

GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl
Rue de Londres 15
1050 Ixelles

Urban

Direction des Affaires juridiques
Département Conseil et Recours
Mont des Arts 10-13
1000 Bruxelles

OBJET : Avis du GRACQ relatif à l'enquête publique concernant le Règlement Régional d'Urbanisme « Good Living ».

Bruxelles, le 20 janvier 2023.

Madame, Monsieur

C'est avec beaucoup d'intérêt que le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens asbl a pris connaissance du projet de Règlement Régional d'Urbanisme actuellement à l'enquête publique.

En effet, la version actuelle du RRU s'avère soit lacunaire, soit obsolète en ce qui concerne les mesures liées au vélo. Notre association appelle de ses vœux l'adoption rapide d'un nouveau cadre réglementaire – qui se fait attendre depuis trop longtemps – et qui doit permettre entre autres de favoriser l'application concrète sur le terrain bruxellois des ambitions du Plan Régional de Mobilité « Good Move ».

Si cette nouvelle version contient des **mesures positives pour le développement du vélo** (aménagement cyclables, stationnement vélo, limitation de la place dévolue à l'automobile...), notre association s'inquiète néanmoins fortement de l'**absence de règles claires** concernant de nombreuses mesures.

Nous vous prions de trouver dans les pages suivantes nos remarques générales et celles relatives aux différents articles. Nous vous remercions de l'attention que vous leur porterez dans la suite du processus. Nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations respectueuses.

Pour le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens,



Florine CUIGNET

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE RRU

UNE RÉGLEMENTATION TROP FLOUE

La formulation du règlement régional d'urbanisme a été complètement revue : une réglementation simplifiée (plus accessible) et orientée « résultat » plutôt que de s'arrêter au principe de « la règle pour la règle » qui peut parfois s'avérer trop rigide et freiner le développement urbain. Si l'intention est louable, force est de constater que cette nouvelle version du RRU laisse beaucoup de place à **l'appréciation subjective du porteur de projet et de l'autorité délivrante**.

Le rapport d'incidences environnementales précise que l'application de cette nouvelle mouture du RRU « *nécessitera davantage de moyens, de formation et de coordination des autorités délivrantes* » (page 568), or il n'existe aucune garantie que les autorités délivrantes disposeront des moyens nécessaires et de la formation requise. Dans le cadre de ses activités, notre association constate le rôle important que peut déjà jouer, à l'heure actuelle, l'appréciation subjective des fonctionnaires délégués, et leur impact sur la qualité des projets de réaménagement de voirie. Dans sa version future, le nouveau RRU ne va que renforcer cet état de choses, en laissant une **plus grande place à l'arbitraire des décisions**.

Tel que formulé, **le RRU s'apparente donc davantage à un guide de bonnes intentions qu'à un texte réglementaire**. Une série de « règles de droits » se basent sur des **concepts relativement peu définis** (principe STOP, Universal Design...) et des **termes flous** (flexibilité, inclusivité, en suffisance...). Cette absence de directives précises est problématique. Nous rejoignons à cet égard les [critiques formulées publiquement par une coalition d'associations](#) dont notamment le BRAL, IEB et l'ARAU.

UNE TERMINOLOGIE ET DES TRADUCTIONS QUI PRÊTENT À CONFUSION

Notre association relève dans le texte des termes qui peuvent prêter à confusion.

Par exemple l'utilisation de « *zone de rencontre* » (espace ouvert public - article 8), qui ne correspond pas à la « zone de rencontre » au sens du code de la route.

De même, les « dispositifs de stationnement sécurisés » sont définis comme des « *arceaux ancrés dans le sol et permettant la fixation sécurisée des vélos* ». L'appellation « stationnement sécurisé » est généralement utilisée pour désigner le stationnement de long terme, dans des structures fermées ou à accès restreint, contrairement aux arceaux vélo. Par soucis de cohérence avec les guides de recommandation existants et avec la terminologie couramment employée dans le milieu cycliste, nous recommandons l'utilisation de « dispositif de stationnement vélo » ou plus simplement « arceaux vélo » pour désigner des arceaux vélo.

Enfin, nous remarquons des différences entre la version FR et NL : ces différences peuvent sembler mineures, mais peuvent néanmoins avoir un réel impact quant à l'application de la réglementation.

REMARQUES RELATIVES AU TITRE I : « ESPACE OUVERT »

ARTICLE 5 : RÉPARTITION DE L'USAGE DE LA VOIRIE PUBLIQUE

La volonté d'opérer un rééquilibrage de l'espace public plus favorable aux modes actifs, aux transports publics et aux espaces verts est particulièrement appréciable.

Selon l'observatoire de la mobilité (cahier 5), l'espace réservée en voirie pour la voiture était de 58,5% en 2014. Selon toute vraisemblance ce pourcentage est moins élevé à l'heure actuelle. À l'échelon régional, la fixation d'une limite de 50% de l'espace en voirie publique principalement dédié à la voiture n'est donc pas une révolution copernicienne, mais un objectif réaliste. Néanmoins, nous nous interrogeons sur la **pertinence de fixer un pourcentage identique pour toutes les voiries de la région, en faisant abstraction des spécificités du territoire et du réseau viaire bruxellois** (qui n'est pas homogène).

Nous remarquons également que cette répartition pourrait conduire à **définir le périmètre d'un projet de manière à faciliter l'atteinte du pourcentage réglementaire**. Par exemple, cela pourrait justifier de réaménager un axe comme le boulevard Toison d'Or/boulevard de Waterloo en excluant du périmètre d'intervention la petite ceinture – alors que cette autoroute urbaine au milieu de l'axe a un impact urbanistique majeur sur l'entièreté de la zone considérée.

D'autre part, l'article prévoit également que « *les espaces partagés de la voirie publique où les modes de déplacement actifs et/ou les transports en commun sont prioritaires entrent dans le calcul de cette superficie.* » Cette précision pourrait **conduire à des choix d'aménagement problématiques, afin de parvenir aux pourcentages requis**.

La rue cyclable est un parfait exemple : il s'agit (en théorie) d'un espace dévolu au cycliste, au sein duquel la voiture est « invitée ». La réussite d'une rue cyclable nécessite néanmoins des mesures complémentaires, liées à la réduction de la pression automobile (plan de circulation, réduction du stationnement...), ce qui n'est à l'heure actuelle jamais (ou très rarement le cas) car il n'existe pas de règle contraignante relative à l'aménagement d'une rue cyclable. La « rue cyclable » nous semble être le type d'aménagement que les porteurs de projet pourraient être tentés d'utiliser pour parvenir aux 50% requis sans avoir à toucher dans les faits à la place de la voiture, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

ARTICLE 11 : RÉPARTITION ENTRE LES MODES DE DÉPLACEMENT

L'article 11 souhaite donner une portée réglementaire au principe STOP. Cette hiérarchisation des modes est déjà inscrite dans le volet réglementaire du Plan Régional de Mobilité *Good Move*. Dans la pratique, force est de constater ce principe est fort peu (ou très mal) appliqué, car il n'existe aucune règle précise attachée à ce concept. Dans la mesure où **Good Living ne développe pas plus de règles concernant le principe STOP que le volet réglementaire de Good Move**, nous estimons que cet article n'est pas de nature à garantir son application sur le terrain.

ARTICLE 13 : LES CYCLISTES ET ASSIMILÉS

L'article 13 constitue un **réel pas en avant par rapport à la version actuelle du RRU**, qui s'avère particulièrement lacunaire sur la question des aménagements cyclables.

§1 – L'article fait clairement référence au document d'aide à la décision « le bon aménagement cyclable au bon endroit », qui n'a fait l'objet à ce jour d'aucune publication officielle. Sans plus d'explication, l'article ne permet pas de déterminer le type d'aménagement le plus adapté à la situation. Nous insistons donc pour que le document concerné (ou son équivalent) soit publiquement accessible au plus tard au moment de l'entrée en vigueur du nouveau RRU.

§2 – Le revêtement plan et adhérent doit être complété : « de préférence non modulaire et libre d'équipements techniques (avaloirs, grilles d'aération) ». Ces précisions permettent de garantir davantage de confort et de sécurité pour les cyclistes.

§3 – L'article porte la largeur minimale d'une piste séparée à 1,80 m (unidirectionnel) et 3 m (bidirectionnel), bordures enterrées comprises.

Nous demandons que seule la largeur utile soit considérée (à l'exclusion des bordures).

Étant donné que les directives de Good Living vont façonner la voirie pour plusieurs décennies, il est important que **les normes envisagées permettent de soutenir une vision de long terme**. Suite à la crise COVID, une série de pays/régions ont revu à la hausse le dimensionnement des pistes cyclables : en Flandre par exemple, ou encore en France où 2 mètres constituent la norme. Cela permet de tenir compte de la **croissance du nombre de cyclistes**, mais également **des vélos plus volumineux** (vélos-cargos, vélos avec remorques) qui se multiplient (notamment avec l'essor de la cyclologistique). Nous demandons que **la largeur minimale des pistes cyclables séparées du trafic soit portée à 2 mètres** (hors bordure et zone tampon) – comme c'est le cas des largeurs minimales de trottoir et d'emplacements de parking.

La notion d'obstacle isolé doit être précisée plus clairement : « obstacle isolé et impératif ». On ne peut pas accepter qu'un panneau publicitaire puisse être considéré comme « obstacle isolé » (ce qui est le cas à l'heure actuelle).

« *La transition entre une piste cyclable séparée et la chaussée se fait sans ressaut en maintenant la trajectoire du cycliste* ». À l'heure actuelle, de nombreuses pistes imposent au cycliste une manœuvre dangereuse pour se réinsérer en chaussée, en dépit d'une transition sans ressaut.

§4 – Les dimensions de la piste cyclable marquées telles que prévues sont particulièrement minimalistes : elles imposent aux cyclistes de rouler en file indienne et ne permettent par exemple pas à un parent de rouler à côté de son enfant. Nous comprenons que la largeur d'1,30m vise à s'adapter à un maximum de situation (flexibilité), mais nous estimons que le RRU devrait néanmoins **encourager des aménagements cyclables de qualité supérieure** (d'autant plus que la piste cyclable marquée est un aménagement largement répandu en région bruxelloise). Si le RRU se contente de définir un minimum, ce minimum deviendra la norme dans la pratique. Nous demandons donc que le RRU puisse être formulé en ce sens : « **La piste cyclable marquée a une largeur standard d'1,5m, avec un minimum d'1,3m lorsque la configuration de la voirie le requiert.** »

§6 – L'imposition d'arceaux vélo tous les 100m part d'une bonne intention (augmenter l'offre en stationnement vélo), mais ne correspond pas nécessairement aux besoins. Certains endroits nécessitent une grande densité d'arceaux, d'autres ne nécessitent pas de maillage aussi fin. La définition des « 100 mètres » est également complexe à déterminer, ainsi que l'a déjà démontré le Plan Régional de Politique de Stationnement.

L'arceau vélo ne doit pas être défini comme un dispositif de stationnement « sécurisé ».

ARTICLE 14 – TRANSPORTS EN COMMUN

§3 – ajouter « et les conditions visées à l'article 13, §2 et §3.

ARTICLE 15 – VÉHICULES AUTOMOBILES

§2 – Nous appuyons la volonté de réduire l'impact du stationnement motorisé en voirie.

« *Le stationnement des véhicules automobiles est soit aménagé de plain-pied avec le cheminement piéton et marqué au sol, soit aménagé avec un revêtement perméable.* » L'aménagement de stationnement automobile de plain-pied avec le trottoir, s'il est uniquement marqué au sol, risque de s'avérer problématique : les véhicules risquent de déborder de l'espace délimité uniquement à l'aide de marquage et d'empiéter sur l'espace piéton (de la même manière que de nombreux véhicules mal stationnés débordent aujourd'hui des marquages et empiètent sur la chaussée). Nous souhaitons que le marquage puisse être complété d'obstacles physiques (collés ou fixés au sol qui permettent la réversibilité de l'aménagement).

ARTICLE 28 - STATIONNEMENT DES VÉHICULES AUTOMOBILES

§2 – 5° L'article évoque « un ou plusieurs espaces pour le stationnement des vélos » ainsi que des « emplacements vélo ». L'article doit préciser que cet (ces) espace(s) pour vélos doivent être équipés de dispositifs d'accroche permettant d'attacher son vélo, avec un mètre de distance minimale entre les dispositifs d'accroche.

ARTICLE 29 - STATIONNEMENT VÉLO

Préciser dans cet article également que les emplacements pour vélo doivent disposer de dispositifs d'accroche permettant d'attacher son vélo, avec une distance minimale d'un mètre entre les dispositifs d'accroche.

Dans les lieux de destination (écoles, centres culturels, commerces...), au moins 10% du stationnement vélo doit être adapté aux vélos de plus grandes dimensions.

REMARQUES RELATIVES AU TITRE II : « HABITABILITÉ »

ARTICLE 25 – EMPLACEMENTS DE PARCAGE POUR VÉLOS

De manière générale, nous apprécions fortement que le RRU revoie à la hausse les normes de stationnement au sein des immeubles.

§1 – Nous ne comprenons pas ce qui motive l'exception concernant le logement social public : les personnes plus précarisées sont celles qui disposent d'un moindre accès à des solutions de stationnement vélo sécurisé.

§4 5° – Préciser : 10% minimum des emplacements.

§5 – Préciser : minimum 10% des casiers sécurisés permettent la recharge d'une batterie électrique.