

Questionnaire GRACQ Etterbeek

GRACQ : Êtes-vous prêts à supprimer des places de stationnement voiture pour améliorer la sécurité des déplacements cyclables ou pour installer des Velo Boxx ?

Nous sommes déterminés à favoriser les équipements qui permettent de renforcer la pratique quotidienne du vélo à Etterbeek. De manière globale, nous souhaitons permettre plus de mixité en termes de mobilités dans un trafic automobile apaisé. Dans ce cadre, en considérant les recommandations de l'audit bypad qui a dernièrement été réalisé, notre programme prévoit d'assurer une sécurisation des itinéraires cyclables afin que ceux-ci soient praticables dès le plus jeune âge.

Les points noirs – majoritairement identifiés sur les axes régionaux qui traversent la commune nécessitent – une collaboration entre Bruxelles-Mobilité et la commune afin d'assurer une plus grande sécurité des cyclistes. Nous ne sommes, dans ce cadre, nullement opposés à la suppression de places de stationnement dès lors qu'il s'agit de permettre de renforcer la sécurité des usagers faibles de la route. Cette même philosophie nous a notamment conduit à agir de la sorte dans le cadre des nombreux aménagements de voiries d'ores et déjà réalisés afin d'assurer une plus grande sécurité des piétons, par exemple, à la sortie des écoles, des places et des squares, etc.

L'installation de boxes à vélos et d'arceaux sécurisés fait également partie de nos priorités. Nous souhaitons que la présence de ceux-ci soit généralisée sur le territoire communal afin de contribuer à l'usage du vélo à Etterbeek. Dans ce cadre, nous privilégions le déploiement de ces équipements hors de la voirie publique quand cela est possible. Cependant, il va de soi que des places de stationnement voiture pourront être transformées en stationnement vélo afin d'atteindre un nombre raisonnable de parkings à vélo à l'échelle d'un quartier.

GRACQ : Quels sont les aménagements que vous proposez pour assurer le respect et augmenter la visibilité des zones 30 ?

A ce jour, près de 90 % des voiries communales sont en zones 30. Nous proposons désormais d'étudier, dans les quartiers résidentiels de la commune, l'opportunité de créer des zones de rencontre où le trafic est limité à 20 km/h. Une telle zone existe déjà à Etterbeek à proximité du stade de football communal. Nous pensons que les zones de rencontre peuvent contribuer à renforcer la sécurité routière, la tranquillité et la qualité de vie dans les quartiers.

Toute limitation de vitesse automobile nécessite de veiller au respect de celle-ci. Dans ce cadre, nous souhaitons poursuivre les aménagements physiques qui permettent de limiter la vitesse : dos d'âne/plateaux ralentisseurs, rétrécissements des rues, etc. Nous proposons également un renforcement des effectifs de police de proximité à l'instar de la brigade cycliste.

GRACQ : Quelles actions concrètes envisagez-vous contre le parking sauvage et le stationnement en double file qui mettent en péril les usagers faibles ?

Notre programme prévoit de lutter contre le stationnement dangereux et de veiller à la sécurité des usagers faibles. Dans ce cadre, nous devons, d'une part, veiller à la répression effective de ces incivilités au sein des missions de la police locale et par un recours plus systématique aux sanctions administratives communales puisque le stationnement dangereux constitue une infraction mixte désormais constatable par les agents communaux habilités.

Nous souhaitons également poursuivre le déploiement de dispositifs anti-stationnement et profiter des projets de réaménagement de l'espace public pour empêcher le stationnement dangereux à proximité ou à hauteur des passages piétons, par exemple.

GRACQ : Quelles actions concrètes entreprendrez-vous pour améliorer la qualité de l'air dans la commune ?

Nous souhaitons poursuivre la protection des quartiers d'Etterbeek du trafic de transit qui, chaque jour, déverse près de 50.000 voitures à travers la commune. Le plan communal de mobilité doit rester un outil évolutif limiter le trafic et ses incidences en termes de pollution de l'air. Le respect des zones 30 doit être poursuivi (cfr. ci-dessus). Aux abords des écoles, nous souhaitons expérimenter et évaluer l'instauration de rues scolaires où le trafic automobile serait interrompu lors des entrées et sorties des classes.

Enfin, nous souhaitons permettre une plus grande mixité en termes de mobilités et encourager les Etterbeekoises à utiliser des modes de déplacement non (ou moins) polluants pour leurs déplacements. Dans ce cadre, nous voulons instaurer une prime à l'acquisition d'un véhicule électrique (trottinette, vélo, moto ou voiture).

GRACQ : Comment allez-vous dépasser le manque de dialogue actuel avec la Région et la STIB sur les sujets d'aménagements et de mobilité ?

Nous sommes évidemment favorables d'un dialogue constructif avec la Région, Bruxelles-Mobilité et la STIB dans l'entretien et l'aménagement des voiries qui relèvent de leur compétence. Nous avons pu le démontrer dans le cadre du projet de réaménagement de la place Saint-Pierre où la commune a véritablement été le moteur de la participation locale et l'auteur des premières esquisses de ce projet.

GRACQ : Quels sont les aménagements cyclables prioritaires que vous mettrez en place dans la commune ?

Plusieurs points noirs ont été identifiés dans le cadre de l'audit bypad. Les aménagements qui doivent être prioritairement réalisés (les boulevards, le carrefour de la Chasse, l'avenue des Celtes, etc.) relèvent principalement de la Région.



A l'échelle communale, nous souhaitons compléter les itinéraires cyclistes reliant les différents quartiers de la commune et, dans ce cadre, veiller à la sécurisation de ceux-ci : entretien des marquages au sol, pose progressive d'un revêtement adapté aux cyclistes, aménagement des voiries et des sorties de voiries en sens unique limité, etc.
