

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et des communications**

**REUNION DU
MERCREDI 2 AVRIL 2003**

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Vincent De Wolf (F) à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "l'aménagement des voiries adapté aux cyclistes".

(Orateurs: MM. Vincent De Wolf, Bernard Ide, Alain Adriaens, Jean-Pierre Cornelissen et M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente).

**Présidence de M. Claude
MICHEL, président.**

- La réunion est ouverte à 14h25'.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "l'aménagement des voiries adapté aux cyclistes".

M. Vincent De Wolf .- Les cyclistes se réjouissent des contresens installés dans beaucoup de communes bien qu'ils manquent parfois de continuité entre les communes. Ils empruntent, toutefois, principalement les grands axes, lesquels aujourd'hui sont dangereux, à défaut de pistes cyclables.

Les pistes cyclables suggérées par la peinture rouge au sol et les pistes cyclables formelles marquées par des lignes blanches discontinues représentent un plus pour les cyclistes bien qu'elles n'offrent pas de protection physique.

Est-il envisageable, lors des travaux de peinture des axes régionaux, de prévoir de tels dispositifs?

Lors des mêmes travaux de peinture, sera-t-il possible de réaliser le marquage des zones avancées pour cyclistes aux abords des carrefours, ainsi que des amorces de pistes cyclables?

Des projets existeraient pour favoriser l'intermodalité vélos/transports en commun.

Quelles dispositions comptez-vous prendre afin de permettre l'accessibilité des métros, trams, bus aux vélos, poussettes d'enfants et voitures d'handicapés?

M. Bernard Ide .- Les questions de M. De Wolf sont intéressantes.

Certaines personnes s'opposent au marquage rouge au sol car elles prétendent que, par temps de pluie, le risque de glisser est augmenté. Ceci est faux. Il faut mentionner que ce marquage n'équivaut pas à une piste cyclable et n'est pas garant de la sécurité des cyclistes.

Le marquage au sol impose parfois des itinéraires aux usagers du vélo alors qu'il serait souhaitable qu'ils puissent utiliser toutes les voiries.

Les zones avancées sont une très bonne chose pour les cyclistes. Il serait intéressant d'en mettre partout.

Une petite précision: les vélos pliables coûtent moins de mille euros.

Depuis près d'un an, prendre le métro avec son vélo pliable est autorisé, ce qui constitue un pas important dans le sens de l'intermodalité. Toutefois, emprunter le métro avec son vélo classique est difficile et limité à certains horaires trop rigides

(après 19 heures ou le week-end). De surcroît, cet accès est conditionné à l'achat d'un "vélo pass". Ne pensez-vous pas qu'il faille supprimer ce pass, dissuasif pour les cyclistes?

Il serait temps d'adapter la réglementation pour faciliter l'utilisation du vélo dans les métros.

Il est malheureusement encore plus difficile de prendre le train avec son vélo. Il reste beaucoup de travail à faire à ce sujet.

M. Alain Adriaens .- Le vélo est important en Région bruxelloise. Les dépenses pour le vélo voient leur rythme s'accroître. Il est peut-être difficile aujourd'hui pour l'administration régionale de répondre à l'ensemble des demandes et de faire les investissements nécessaires. Ne faudrait-il pas renforcer la cellule s'occupant des deux roues sur le territoire et sur les voiries régionales par l'engagement de personnel supplémentaire?

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Afin de développer les différents itinéraires cyclables, il faudrait probablement renforcer les moyens humains dont dispose la cellule deux roues.

Le marquage au sol ne résout pas l'ensemble des problèmes. En effet celui-ci n'est pas respecté par l'ensemble des automobilistes qui l'utilisent souvent pour stationner leur véhicule, ce qui perturbe les cyclistes.

L'administration de la STIB a du mal à se faire à l'idée de l'intermodalité dont nous parlons. Elle existe pourtant à l'étranger et encourage l'usage du vélo.

Supprimer le "vélo pass" ferait énormément pour l'intermodalité. La présence des vélos risque toutefois de poser des problèmes aux heures de pointe si l'on ne dispose pas d'autre matériel roulant. Pourriez-vous demander à la STIB de mener une réflexion pour trouver des solutions concrètes à ces problèmes?

M. Vincent De Wolf .- J'aimerais apporter quelques précisions par rapport à ce qu'a dit M. Ide. J'ai parlé de pistes cyclables suggérées, en peinture rouge, qui n'offrent pas de protection légale contrairement aux bandes discontinues.

M. Bernard Ide .- Vous m'avez mal compris. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Vincent De Wolf .- Enfin, je n'ai pas dit que tous les automobilistes les respectaient mais qu'elles améliorent la sécurité des cyclistes.

M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente .- Les marquages routiers constituent effectivement une aide précieuse pour tous les usagers de la route. Quant au recours de marquages spécifiques pour cyclistes, je tiens à poursuivre graduellement la finalisation du programme d'itinéraires cyclables régionaux comme il fut élaboré par mes prédécesseurs. J'ai récemment pu annoncer la finalisation des itinéraires cyclables n^{os} 1 et 15 qui évitent les axes à haute fréquence automobile, ce qui est d'ailleurs un des points de départ du réseau régional d'itinéraires cyclables.

Il est exact que les marquages au sol attirent explicitement l'attention sur la présence de cyclistes. Les bandes pour cyclistes délimitées de façon réglementaire offrent d'ailleurs une protection juridique en cas de litiges mais n'offrent évidemment pas de protection physique.

Un dispositif séparé pour cyclistes, comme nous le connaissons dans la rue de la Loi, doit dès lors devenir une option permanente sur les grands axes routiers, cela afin de consacrer des efforts particuliers aux usagers les plus faibles, comme les enfants, les seniors et les cyclistes inexpérimentés.

Cependant, je préfère la réalisation de marquages réglementaires aux bandes rouges qui ne font que suggérer leur présence et n'ont aucun statut légal. De plus, elles peuvent prêter à confusion en ce qui concerne l'espace réservé à chaque utilisateur de la voie publique. Dès lors, le recours à des logos cyclistes me paraît un meilleur moyen pour attirer l'attention sur leur possible présence. L'utilisation des bandes de suggestion est faite avec modération car, trop souvent, un faux sentiment de sécurité découle de leur présence.

Enfin, il faut renforcer la présence de cyclistes sur la voie publique à Bruxelles, notamment par l'attention particulière réservée aux cyclistes lors de travaux sur les voiries régionales. Un oubli peut malheureusement toujours survenir mais je puis vous assurer que l'effort pour valoriser le cycliste comme usager standard des voiries régionales est progressivement mais sûrement passé dans le domaine public au sein de l'administration.

J'ai demandé à mon administration de prévoir en cas de travaux d'entretien aux marquages et à la signalisation des voiries régionales, et où cela s'avère possible, lesdits "sas cyclistes" aux carrefours. Leur implantation n'a pas toujours été parfaite mais - quand cela est possible - l'attention nécessaire est à présent consacrée à cette petite intervention, pourtant précieuse pour les cyclistes, voire pour tous les usagers de la route désireux de traverser un carrefour.

Au sujet d'une meilleure intermodalité avec les transports en commun, sachez que la STIB a été convaincue de ne plus demander de titres de transport pour les vélos pliants. Elle prépare de plus, actuellement, une modification du règlement afin de faciliter le transport des vélos sur le réseau et cela évidemment dans le respect des autres usagers.

M. Bernard Ide.- Pouvez-vous me dire quand ce nouveau règlement sera d'application?

M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente .- Non, mais la STIB a reçu des instructions et le règlement sera effectif dans les plus brefs délais.

En outre, une attention particulière a été consacrée aux remises pour vélos aux arrêts des transports en commun. Des adaptations ont été apportées à quelques stations de métro en ce qui concerne l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, comme l'installation d'ascenseurs. Dans la deuxième moitié de cette année, ce sera également le cas pour les nouvel-

les stations sur la ligne 1 jusqu'à Erasme et les stations Gare centrale et de Brouckère. A terme, tous les arrêts souterrains seront équipés d'ascenseurs et de nombreuses demandes de permis ont d'ailleurs pu être introduites.

De nouveaux dispositifs feront progressivement leur entrée dans les rames de métro. Dans une rame, huit sièges ont été sacrifiés pour faire place à une chaise roulante et à deux vélos. Six sièges pliants ont cependant été prévus.

En ce qui concerne les lignes de surface, c'est la ligne 71 qui a été retenue comme ligne pilote pour une augmentation, au cours du printemps, de l'accessibilité des autobus pour les usagers à mobilité moindre. Notre approche est intégrale : tant les adaptations aux bus, comme les rampes, que les adaptations aux arrêts, y incluses des dalles tactiles pour les malvoyants, font partie du paquet.

Nous progressons donc fort en ce domaine et je suis heureux que la dynamique ait été créée.

M. Vincent De Wolf .- Je remercie Monsieur le Ministre pour sa réponse et me réjouis de la poursuite de l'action gouvernementale pour la promotion du vélo.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 15h00'.