

GRACQ
Les Cyclistes Quotidiens
Locale d'Ixelles
Rue Jean-Baptiste Colyns 3
1050 Ixelles
T +32 (0)487 78 72 15
ixelles@gracq.org



Collège des Bourgmestre et Echevins
Commune d'Ixelles
Chaussée d'Ixelles, 168
1050 Bruxelles

Ixelles, le 17 novembre 2014

Objet : Enquête publique relative au Plan d'Action Communal de Stationnement de la commune d'Ixelles

Monsieur le Bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les Echevins,

La locale d'Ixelles du GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens a pris connaissance du Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS) de la commune d'Ixelles, actuellement soumis à enquête publique. Étant donné notre champ d'action, nous avons spécifiquement analysé les actions relatives au stationnement des vélos, qu'il soit de courte ou de longue durée. Celles-ci nous paraissent insuffisantes au regard des enjeux : manque de moyens et d'objectif chiffré dans certains cas. Nous déplorons également l'emprise de la voiture sur l'espace public, que la commune semble maintenir alors que celle-ci porte préjudice aux modes actifs, aux enfants et impacte négativement la qualité de vie des habitants.

Stationnement vélos de courte durée

La commune se donne un objectif chiffré en termes de stationnement vélos de courte durée, conforme aux exigences de la Région bruxelloise. En revanche, elle ne se donne par les moyens de l'atteindre puisqu'elle compte exclusivement sur les subsides régionaux pour financer les arceaux supplémentaires. Qu'advient-il si ces subsides venaient à se tarir ? Cela sonnera-t-il le glas de cette mesure ? La commune ne pourrait-elle pas financièrement engager ces aménagements peu coûteux sur fonds propres, ne fut-ce qu'en recourant aux recettes liées aux cartes de stationnement des riverains / stationnement en voirie comme le font d'autres villes (Anvers, Barcelone, ...) pour financer leur politique de mobilité cyclable ? De plus, que représente le coût d'un arceau vélo au regard d'une place de stationnement en voirie ou encore celui d'une place de parking en ouvrage, estimé à 30.000 € environ ?

Le PACS évoque que les infrastructures de stationnement vélos seront de préférence mis hors voirie. Or, cette logique va à l'encontre de la politique de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale au sein de laquelle les plans d'action communaux de stationnement doivent s'inscrire. Celle-ci argue en effet que la création de stationnement vélos doit se faire sur une bande de stationnement afin de contribuer au report modal et à la réduction de la pression automobile en ville.

Stationnement vélos de longue durée

Le vol de vélos figure parmi les freins à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement quotidien. Pourtant, le PACS évite soigneusement de mentionner les statistiques de vol de vélos qui sont sans commune mesure à celles de vol de voitures et constituent un réel fléau en Région bruxelloise. C'est une triste réalité à laquelle font face les riverains qui pour la plupart n'ont pas l'occasion de ranger leur vélo en toute sécurité, faute de place prévue à cette fin dans leur habitation.

La seule réponse apportée à ce jour par la commune pour faire face à cette problématique est le parking Tulipe. Celle-ci est clairement insuffisante puisque ce parking ne permet qu'aux seuls habitants proches d'y accéder. Quant au parking SNCB de la gare de Bruxelles-Luxembourg, mentionné dans le PACS, il n'offre pas une solution adéquate et flexible pour les potentiels utilisateurs. En effet, il est accessible à tout un chacun en pleine journée (parking non sécurisé) – logiquement et massivement utilisé par les cyclistes navetteurs – et fermé durant la nuit, ne laissant aucune possibilité d'y accéder dès lors que la gare est fermée. Il en va de même du parking de la gare d'Etterbeek.

Dans ce contexte, l'installation de boxes vélos sur le territoire de la commune a tout son sens et devrait être prise à bras le corps par la commune d'Ixelles. En dépit de la douzaine de demandes d'espace sécurisé

**SECRETARIAT
CENTRAL**

rue de Londres 15
1050 Bruxelles
Belgique
T/F +32 2 502 61 30
info@gracq.org

pour stationner des vélos parvenue à la commune, il est fort à parier que la demande soit beaucoup plus importante. Ce type d'infrastructures n'existant pas encore à Ixelles, beaucoup n'en font probablement pas spontanément la demande auprès de la commune.

La commune affirme « *favoriser l'usage du vélo (...) grâce à des facilités de stationnement* ». Néanmoins, aucun objectif clair et moyens ne figurent dans le PCAS à ce sujet. Les promesses faites sont assez vagues et les moyens financiers subordonnés aux budgets disponibles. La commune devrait au contraire se donner un objectif chiffré, par exemple l'installation de 5 boxes vélos par an, et mettre les moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Par exemple en majorant la tarification de la deuxième carte « riverain » stationnement par ménage – à l'instar de la ville de Bruxelles dont le coût la deuxième carte « riverain » s'élève à 100 € – et en utilisant les rentrées financières supplémentaires pour financer des boxes vélos. La commune pourrait également supprimer des places de stationnement voitures dans le futur parking souterrain prévu dans le cadre du réaménagement de l'îlot communal et réallouer l'espace dégagé à de nouvelles places de stationnement vélos sécurisées.

Enfin, nous déplorons que l'installation de boxes vélos puisse être compromise pour raison « esthétique » (intégration paysagère) alors que ceux-ci sont visuellement moins impactants que les voitures stationnées en voirie.

Stationnement voitures

Les voitures occupent actuellement la majorité de l'espace public à Ixelles. Elles incommode l'ensemble de la population alors que nombreux sont les habitants qui n'en possèdent pas. A titre illustratif, le nombre de rues où des enfants peuvent jouer en toute sécurité est proche de zéro. Les zones 30 laissent également à désirer, atteignant 2 à 3 % des voiries locales à Ixelles alors que des communes comme Jette et Etterbeek affichent un taux de l'ordre des 90 %¹. L'utilisation de l'espace public devrait être reconsidéré en fonction de la qualité de vie pour tous, et non en fonction des besoins d'une frange de la population dont le comportement de mobilité est source de pollution et d'encombrement de l'espace public.

Malheureusement, cet état d'esprit transparaît très clairement dans le PACS où le stationnement des voitures est privilégié au détriment de la sécurité des cyclistes et de cheminements piétons aisés et confortables. La rue de la Tulipe et la rue de Dublin en sont des exemples symptomatiques. Ainsi, il nous semble impératif, pour des raisons de sécurité, de supprimer à certains endroits la dernière place de stationnement voitures avant un feu pour cyclistes venant à contre-sens afin d'éviter un conflit entre le cycliste à l'arrêt et les automobilistes arrivant dans la même rue en tournant. Les dispositions légales vont d'ailleurs dans ce sens, interdisant le stationnement voitures à moins de 5 mètres en-deçà d'un passage pour piétons ainsi qu'à moins de 5 mètres d'un passage pour cyclistes et à proximité d'une côte et dans un virage. Nous appelons la commune à veiller au respect strict de cette disposition par un marquage au sol, des barrières physiques ainsi qu'une répression policière accrue comme nous l'évoquons ci-dessous. De plus, certains tronçons de voiries mériteraient aussi d'être délestés du stationnement en voirie au profit d'un autre aménagement de l'espace disponible, à l'instar de la rue du Trône entre la rue d'Idalie et la rue Caroly / place de Londres.

Le parking sauvage en est une autre illustration. A nouveau, ce sont les modes actifs (piétons et cyclistes) qui sont pénalisés étant donné que ce type de stationnement encombre, en toute illégalité et impunité, trottoirs, passages pour piétons et pistes cyclables. Ces comportements restent impunis, la police n'intervenant même pas aux demandes explicites des riverains et passants. Cette situation de fait prévaut notamment à la rue du Berger le samedi ou encore à la chaussée de Vleurgat dont le trottoir et la piste cyclable tracée sur le côté droit en direction de l'avenue Louise sont régulièrement envahis par des voitures mal garées. La commune devrait donner des indications claires à la police, contrôler le respect du non-stationnement sur les zones dites sensibles et prendre les mesures qui s'imposent pour empêcher physiquement le stationnement illégal, par exemple par la mise en place de potelets aux abords du trottoir.

Coût du stationnement

D'après le PACS, la première carte de dérogation « riverain » est obtenue au tarif de 15 €, contre 50 € la seconde. Cette tarification nous paraît faible – surtout au regard des coûts d'infrastructures nécessaires et pris en charge par la collectivité – et non dissuasive. On peut dresser le même constat par rapport à la tarification horaire et regretter que le premier 1/4 d'heure soit gratuit, incitant les gens à se déplacer en voiture pour faire des achats de proximité de courte durée (pain, journal, ...) alors que ce même déplacement pourrait s'effectuer à pied ou à vélo. Pourtant, la tarification peut avoir un réel impact sur les comportements de mobilité. Amsterdam, à l'instar d'autres villes européennes (Paris, Stockholm, ...), a d'ailleurs fait ce pari, portant le coût de la carte « riverain » à 150 € par an et la tarification horaire à 5 €. Les cartes « riverain » sont également distribuées avec parcimonie, en fonction des places disponibles. Les effets de cette politique volontariste se sont rapidement faits ressentir : - 20 % de la circulation et - 20 % de trafic cherchant une place.

SECRÉTARIAT
CENTRAL

rue de Londres 15
1050 Bruxelles
Belgique
T/F +32 2 502 61 30
info@gracq.org

1 LEBRUN, K., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F. et HUYEN, Ph. (2013), *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale – L'offre de transport à Bruxelles*, pp. 32-34.

En vous remerciant d'avance pour votre bonne attention et espérant la prise en compte de notre avis argumenté dans le futur Plan d'Action Communal de Stationnement de la commune d'Ixelles, veuillez, Monsieur le Bourgmestre et Mesdames et Messieurs les Echevins, recevoir l'expression de notre haute considération.

Pauline DE WOUTERS

Pour les membres actifs du GRACQ d'Ixelles

Copie du courrier à :

- Monsieur Pascal SMET, Ministre bruxellois de la Mobilité
- Monsieur Frederik DEPOORTERE, Manager vélo à Bruxelles Mobilité

**SECRÉTARIAT
CENTRAL**

rue de Londres 15
1050 Bruxelles
Belgique
T/F +32 2 502 61 30
info@gracq.org