

Élections communales et provinciales 2018



MEMO  
RANDOM  
2018

**Propositions du GRACQ  
pour la commune d'Ixelles**

*Le vélo, c'est l'avenir !*

# Propositions du GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) pour la commune d'Ixelles

## Table des matières

<b>1. LE GRACQ IXELLES S'ENGAGE POUR UNE COMMUNE CYCLABLE</b>	<b>3</b>
<b>2. SÉCURISER LES PARCOURS DES CYCLISTES</b>	<b>5</b>
<b>3. FAIRE D'IXELLES UNE COMMUNE 30 KM/H</b>	<b>6</b>
<b>4. AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO À IXELLES</b>	<b>8</b>
<b>5. AGIR SUR LES DÉPLACEMENTS SCOLAIRES</b>	<b>10</b>
<b>6. ANCRER LE RÉFLEXE VÉLO DANS LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE CONCERTATION</b>	<b>12</b>
<b>7. ENCOURAGER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO À IXELLES</b>	<b>13</b>
<b>8. SYSTÉMATISER LE CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU</b>	<b>14</b>
<b>9. SYSTÉMATISER LE SENS UNIQUE LIMITÉ</b>	<b>15</b>
<b>10. SÉCURISER LES CARREFOURS</b>	<b>16</b>
<b>11. ENTRETENIR LE RÉSEAU CYCLABLE</b>	<b>17</b>
<b>12. ASSURER L'INTERMODALITÉ</b>	<b>18</b>
<b>13. CRÉER DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DE QUALITÉ</b>	<b>19</b>
<b>14. RENFORCER LE RÔLE DE LA POLICE LOCALE DANS LA POLITIQUE CYCLISTE</b>	<b>20</b>

## 1. Le GRACQ Ixelles s'engage pour une commune cyclable

### QUI SOMMES-NOUS ?

Le GRACQ-Les Cyclistes quotidiens est une association sans but lucratif et sans appartenance politique qui a pour objectif la promotion du vélo comme moyen de déplacement. Notre démarche vise à créer les conditions pour que **toute personne souhaitant se déplacer à vélo puisse le faire dans les meilleures conditions** (intermodalité, accessibilité, sécurité, simplicité). Le GRACQ compte une cinquantaine de groupes à Bruxelles et en Wallonie qui agissent au niveau communal.

**Le groupe local du GRACQ d'Ixelles**, actif depuis de nombreuses années, se mobilise pour identifier les obstacles à la pratique du vélo, proposer des aménagements aux pouvoirs publics, rencontrer les élus, organiser des tours pédagogiques (avec les élus, la police et les citoyens), réagir aux enquêtes publiques, mener des actions ponctuelles (sécurisation de la piste cyclable chaussée de Wavre...). Pour sensibiliser le public, nous organisons des distributions de chocolats aux cyclistes à l'occasion de la Saint-Nicolas et de Pâques, ainsi que des rencontres autour d'un verre avec les sympathisants ixellois.

### LES ENJEUX

**Ixelles est une commune peuplée et traversée par de nombreux cyclistes.** Selon le rapport 2017 de l'Observatoire du Vélo<sup>1</sup>, on dénombre selon les périodes de l'année entre 390 et 648 cyclistes par heure au carrefour Couronne/Germoir, entre 321 et 466 au carrefour Louise/Bailli, entre 119 et 251 au rond-point de l'Université, entre 94 et 169 au carrefour Washington/Waterloo. Comme ailleurs dans la région, **ces chiffres sont en constante progression** depuis la fin des années 1990. Le développement du vélo électrique apporte de nouveaux défis en termes d'aménagements, de stationnement et de prévention du vol.

**Les enjeux vont au-delà du développement du vélo dans notre commune.** Il s'agit de prendre position sur des thèmes tels que la **mobilité durable** (réduction des coûts liés à la congestion automobile), la **qualité du cadre de vie** (qualité de l'air, réduction des nuisances sonores), la **sécurité routière**, le **partage** et l'**organisation de l'espace public**, le **bien-être** et la **santé publique** (lutte contre les maladies cardio-vasculaires, l'obésité, le diabète...), la **participation citoyenne**, l'**éducation**, la **cohésion sociale**... Pour toutes ces raisons, les politiques européennes, fédérales, régionales œuvrent à **accroître encore le nombre de cyclistes**. La commune doit faire sa part du chemin.

### LE RÔLE DE LA COMMUNE

**Échelon politique le plus proche des citoyennes et des citoyens**, la commune a un rôle essentiel à jouer pour favoriser les déplacements à vélo. Elle doit offrir des infrastructures adaptées mais aussi inciter à choisir le vélo, au moins pour les déplacements les plus courts : 60 % des déplacements urbains font moins de 5 kilomètres, une distance sur laquelle le vélo est le moyen de transport le plus performant.

Il est important que les élus aient une vision claire des enjeux. **Une politique cycliste volontariste est indispensable** pour faire avancer notre ville vers un mode de fonctionnement innovant et durable.

**Un territoire cyclable résulte de la mise en place d'un processus politique adéquat et non du relief ou de la météo.**

## CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

**Nos demandes pour améliorer la vie des cyclistes ixellois sont présentées dans les pages suivantes.**

De façon générale, la **stratégie cyclable** doit être élaborée de manière **concertée avec les administrations, les associations cyclistes et les usagers**. Les échanges entre ces acteurs et les partenariats qui peuvent en découler sont essentiels.

Il faut se donner les moyens de son ambition. Des moyens financiers mais également des **moyens de coordination**. Cela passe par la présence d'un **conseiller en mobilité**, la **prise en compte systématique du vélo dans les processus de planification et de gestion de l'espace public**, le **rôle joué par la police et la fiscalité**.

Enfin, **l'évaluation de la politique** menée sur la base d'indicateurs prédéfinis et le partage des bonnes pratiques sont également des ingrédients importants du succès.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

<sup>1</sup> Organisé par Pro Velo pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Observatoire du Vélo réalise des comptages de cyclistes depuis 1998. Ces comptages ont lieu en matinée et en soirée quatre fois par an en divers lieux à Bruxelles. <https://www.provelo.org/fr/page/observatoire-bruxelles-2017>



### Et surtout...

Mettez-vous au vélo ! Vous en découvrirez rapidement les avantages et l'agrément.

## 2. Sécuriser les parcours des cyclistes

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

**De nombreux Ixellois et Ixelloises prennent leur vélo chaque jour** pour se rendre sur leur lieu de travail ou de loisirs, pour aller à l'école ou y accompagner leurs enfants. Vu la situation géographique d'Ixelles, **porte d'entrée vers le centre-ville et les sièges des institutions européennes**, tout aussi nombreux sont les cyclistes qui empruntent les rues de la commune pour leurs déplacements. Ces cyclistes empruntent des itinéraires aménagés par la Région (comme les Itinéraires cyclables régionaux, ICR) et des itinéraires aménagés par la commune (sens uniques limités, bandes bus). Ils empruntent aussi des voies non aménagées, mais qui sont le chemin le plus direct vers leur destination. Pour tous leurs trajets, les cyclistes doivent pouvoir utiliser **des parcours continus et cohérents, avec des carrefours sécurisés.**

### LA SITUATION ACTUELLE

Le nombre de cyclistes à Ixelles augmente fortement chaque année, comme dans le reste de la capitale. Certaines voiries ont été aménagées mais **les aménagements restent insuffisants, réalisés de manière discontinue et en nombre trop limité.** Par conséquent, un grand nombre de points noirs subsistent pour les cyclistes sur les voiries ixelloises<sup>2</sup>.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

**Chaque point noir, chaque voirie, chaque carrefour, nécessite une solution d'aménagement différente.** Tel axe nécessitera une voie cyclable continue, telle rue aura juste besoin d'une réfection du revêtement avec un marquage léger. Il faut **agir au cas par cas, au plus près des réalités.** Diverses solutions sont aujourd'hui étudiées, les guides pratiques<sup>3</sup> existent et de nombreuses exigences légales sont clairement définies. Les zones avancées pour cyclistes aux carrefours, un marquage visible et continu, un bon éclairage, une signalisation claire pour les autres usagers sont autant d'outils au service de l'administration, pour des coûts souvent réduits.

**La locale d'Ixelles du GRACQ est désireuse de collaborer avec les autorités communales** pour améliorer la vie des cyclistes. Cela passe par une politique volontariste prenant en compte les besoins des cyclistes ixellois. C'est pourquoi nous voulons continuer à **être systématiquement concertés** pour tout (ré)aménagement de voirie, et ce par les différents service communaux : Mobilité, Urbanisme et Travaux, Police.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

<sup>2</sup> Les points noirs sont répertoriés par "Ping if you care" : <http://pingifyoucare.brussels/fr/ping-if-you-care-francaise/>

<sup>3</sup> Notamment le Vade-mecum vélo de la Région de Bruxelles-Capitale : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/publications-techniques>

### 3. Faire d'Ixelles une commune 30 km/h

#### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le concept de « **Ville/Village 30** »<sup>4</sup> consiste à **mettre l'ensemble d'une agglomération en zone 30**, à l'exception des axes routiers où la fonction de transit automobile domine largement et où les usagers vulnérables sont protégés par des cheminements séparés. Le 30 km/h devient la norme et le 50 km/h l'exception. **Des villes allemandes (Fribourg), autrichiennes (Graz), suisses (Zurich), britanniques (Portsmouth) et françaises (Lorient) l'ont déjà adopté.**

#### LES ENJEUX

- **Meilleure sécurité** : en conduisant moins vite, un conducteur élargit son champ visuel et anticipe les problèmes.. En cas de collision entre une voiture et un piéton, la probabilité de décès du piéton est 10 fois moins élevée à 30 km/h qu'à 50 km/h.
- **Convivialité et qualité de vie** : diminution du niveau sonore, du stress, de l'agressivité des véhicules. En ralentissant la circulation, l'espace public devient plus convivial pour d'autres usagers (enfants, parents avec poussette, seniors, cyclistes, piétons...).
- **Économie** : la réduction du nombre d'accidents s'accompagne d'une diminution des coûts pour la collectivité et pour le citoyen. De plus, une consommation plus faible en carburant est bénéfique pour tous. Enfin, le passage en zone 30 renforce l'attractivité des commerces, favorisés par un centre urbain convivial et apaisé.
- **Écologie** : une généralisation des zones 30 bien conçue diminue la pollution en induisant une vitesse réduite et une circulation fluide des automobiles, et en favorisant l'utilisation des modes actifs (marche, vélo...).

#### LA SITUATION ACTUELLE

Suite à la demande de nombreux riverains, **une première zone 30 à vu le jour dans le sud d'Ixelles en 2017**. Elle vient s'ajouter à la transformation en « zone de rencontre » des rues Keyenveld et du Berger, où les piétons et les vélos sont prioritaires. La transformation de la chaussée d'Ixelles en zone de rencontre est en cours. Le GRACQ tient à saluer ces premiers pas vers une ville plus agréable et plus durable. Mais alors que **le Plan régional de développement de 2002 prévoyait que la vitesse serait limitée à 30 km/h sur toutes les voiries de quartier en 2010** au plus tard, la commune d'Ixelles est à la traîne. Si un plan « zones 30 » a bien été rédigé en 2003, il reste mis en œuvre trop lentement. Des axes de pénétration importants comme les avenues Louise et de la Couronne (hors zones cyclables) se prêtent peu à l'instauration de zones 30, mais la morphologie des quartiers les autorise ailleurs dans la commune.

**Dans de nombreux quartiers (zone Fernand Cocq-Malibran...),** la typologie des croisements a transformé les rues en zones 30, mais l'absence de signalisation limite l'appropriation positive de l'espace public par les riverains. La mise en place d'une signalisation spécifique zone 30 acterait un processus vertueux.

**Dans d'autres quartiers (zone ouest d'Ixelles-Châtelain),** la largeur et la longueur des voiries incite les automobilistes à accélérer de manière dangereuse et bruyante pour les riverains. Vu la présence d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) dans ce quartier, des zones 30 permettraient de renforcer l'attrait pour les cyclistes et la sécurité de tous.

## CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Le plan régional de mobilité IRIS II <sup>5</sup> prévoit des incitants (cofinancement des plans zones 30 et du Plan communal de mobilité, subsides via le mécanisme des travaux subsidiés). C'est pourquoi nous demandons **l'accélération du processus de mise en zone 30, ainsi que des mesures concrètes et efficaces pour accompagner la mise en place de ces zones** (radars mobiles, contrôles de police, etc). En effet, sans contrôle réel, ces zones ne seront pas respectées et le changement sera d'autant plus long. C'est pourquoi nous demandons aussi de rendre public les comptages effectués en zone 30 par les radars fixes, par exemple au Conseil communal ou aux associations de riverains.

Plus largement, nous demandons aux pouvoirs publics de prendre les mesures nécessaires pour **faire du 30 km/h la vitesse par défaut en agglomération**. Il n'est pas indispensable de réaliser de lourds aménagements : des « effets de porte » bien conçus, une signalisation claire et une campagne d'information et de sensibilisation conséquente accompagnant la transition sont suffisants.

## POUR ALLER PLUS LOIN...

<sup>4</sup> Plus d'informations sur le concept de « ville 30 » : <http://www.ville30.be/Main/Accueil>

<sup>5</sup> <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/priorites-generales>

Et aussi : dossier « Ville 30 » du GRACQ : [http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier\\_ville30.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/dossier_ville30.pdf)

Bruxelles - La zone 30, brochure à l'attention des gestionnaires de voirie (IBSR) :

[http://gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_zone30.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/ibsr_zone30.pdf)

## 4. Améliorer l'offre de stationnement vélo à Ixelles

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Dans ses déplacements quotidiens et à proximité immédiate de son domicile, le cycliste doit pouvoir stationner facilement son vélo. Il existe **plusieurs types de stationnements correspondant à différents besoins**, de l'arceau pour **arrêts courts** au **parking de longue durée**. En 2015, 5 500 vols de vélos ont été déclarés à Bruxelles et en Wallonie, mais le **nombre réel de vols est évalué à plus de 10 000** ! Outre le fait qu'un vol peut décourager un cycliste de persévérer, 51 % des personnes qui ne font pas de vélo citent la **peur du vol comme obstacle à la mise en selle**. Le parking vélo constitue donc un véritable incitant à la pratique du vélo pour un coût 10 à 20 fois moindre qu'un parking automobile.

### LA SITUATION ACTUELLE

Ixelles est une commune à la fois résidentielle et commerçante. **L'offre de stationnement vélo est très insuffisante et ne répond pas toujours aux besoins des cyclistes**. Malgré les efforts des dernières années, les parkings vélo restent dispersés sur le territoire<sup>6</sup>. La plupart des **équipements publics** ne comportent qu'un petit nombre d'emplacements, dans le meilleurs des cas, et des **zones commerçantes** restent sous-équipées (rue du Bailli...) L'avenue de la Toison d'Or est l'un des endroits où le risque de se faire voler son vélo à Bruxelles est le plus élevé<sup>7</sup>. Dans les secteurs résidentiels, de plus en plus de vélos sont garés en rue faute d'espace dédié à l'intérieur des bâtiments. Le GRACQ encourage la multiplication des boxes vélo apparus depuis 2016, dont l'offre reste bien en dessous de la demande.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons une **amélioration qualitative et quantitative** de l'offre de stationnement vélos (sur et hors voirie). La commune doit intégrer le vélo dans chacune de ses nouvelles réalisations et installer des parkings vélo aux endroits stratégiques : lieux de travail, écoles, petits commerces, centres commerciaux, sportifs et culturels, hôpitaux, gares et autres points d'intermodalité, restaurants...

Un parking vélo doit être :

- **proche** des lieux de destination ;
- **sûr** pour le vélo et son utilisateur (éviter les lieux sombres et isolés, miser sur un lieu où le contrôle social sera élevé) ;
- **accessible** (absence d'obstacles depuis la voirie et accessibilité pour tous) ;
- **confortable** (bien éclairé, propre, adapté à tout type de vélos, couvert...) ;
- de **qualité** (solide, stable, espacé, permettant d'accrocher le cadre et la roue avant du vélo et adapté à la durée de stationnement). Les arceaux en U renversé, peu coûteux, conviennent bien pour le court terme, tandis que pour le long terme, il faut envisager un parking avec un accès sécurisé (box vélo, local vélo, à l'intérieur d'un parking public...). Il faut proposer du stationnement adapté pour tous les vélos (avec charrette, bakfiets, etc.).

Le stationnement vélo doit être intégré dans les processus de planification, comme c'est le cas pour le stationnement de voitures. **Le règlement communal d'urbanisme doit contenir des normes de stationnement vélo** (tant au niveau de la construction que de la rénovation), comme le RRU exige l'instauration de parking vélos dans tout nouveau bâtiment. Des brochures existent pour aider les gestionnaires à installer du stationnement vélo de qualité (spécifications techniques)<sup>8</sup>.

Enfin, **il est inacceptable qu'à Ixelles le coût d'une place en box vélo s'élève à 60 € par an alors que le coût d'une carte riverain annuelle pour une voiture est seulement de 15 €.**



## POUR ALLER PLUS LOIN...

<sup>6</sup> Voir la carte de la situation des possibilités de stationnement à Ixelles : <http://g.co/maps/ps29y>

<sup>7</sup> Voir le site <http://byebyebicycle.wordpress.com> mis en place par les associations cyclistes pour sensibiliser à la problématique du vol de vélos à Bruxelles.

<sup>8</sup> Voir <https://www.provelo.org/fr/page/mettre-en-place-un-bon-parking-velos>

Et aussi : Wallonie – Le stationnement vélo (SPW) : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_stationnement.pdf)

Bruxelles – Le stationnement vélo : [http://gracq.org/sites/default/files/rbc\\_stationnement.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/rbc_stationnement.pdf)

Stationnement cycliste en centre-ville : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_stationnement.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_stationnement.pdf)

Solutions de stationnement et de stockage des vélos : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_stockage.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_stockage.pdf)

## 5. Agir sur les déplacements scolaires

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La sensibilisation des plus jeunes à l'usage du vélo dans les trajets quotidiens est un enjeu de première importance. Si cet usage est intégré dans l'enfance, il a de bonnes chances de devenir un geste ordinaire pour l'adulte de demain. Cet objectif passe par **enseigner la conduite du vélo et les règles de sécurité**, rationaliser l'usage de la voiture et **conscientiser parents et enfants aux problèmes de mobilité** et aux alternatives existantes, **accroître le degré d'autonomie** des jeunes et leur **sens des responsabilités**.

**La commune, en tant qu'actrice centrale des politiques de déplacement, a un rôle essentiel à jouer.** Elle peut bénéficier du soutien de la Région, dont la politique Vélo encourage les écoles à se lancer dans des **actions de vélo-éducation** (« Brevet du Cycliste »<sup>9</sup>) et d'élaboration de **Plan de déplacement scolaire** (PDS)<sup>10</sup>. Elle propose des aides et des financements (conseillers, moniteurs, aide à la réalisation d'infrastructures telles que parking vélo...).

**Le Brevet du cycliste enseigne aux élèves de 5<sup>e</sup> primaire les bases de la conduite à vélo, en sécurité et en autonomie**, dans leur environnement immédiat. L'apprentissage allie théorie (code de la route, comportement...) et pratique (évolution dans la circulation).

Afin de **donner une suite au Brevet, plusieurs projets peuvent être mis en œuvre** :

- un **plan de déplacements scolaires** (PDS) destiné à améliorer la sécurité sur le chemin et aux abords de l'école;
- l'accompagnement d'un groupe d'élèves dans la **réalisation d'un réseau d'itinéraires conseillés** pour rejoindre l'école à vélo (« Construire son REVe »);
- l'organisation d'un **ramassage scolaire à vélo** selon un parcours et un horaire précis (vélobus).

### LA SITUATION ACTUELLE

De nombreux parents conduisent leur enfant à l'école toute proche en voiture, car ils **craignent pour leur sécurité... participant par la même occasion à l'insécurité sur le chemin de l'école**. Sans compter la **congestion** que cela génère : à Bruxelles, les déplacements scolaires en heure de pointe représentent 20 % du trafic !

**Chaque année, plus de 10 000 élèves bénéficient de la formation au Brevet du cycliste en Wallonie et à Bruxelles, soit seulement 20 % du public concerné.** On déplore également le nombre trop faible d'élèves qui mettent en pratique les compétences acquises. En cause : **trop peu d'itinéraires cyclables pour rejoindre l'école en toute sécurité** et des parents craignant d'envoyer leurs enfants sur la route.

**Pro Vélo organise le Brevet du cycliste dans quatre écoles de la commune d'Ixelles** : St-Joseph Boondael (depuis de nombreuses années), l'école 8 du Bois de la Cambre et l'école 9 Tenbosch (3<sup>e</sup> édition cette année), et enfin l'école 5 des étangs (2<sup>e</sup> édition cette année).

**Dans chacune des écoles**, deux classes par an participent au projet, donc **une cinquantaine d'enfants**. Le Brevet représente trois jours de formation pratique par classe (avec en amont une familiarisation au code de la route donnée par l'enseignant), plus une matinée commune aux deux classes pour le passage du Brevet.

Une convention avec la Commune permet à Pro Vélo de mettre en place progressivement dans ces quatre écoles **l'ensemble de son programme pédagogique** : une matinée par classe en 4<sup>e</sup> primaire pour préparer les élèves au Brevet et une journée par classe en 6<sup>e</sup> où l'on utilise le vélo comme moyen de déplacement vers une activité prévue par l'enseignant. **La Commune met à disposition un "pool cycliste"**, composé de gardiens de la paix et de membres de l'administration communale, qui aide les formateurs de Pro Vélo à encadrer les enfants. L'existence de ce pool est essentielle pour la pérennité des activités.

L'école Saint-Joseph-Boondael permet aux élèves de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> de se rendre à la piscine à vélo et plus en car. Chaque mercredi, deux membres du pool cycliste accompagnent les élèves et les enseignants, ce qui permet au projet d'exister car l'école n'est pas en mesure de fournir seule le nombre d'encadrants suffisant.

## CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

La commune doit encourager les directions des écoles ixelloises à répondre positivement aux sollicitations de la Région concernant le **Brevet du cycliste et l'élaboration de PDS**, et les assister dans leurs démarches. Nous demandons que la Commune finance la **généralisation du Brevet du cycliste à tous les élèves de 5<sup>e</sup> primaire**, ainsi que l'aménagement, dans l'enceinte des écoles, d'emplacements pour vélos abrités et sécurisés.<sup>11</sup>

La commune a un rôle primordial pour initier et **pérenniser ces projets**. La journée de remise du Brevet est l'occasion d'organiser un événement autour du vélo et d'encourager l'usage du vélo sur le chemin de l'école.

Nous demandons enfin que soit **renforcé le pool cycliste des gardiens de la paix**.

## POUR ALLER PLUS LOIN...



<sup>9</sup> <http://www.brevetducycliste.be>

<sup>10</sup> <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/pds>

<sup>11</sup> Pistes à explorer sur le site de l'Association Droit au vélo : <http://www.droitauvelo.org/spip.php?rubrique5>

Sur celui de Vélo Québec : <http://www.velo.qc.ca/transport-actif/Mon-ecole-a-pied-a-velo>

Et aussi :

Construire son REVe (Pro Velo) : <https://www.provelo.org/fr/page/ecoles-construire-son-reve>

Le vélobus – guide de mise en route (Pro Velo) : <https://www.provelo.org/fr/page/ecole-velobus>

## 6. Ancrer le réflexe “vélo” dans les processus de planification et de concertation

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La planification d'un territoire repose sur un ensemble **d'outils stratégiques et réglementaires qui visent à orienter et contrôler son aménagement**. La mobilité à l'échelle de la commune est régie par un **Plan communal de mobilité**. Des organes de concertation permettent d'impliquer les citoyens dans la conception des projets et la prise de décision.

**La politique cycliste n'est pas qu'une question d'infrastructure**. Pour être efficace, **elle doit être élaborée de manière transversale et coordonnée**, non seulement à travers la politique de mobilité et de travaux publics, mais aussi dans les politiques d'éducation, d'environnement, de logement, d'emploi... **Cette transversalité nécessite un pilotage efficace**, à l'aide d'outils de planification et d'évaluation, et d'**une personne de référence « vélo »**.

### LA SITUATION ACTUELLE

Si Ixelles dispose bien d'une **conseillère en mobilité** et qu'un dialogue existe au sein de l'administration entre les services de la Rénovation urbaine, des Travaux publics et de l'Urbanisme, la politique vélo ne repose toutefois sur aucun outil stratégique. Actuellement, **le vélo n'est pas systématiquement pris en compte lors de la conception des projets d'aménagements**. Si des aménagements cyclables sont envisagés, ceux-ci ne sont pas toujours optimaux, et il y a parfois des problèmes d'exécution à cause d'un manque de formation des techniciens. La rédaction prochaine du Plan communal de mobilité devra être saisie pour **mettre sur pied un Plan vélo digne de ce nom**.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons **l'intégration systématique du vélo** dans les processus de planification et de concertation. Pour cela, **une personne de référence doit être désignée comme « coordinateur vélo » au sein de l'administration communale**. Elle aura pour tâche d'élaborer un « Plan global vélo », qui détaille les mesures en matière d'infrastructures, de sensibilisation, d'éducation, d'évaluation et de contrôle (ordonnance chantier...) <sup>12</sup>. Elle devra aussi **coordonner les différentes actions en matière de vélo**. Cela signifie qu'elle sera consultée pour tout projet de réaménagement de voirie, qui devra améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes.

Afin que chaque commune puisse **évaluer son action en matière de politique cyclable**, la Région finance des audits BYPAD (Bicycle Policy Audit) <sup>13</sup>. Ixelles, comme la plupart des communes bruxelloises, a effectué cet audit en 2016-17. **Nous demandons un réel suivi du BYPAD, ainsi que la mise en œuvre du plan d'action** qui en découle. Pour alimenter la politique cycliste ixelloise, nous demandons qu'au moins une personne participe aux **conférences organisées par la Fédération européenne des cyclistes (ECF)** <sup>14</sup>. De la conception des projets à leur exécution sur le terrain, chaque **intervenant doit être formé** afin de respecter les bonnes pratiques en aménagements cyclables.

**La politique vélo doit être menée en concertation avec les usagers**. Nous demandons donc la mise sur pied d'une **commission « vélo »** qui rassemblerait représentants du Collège, de l'administration et du GRACQ. Celle-ci devra se réunir au moins six fois par an pour faire le point sur les mesures en matière de politique cycliste et examiner les projets de réaménagement de voiries.

### POUR ALLER PLUS LOIN...



<sup>12</sup> Ordonnance chantier : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/coordination-des-chantiers>

<sup>13</sup> Bicycle Policy Audit : <https://trimis.ec.europa.eu/project/bicycle-policy-audit>

<sup>14</sup> Vélo-city : <https://ecf.com/projects/velo-city>

Et aussi : « Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 : [http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf)

## 7. Encourager le développement du vélo à Ixelles

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le succès et l'acceptabilité d'une politique de déplacement novatrice **repose en grande partie sur la communication**. La méconnaissance des avantages du vélo est l'un des premiers obstacles auxquels on peut s'attaquer dans une campagne d'information. Pour développer et soutenir l'usage du vélo, **la commune a un rôle à jouer**.

### LA SITUATION ACTUELLE

De nombreux citoyens prennent conscience des limites du « tout-voiture ». Les communes sont encore trop peu nombreuses à susciter elles-mêmes le changement et les aménagements en faveur des cyclistes sont trop peu mis en valeur, ce qui n'encourage pas leur utilisation.

### LES ENJEUX

- **Changement des mentalités** en faveur des modes actifs.
- Développement du vélo comme **alternative à la voiture** et amélioration de la qualité de vie au sein de la commune (santé, convivialité, qualité de l'air...).
- Création d'une **synergie positive entre administration et citoyens**.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous souhaitons que des **efforts en communication et en promotion** soient systématiquement entrepris par la commune pour **accompagner la création d'un réseau cyclable local et encourager l'utilisation du vélo**.

Des **actions concrètes** promeuvent le vélo : la mise en selle des citoyens (lors de balades, ou spécialement pour les nouveaux résidents), la diffusion **d'informations sur les itinéraires et services vélo** (carte cyclable), une campagne de sensibilisation via le journal local, des dépliants, le site internet... Le vélo étant souvent perçu comme un outil de loisirs, il faut simultanément promouvoir des itinéraires de loisirs et quotidiens, car ces deux logiques se complètent.

Nous souhaitons que le **journal communal consacre régulièrement un article à la politique de mobilité** et aux actions des associations.

**En tant qu'employeurs, la commune doit montrer l'exemple** : octroi d'une indemnité vélo à son personnel (0,23 €/km), mise à disposition de vélos de service, de vestiaires et de douches, de parkings sécurisés, participation au programme *Bike to Work*...

L'octroi de **primes pour encourager l'achat de vélo à assistance électrique**, une mesure déjà mise en œuvre dans plusieurs communes en Wallonie et à Bruxelles, est également un bon moyen de promouvoir le vélo.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Bike to Work : [www.biketowork.be/fr](http://www.biketowork.be/fr)

« Ville cyclable, Ville d'avenir » - U.Schollaert, J.Dekoster – 1999 :  
[ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/cycling/cycling_fr.pdf)

Guide de politique cyclable – Promotion du vélo : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_promotion.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_promotion.pdf)

Fiches « action » - Promotion du vélo : [gracq.org/sites/default/files/presto\\_fiches\\_promotion.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/presto_fiches_promotion.pdf)

## 8. Systématiser le cédez-le-passage cycliste au feu

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le placement d'un panneau B22/B23 autorise le cycliste à franchir le feu orange ou rouge pour tourner à droite/continuer tout droit, à condition de céder le passage aux autres usagers. Cette mesure évite au cycliste des arrêts inutiles et pénalisants.



B 22



B 23

### LA SITUATION ACTUELLE

Depuis le 15 août 2012, le gestionnaire de voirie peut autoriser le cycliste à franchir un feu rouge ou orange au moyen des panneaux B22 (pour tourner à droite) ou B23 (aller tout droit). En région bruxelloise, un arrêté ministériel rend la mesure obligatoire depuis 2016 sur les voiries régionales et communales. Toute exception, pour des motifs de visibilité ou de configuration, doit être justifiée. De nombreux feux restent à équiper à Ixelles.

### LES ENJEUX

Le placement de B22 et B23 aux feux représente :

- un **gain de temps** : les cyclistes sont souvent arrêtés inutilement à des feux destinés à la régulation du trafic automobile.
- un **gain d'énergie** : chaque arrêt équivaut, pour le cycliste, à une dépense d'énergie pour repartir.
- un **gain de sécurité** : le cycliste n'est pas à l'arrêt dans l'angle mort des véhicules.

Les évaluations à Bruxelles et à l'étranger démontrent que cette mesure n'engendre pas d'accidents supplémentaires et n'a pas d'incidence négative sur le respect des feux de manière générale. Cette mesure permet donc d'augmenter l'efficacité – et donc l'attractivité – des déplacements à vélo à moindre coût.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons le **placement de panneaux B22 et B23 à l'ensemble des carrefours** où cette mesure peut être appliquée : **partout sauf exception** motivée en région bruxelloise. Généraliser le placement de ces panneaux constitue la meilleure façon d'assurer une bonne compréhension de la règle.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Wallonie – Code de la voirie – Utilisation des panneaux B22 et B23 :

[gracq.org/sites/default/files/2014\\_spw\\_b22\\_b23\\_criteres.pdf](http://gracq.org/sites/default/files/2014_spw_b22_b23_criteres.pdf)

## 9. Systématiser le sens unique limité

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un sens unique limité (SUL) est une **rue à sens unique que les cyclistes peuvent prendre dans les deux sens**, moyennant la signalisation appropriée.



### LA SITUATION ACTUELLE

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2004 (**arrêté ministériel du 18 décembre 2002**), les **sens uniques doivent obligatoirement être ouverts à la circulation des cyclistes à contresens quand** :



- la **vitesse maximale** autorisée ne dépasse pas **50 km/h** ;
- la **largeur libre de la chaussée** est d'au moins **3 m** (cependant, un SUL *peut* être ouvert à partir de 2,6m) ;
- **aucune raison de sécurité ne s'y oppose** (et qui ne puisse être corrigée).

En Région bruxelloise, 80 % des rues à sens uniques ont été converties en SUL. Du point de vue sécurité, les études démontrent que les SUL ne présentent pas de danger particulier.

### LES ENJEUX

- **Sécurité** garantie du fait de la visibilité réciproque des usagers. Cycliste et automobiliste adaptent leur comportement.
- **Plus courtes distances à parcourir et meilleur maillage du réseau cyclable.** Le cycliste peut ainsi éviter des axes de circulation dangereux et les itinéraires empruntés sont plus calmes.
- Le SUL peut être largement et facilement appliqué à **faible coût**.

Le SUL améliore la **continuité**, la **cohésion**, l'**attractivité** et la **sécurité** du réseau cyclable.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons **l'ouverture de tous les sens uniques aux vélos comme l'exige la législation**. Le meilleur moyen d'améliorer la sécurité est de **généraliser le principe du SUL**. Ainsi, la situation devient prévisible, facile à comprendre et sûre pour tous les usagers de la route. La signalisation suffit généralement à établir une sécurité objective. Si la disposition des lieux le justifie, un aménagement tel qu'un marquage au sol peut être établi dans les entrées, les sorties ou les courbes de la rue.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Bruxelles – Les contresens cyclables (IBSR) : [www.gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_sul.pdf)

Bruxelles – Sécurité des cyclistes et sens unique limité (IBSR) : [www.gracq.org/sites/default/files/ibsr\\_vs89\\_sul.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/ibsr_vs89_sul.pdf)

## 10. Sécuriser les carrefours

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le **risque d'accident grave** étant plus important aux intersections, il est impératif de les sécuriser correctement. Il existe trois types de carrefours : **à priorité, à feux et giratoire**. Choisir l'aménagement adapté dépend de plusieurs paramètres : fonction des voiries concernées et de l'itinéraire cyclable, intensité et vitesse du trafic motorisé...

### LA SITUATION ACTUELLE

**Mauvaise lisibilité, surdimensionnement des giratoires, peu ou pas d'espace au niveau des carrefours à feux pour se positionner et indiquer sa direction, écart de vitesse élevé entre usagers, revêtement inadapté...** sont autant de dangers rencontrés aux carrefours existants. Le giratoire de la place Albert Leemans, où passent des ICR, est quasi impraticable par les cyclistes à cause des pavés disjoints et du trafic automobile intense.

### LES ENJEUX

- Diminution du nombre d'accidents impliquant des cyclistes.
- Amélioration de la continuité du réseau cyclable.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous souhaitons que les aménagements sécurisent au maximum les carrefours. Le fonctionnement du carrefour et les trajectoires doivent être clairs et lisibles pour chaque usager. **Le cycliste doit être visible et prévisible afin d'assurer sa sécurité**. En général, il convient de **favoriser la mixité et la réduction de vitesse** afin de limiter l'écart de vitesse entre les usagers. Si cela est impossible, il faut veiller à réduire les points de conflits potentiels entre usagers.

- **Carrefour à priorité** : lorsque la voirie à traverser par le cycliste se caractérise par une circulation intense, il convient de prévoir un aménagement physique supplémentaire (éventuellement pour réduire la vitesse).
- **Carrefour à feux** : la création d'un sas aux carrefours permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules motorisés et de bénéficier d'une visibilité maximale. Il est recommandé de créer une bande cyclable d'accès au sas. Généraliser cette mesure à l'ensemble des carrefours à feux la rend plus compréhensible.
- **Carrefour giratoire** : le rond-point à bande unique est le carrefour le plus sûr sur les voiries à trafic modéré. Dans les giratoires plus importants, il faut veiller à la continuité des aménagements. Il est déconseillé de tracer une piste cyclable marquée dans un rond-point : elle augmente le risque d'accident.

Dans certains cas (croisement d'un axe rapide), mieux vaut proposer un croisement dénivelé (pont, tunnel).

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Les carrefours à feux : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_feux.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_feux.pdf)

Les carrefours giratoires : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_giratoire.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_giratoire.pdf)

Les carrefours « classiques » à priorité : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_carrefour\\_priorite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_carrefour_priorite.pdf)

Les croisements dénivelés : [www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_croisement\\_denivele.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_croisement_denivele.pdf)

Bruxelles – Vadémécum vélo :

Aménagements cyclables en giratoires : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_giratoires.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_giratoires.pdf)

Bruxelles – Aménagements cyclables en carrefour : [www.gracq.org/sites/default/files/rbc\\_carrefours.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/rbc_carrefours.pdf)



## 11. Entretien le réseau cyclable

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mettre davantage de gens en selle nécessite **plus d'aménagements cyclables... et l'entretien des infrastructures existantes**. Ceci concerne aussi bien **l'entretien léger du réseau (brossage, rafraîchissement du marquage, déneigement...)** que la **réfection complète des aménagements défectueux (réasphaltage...)**.

### LA SITUATION ACTUELLE

À Ixelles comme ailleurs, les **pistes cyclables sont mal entretenues**. Elles sont souvent jonchées de débris, voire de débris de verre (liés parfois à la présence de bulles à verre le long des pistes cyclables, comme sur la chaussée de Waterloo), responsables de crevaisons. Ces obstacles, ajoutés au très mauvais revêtements d'ensemble (trous, nids-de-poules), obligent à de fréquents écarts synonymes de mise en danger pour le cycliste.

Le manque de coordination entre administrations complique le signalement des problèmes et en retarde la résolution.

### LES ENJEUX

- Un entretien régulier du réseau cyclable **diminue le risque d'accident**.
- Une politique active d'entretien **prévient la circulation « hors-piste » des cyclistes**.
- **Garantir par tous les temps une praticabilité des axes** structurants du réseau cyclable évite de pousser les cyclistes sur des voies plus dangereuses où le risque d'accident est accru.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons que la commune développe un **plan global d'entretien des voiries** (idéalement en collaboration avec les pouvoirs régionaux) incluant la totalité du réseau cyclable afin de **garantir la sécurité et le confort des usagers**. Une attention particulière doit être apportée lors des **périodes automnale et hivernale**.

Il est également nécessaire de mettre en place une **équipe d'intervention** qui puisse être directement opérationnelle **après une tempête ou d'autres circonstances particulières**.

La **possibilité de signaler ce type de problèmes** via un guichet unique en ligne est un plus, à condition que la commune assure la gestion et le suivi des plaintes introduites.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Fix my street – Plateforme de signalement de problèmes sur l'espace public en Région bruxelloise :

[fixmystreet.irisnet.be](http://fixmystreet.irisnet.be)

Uello - Plateforme de signalement de problèmes vélo en Wallonie : [uello.be](http://uello.be)

## 12. Assurer l'intermodalité (accessibilité et parking)

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Mode de déplacement efficace pour les trajets courts, le vélo permet aussi d'effectuer des trajets plus longs sans avoir recours à la voiture quand il est **combiné aux transports en commun**. Favoriser cette combinaison développe un système de transport durable.

### LA SITUATION ACTUELLE

En Région bruxelloise, **81 % des cyclistes estiment qu'il n'est pas facile de combiner vélo et transports publics**. En cause : **peu de parkings vélo de qualité, mauvaise accessibilité...**

Pourtant, aux Pays-Bas, 40 % des usagers du rail rallient la gare à vélo et 14 % utilisent le vélo jusqu'à l'arrêt de bus.

### LES ENJEUX

- Combinaison de **modes de déplacement concurrentielle à la voiture** pour les longues distances.
- Avantages réciproques de l'intermodalité vélo/transports en commun:
  - le développement du vélo est encouragé grâce à un accroissement de la distance qu'il est possible de parcourir ;
  - le vélo est un moyen de rabattement précieux pour les opérateurs de transport en commun : il augmente la zone de chalandise des arrêts de plus de 10 fois par rapport à la marche.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons à la commune **d'aménager les points d'intermodalité pour les cyclistes** (gares, arrêts de bus et de tram, stations de métro et de voitures partagées, covoiturage). **Avec du stationnement de qualité** (parkings sûrs, commodes et abrités) et une **bonne accessibilité des lieux** (bordures, rampes, liaisons cyclables).

Même si la commune n'est pas entièrement responsable de ce type d'infrastructures, elle peut choisir d'être un **partenaire actif** et de collaborer de manière structurelle avec les opérateurs de transport (**SNCB, TEC, STIB**)

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Installations cyclistes au niveau des pôles d'échange :

[http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_intermodalite.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_intermodalite.pdf)

## 13. Créer des itinéraires cyclables de qualité (continus et balisés)

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Un itinéraire cyclable est un **parcours recommandé pour un déplacement à vélo**, qu'il s'effectue au sein d'une commune où à travers plusieurs communes. Pour être efficace, le cheminement doit être **sécurisé, continu et clairement signalé**.

### LA SITUATION ACTUELLE

Lorsqu'ils existent, les itinéraires sont trop souvent un ensemble de **tronçons cyclables mal connectés entre eux**, ce qui compromet leur efficacité et ne garantit pas la sécurité du cycliste. Le manque d'infrastructures adaptées et le sentiment d'insécurité sont pointés par 90 % et 69 % des citoyens comme un réel **obstacle à l'utilisation du vélo**.

### LES ENJEUX

Un véritable réseau cyclable visible, sûr, direct et agréable **augmente l'attrait du vélo pour les cyclistes convaincus ou potentiels**.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons le développement d'itinéraires cyclables répondant aux critères de **sécurité** (qualité des aménagements et mixité dans les rues à faible circulation où la vitesse est modérée), de **continuité** (trajet direct et rapide), de **cohérence** (itinéraires balisés et connectés dans un réseau plus large), de **confort** (revêtement de qualité, jonctions douces, bon éclairage, dénivelés minimisés) et d'**attrait** (environnement agréable).

Dans un premier temps les critères de sécurité et de continuité sont primordiaux pour attirer de nouveaux cyclistes. Dans un deuxième temps, il faut assurer la connexion des itinéraires au sein d'un réseau plus large. Sur les axes secondaires où le trafic est faible, la réduction des vitesses (30kmh/) et un marquage au sol suffisent généralement à assurer la sécurité du cycliste. Sur les voiries à grande circulation des aménagements séparés sont nécessaires.

Enfin, l'itinéraire doit faire l'objet d'une **communication afin de faire connaître son existence** aux citoyens : carte cyclable, inauguration d'aménagements...

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Planification d'un réseau cyclable : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_reseau.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_reseau.pdf)

Modération du trafic : [http://www.gracq.org/sites/default/files/presto\\_moderation\\_trafic.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/presto_moderation_trafic.pdf)

Signalisation directionnelle : [http://www.gracq.org/sites/default/files/spw\\_balisage.pdf](http://www.gracq.org/sites/default/files/spw_balisage.pdf)

## 14. Renforcer le rôle de la police locale dans la politique cycliste d'Ixelles

### DE QUOI PARLE-T-ON ?

La police locale joue un rôle essentiel au niveau de la sécurité routière. Elle **assure la prévention, l'intervention, l'assistance, le maintien de l'ordre public et les enquêtes** sur le territoire local. La police doit être accessible et à l'écoute du citoyen.

### LA SITUATION ACTUELLE

**L'insécurité routière est un frein majeur au développement du vélo** que l'on pense aux **excès de vitesse**, au **stationnement sauvage sur les trottoirs et les pistes cyclables**, aux **dépassements dangereux**, aux **refus de priorité**, à **l'arrêt sur les zones avancées pour cyclistes**, à la **conduite sous influence**...

Les chiffres relatifs au **vol de vélos** restent préoccupants (on estime ce chiffre à près de 10 000 pour 2015) : tant le vol que la crainte de se faire voler son vélo sont des freins à l'augmentation du nombre de cyclistes. Les cyclistes ne se sentent pas toujours écoutés et renoncent parfois à porter plainte.

De par leur souplesse d'intervention dans le trafic, les **brigades cyclistes** sont un moyen efficace de prévention et de répression des comportements dangereux. Celle d'Ixelles, bien que renforcée en 2017, ne dispose pas d'effectifs suffisants pour couvrir efficacement toute la commune.

### LES ENJEUX

- **Amélioration de la sécurité routière** qui profite aux cyclistes et à tous les usagers de la route.
- **Réduction du nombre de vols de vélos** et des actes de vandalisme.
- **Amélioration de l'image de la police** et du contact avec les citoyens, notamment via la brigade cycliste.

### CE QUE SOUHAITE LE GRACQ IXELLES

Nous demandons **que la police soit formée et attentive au respect du code de la route par tous les usagers**. La police locale doit jouer son rôle de prévention (rappel des règles, sensibilisation au partage de l'espace public...) mais également son rôle de répression (maintien de la praticabilité des aménagements cyclables, sanction des excès de vitesse, contrôle d'alcoolémie...).

En parallèle à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de stationnement vélo, un **plan de lutte contre le vol** doit être établi (enregistrement des plaintes, base de données partagée, patrouilles à vélo, gravure des vélos...).

**La brigade cycliste d'Ixelles** doit être renforcée. Ces policiers sont au contact direct de la population et sont les plus à même de comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les cyclistes.

### POUR ALLER PLUS LOIN...

Exemple de contrôle des distances de dépassement par une zone de police : [www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements](http://www.gracq.org/actualites-du-velo/controler-les-depassements)

## MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Vous avez des questions  
ou souhaitez poursuivre la discussion  
avec nous sur les enjeux de mobilité à Ixelles ?

Écrivez-nous à  
[ixelles@gracq.org](mailto:ixelles@gracq.org)