. Pour améliorer la qualité de l'air de l'ensemble de la commune, nous voulons adopter un nouveau plan de mobilité pour diminuer le trafic de transit (véhicules qui ne font que traverser Etterbeek). Ensuite, nous inciterons vers la mobilité douce en installant davantage de pistes cyclables sécurisées, en organisant des achats groupés de vélos électriques et en attribuant des aides proportionnelles aux revenus pour l'achat d'abonnements à la Stib. Dans le même temps, nous rendrons la voiture moins attractive en faisant payer un prix à la carte riverain. Dans nos écoles, nous estimons que la mobilité douce doit être de rigueur aux endroits fréquentés par nos enfants. Nous aménagerons les espaces aux abords des écoles pour limiter la présence des voitures. Les rues des écoles primaires seront piétonnes au début et à la fin des heures de classe.</p>

				
<p><b>Comment allez-vous dépasser le manque de dialogue actuel avec la Région et la STIB sur les sujets d'aménagements et de mobilité ?</b></p>	<p>Si les priorités communales sont bien fixées selon la hiérarchie visée ci-dessus, le dialogue ne peut que s'améliorer pour autant que la Région partage toujours les mêmes principes et dégage des solutions constructives avec la Stib.</p>	<p>Il faut sortir de la logique de confrontation actuelle entre la commune et la Région (et la STIB) et avoir un dialogue continu en faisant le point sur les avancées plusieurs fois par an. Alternative cdH a déjà interpellé la commune à plusieurs reprises à propos de la qualité de sa desserte par la STIB, notamment pour les personnes âgées et moins mobiles. Notre programme comporte notamment l'implantation d'un arrêt supplémentaire du bus 36 près de la place des Acacias.</p>	<p>Ecolo-Groen Etterbeek prône des rapports « adultes » commune(s)-Région. La Région n'est pas l'ennemie de la commune, et la STIB ne devrait pas être considérée comme un État dans un État. Il est important de s'inscrire dans des logiques régionales transfrontalières. Là où la Région/la STIB ne semble pas entendre les demandes justifiées des Etterbeekois (arrêts, fréquences, bandes bus, sites propres...), la commune doit défendre les intérêts des usagers, tout en dépassant les frontières communales.</p>	<p>Comme le PS et le sp.a sont actuellement au gouvernement régional et dans la majorité à Etterbeek, nos partis sont dans une bonne position pour promouvoir le dialogue entre la commune, la Région et la STIB. Ceci a déjà été fortement utile dans le passé lors de l'installation des stations Villos et lors des plans de l'aménagement de la Place St. Antoine. En tout cas, il est très important d'avoir une approche proactive dans les relations de la commune avec la Région et la STIB pour anticiper les problèmes et bien planifier les futurs projets. Un dialogue constructif est vital tout en respectant les compétences des deux niveaux de pouvoir.</p>
<p><b>Quels sont les aménagements cyclables prioritaires que vous mettez en place dans la commune ?</b></p>	<p>Des avancées ont déjà été faites, il faut le reconnaître. Nous souhaitons cependant trouver d'autres bons emplacements vélo box en voirie avec une augmentation du nombre d'arceaux pour plusieurs vélos (près des métros et arrêts Stib, par exemple) et poursuivre l'éducation ainsi que l'apprentissage sur le terrain en concertation avec les associations. Cela vise les formations à la conduite et aux automatismes de sécurité. Nous voulons mieux faire respecter la cohabitation piétons-vélos. Un exemple : réserver le parc du Cinquantenaire aux piétons, les cyclistes pouvant le contourner sur les pistes existantes. Augmentons aussi, là où c'est possible, le nombre de contresens cyclistes et le placement des panneaux B22, voire B23 lorsque c'est suffisamment sécurisé.</p>	<p>Alternative cdH propose notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Promouvoir les déplacements courts à vélo, sécuriser les parcours cyclables, multiplier les vélobox, soutenir l'organisation de bourses aux vélos, ainsi qu'offrir une information aux cyclistes sur les bonnes pratiques en matière de sécurité routière » (2<sup>e</sup> projet)</li> <li>- « Assurer la disponibilité de bornes de chargement électriques disséminées harmonieusement sur le territoire de la commune » (3<sup>e</sup> projet)</li> <li>- « Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles (par ex. éclairage sur les passages piétons ; plus de ralentisseurs de vitesse; véritable "zone 30") » (4<sup>e</sup> projet)</li> </ul>	<p>Les carrefours et traversées des grands boulevards (régionaux) sont particulièrement dangereux : Carrefour de la Chasse, Mérode, Montgomery, Bd Louis Schmidt et Général Jacques, Avenue des Casernes ! D'autre part, il convient de sécuriser nos SUL et ICC : dégager l'approche des carrefours (moins de stationnement, moins de publicité), réduire la vitesse automobile par des aménagements physiques efficaces. Les zones de confort et rues cyclables (20 km/h), ainsi que les rues scolaires sont des moyens réglementaires à mettre en œuvre, encore une fois non seulement par de la signalisation horizontale/verticale mais surtout physique.</p>	<p>Pour nous, la priorité ce sont les grands axes qui n'offrent pas aux cyclistes la sécurité qu'ils méritent : Chaussée de Wavre, Avenue de la Chasse, Place Saint Antoine et Avenue des Casernes. Nous sommes conscients que certains de ces grands axes relèvent de la compétence de la Région. Nous engagerons une discussion avec celle-ci pour les aménager. Si cela n'est pas possible, nous nous attellerons à figoler un itinéraire cycliste qui traverse Etterbeek du nord au sud et d'est en ouest sur des axes secondaires qui relèvent de la compétence communale.</p>