

# Bulletin vélo du gouvernement bruxellois



Axes d'évaluation	Notes sur 5	TO DO LIST pour la fin du mandat
<b>Réduire la pression automobile</b>	<b>2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre la mise en œuvre des “mailles apaisées” pour atteindre 25 quartiers apaisés.</li> <li>• Mettre en œuvre la réforme de la fiscalité automobile, basée à la fois sur l’usage et sur les caractéristiques des véhicules.</li> </ul>
<b>Développer un réseau cyclable de qualité</b>	<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finaliser le bouclage d’axes structurants et emblématiques pour le vélo (petite ceinture, route du canal...).</li> <li>• Assurer la cohérence et la continuité des itinéraires cyclables.</li> <li>• Renforcer les normes de qualité pour les infrastructures cyclables et veiller à leur application.</li> <li>• Recruter le personnel nécessaire au sein de Bruxelles Mobilité pour la mise en œuvre et l’entretien des réseaux cyclables.</li> </ul>
<b>Améliorer la sécurité routière</b>	<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solutionner les principaux “points noirs” du réseau cyclable.</li> <li>• Systématiser le principe STOP sur le terrain</li> <li>• Continuer à renforcer la “Ville 30” et le système de contrôle/sanction</li> </ul>
<b>Améliorer la qualité de l’air</b>	<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la mise en oeuvre de rues scolaires</li> <li>• Traiter les “points noirs” en matière de qualité de l’air (Porte de Flandre...).</li> </ul>
<b>Développer le stationnement et lutter contre le vol</b>	<b>3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter drastiquement le nombre d’emplacements vélos sécurisés (aux différents lieux de destination).</li> <li>• Revoir à la hausse les normes de stationnement vélo au sein des nouveaux logements.</li> <li>• Coordonner l’action des différents acteurs du vol de vélo (dont les zones de police et le Parquet) afin d’intensifier la lutte contre le vol de vélo.</li> </ul>
<b>Encourager l’usage du vélo (communication, formation...)</b>	<b>4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuer le travail positif de communication, sensibilisation et support des initiatives de mise en selle</li> <li>• Toucher une plus grande part de la population bruxelloise au travers des différentes formations “vélos”.</li> </ul>

## AXE 1 - Réduire la pression automobile



### Nos principales demandes

- Canaliser au maximum le trafic motorisé vers les grands axes pour réduire le trafic sur les voiries de quartiers
- Mener une politique de stationnement ambitieuse, destinée à libérer de l'espace en voirie
- Mettre en œuvre un système de taxe kilométrique intelligente / péage urbain

### Évaluation

Le gouvernement s'est engagé à réduire l'usage de la voiture à 25% des déplacements d'ici 2030. La crise COVID et le télétravail structurel qui s'est instauré a clairement impacté le trafic motorisé, ainsi que le traduisent les comptages (-22% de trafic dans les tunnels entre avril 2019 et avril 2022).

Dans le cadre du plan régional de mobilité Good Move, la réalisation de 50 "mailles apaisées" d'ici 2030 doit permettre de **canaliser le trafic de transit sur les grands axes et de réduire la circulation motorisée au sein des quartiers**. D'ici la fin de la législature, l'objectif est d'initier 25 mailles. À l'heure actuelle, le travail a débuté pour 11 mailles seulement, et la concrétisation des toutes premières mailles va débuter à l'été 2022 (Pentagone, Cureghem, Colignon-Josaphat). S'il est un peu tôt pour s'exprimer sur la qualité des plans de circulation qui seront mis en œuvre, cette mesure est tout à fait essentielle à l'apaisement des quartiers. Une évaluation qualitative de la mise en œuvre de ces premières mailles est essentielle, afin d'améliorer la processus et de s'inspirer des meilleures pratiques.



En matière de stationnement, le gouvernement s'est engagé à **réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public** en favorisant le report vers le stationnement hors voirie. A cet effet, le plan Good Move prévoit la suppression de 65.000 emplacements en voirie. La suppression du stationnement reste pourtant une question délicate dans de nombreux projets de réaménagement, ce qui compromet la qualité du réseau cyclable, voire sa réalisation même (avenue de Tervueren, Toison d'Or, Louis Bertrand...).

Le gouvernement a également revu la **tarification du stationnement** en voirie : en dépit de l'augmentation générale des tarifs, le prix de base de la 1<sup>ère</sup> carte riverain reste encore particulièrement bas (15€/an au lieu de 10€/an), et n'est pas de nature à inciter les citoyens à se tourner vers des solutions hors voirie.

Enfin, le gouvernement s'est également engagé à mettre en œuvre une **tarification kilométrique intelligente**, basée sur l'usage de la voiture (kilomètres parcourus et moment d'utilisation) et sur les caractéristiques du véhicule (poids, puissance réelle et type de carburant utilisé). Le projet Smartmove a suscité beaucoup de critiques au sein des deux autres régions : en dépit de l'avis du conseil d'Etat, estimant que l'accord de coopération est facultatif pour sa mise en œuvre, il est malheureusement peu probable que cet engagement soit tenu. Notons également que Smartmove pourrait avoir un impact positif majeur sur la qualité de l'air et sur la sécurité routière, en décourageant l'acquisition et l'utilisation de véhicules plus volumineux, plus lourds et plus puissants.

#### TO DO LIST :

- ▶ Poursuivre la mise en œuvre des “maillages apaisés” pour atteindre 25 quartiers apaisés.
- ▶ Mettre en œuvre la réforme de la fiscalité automobile, basée à la fois sur l'usage et sur les caractéristiques des véhicules.



## AXE 2 - Développer un réseau cyclable de qualité



### Nos principales demandes

- Concrétiser des réseaux cyclables (cyclostrades + itinéraires cyclables régionaux)
- Assurer une bonne qualité des infrastructures (cohérence, sécurité, lisibilité, confort).
- Renforcer les effectifs de l'administration en charge des études et projets, de la réalisation, du contrôle et de l'entretien des infrastructures cyclables

### Évaluation

En dépit des progrès réalisés dans la concrétisation des réseaux cyclables et des nombreux projets en cours, le processus d'aménagement reste toujours très lent (certains projets de la précédente législature n'ont pas encore été réalisés).

Le gouvernement s'est engagé à **réaménager systématiquement les grands axes régionaux avec des infrastructures cyclables séparées**. La crise COVID a été l'occasion d'accélérer la mise en œuvre de pistes cyclables sur un certain nombre d'axes. C'est un important premier pas : il est nécessaire à présent d'améliorer la continuité de ces infrastructures et d'en renforcer la sécurisation.



L'investissement dans le **réseau structurant** s'est bien poursuivi sous cette législature, avec la réalisation de nouvelles pistes cyclables, et la concrétisation de plusieurs passerelles cyclo-piétonnes le long du canal. De nouveaux projets sont également en cours de développement. Selon la région, un tiers du réseau structurant vélo est actuellement mis en œuvre. Sur le terrain, les infrastructures cyclables continuent cependant de souffrir d'une **qualité variable**. Les projets d'infrastructures cyclables sont encore trop souvent réalisés de manière opportuniste et non pas dans une logique d'itinéraire : la cohérence des tracés cyclables s'en ressent largement. Le dimensionnement des pistes cyclables séparées du trafic et la sécurisation des intersections restent également des problèmes récurrents. La région s'est dotée de guides de recommandations, mais ceux-ci sont malheureusement trop peu suivis ou nécessiteraient une mise à jour pour apporter une réponse adéquate aux défis actuels.

Le bouclage du **réseau d'itinéraires cyclables régionaux (ICR)**, à nouveau dans l'accord de majorité, restera, une fois encore, une vaine promesse : une évaluation du réseau (établi en 1993) est toutefois prévue en 2023.

Des études de faisabilité ont été lancées par Beliris pour la **réalisation de 3 cyclostrades** le long des voies de chemin de fer (C28, C36 et C50) : le timing nécessaire aux diverses procédures ne permettra pas de concrétiser ces routes avant la fin de la législature. La continuité des cyclostrades entre le Brabant flamand et la région bruxelloise reste également problématique (chaussée de la Hulpe, boulevard de la Woluwe, Quatre-Bras de Tervueren, chaussée de Ninove, Houba de Strooper ...).

Une nouvelle version du Règlement Régional d'Urbanisme doit permettre d'instaurer des **normes de qualité pour les infrastructures cyclables**. Attendue depuis le début de la législature, une première version de *Good Living* vient d'être validée, avec une entrée en vigueur annoncée pour 2024 seulement. Le contenu exact n'est pas encore connu.

Bruxelles Mobilité souffre toujours d'un **manque de moyens humains**, et spécifiquement de personnel spécialisé dans le développement des infrastructures cyclables.

#### TO DO LIST :

- ▶ Finaliser le bouclage d'axes structurants et emblématiques pour le vélo (petite ceinture, route du canal...).
- ▶ Assurer la cohérence et la continuité des itinéraires cyclables.
- ▶ Renforcer les normes de qualité pour les infrastructures cyclables et veiller à leur application.
- ▶ Recruter le personnel nécessaire au sein de Bruxelles Mobilité pour la mise en œuvre et l'entretien des réseaux cyclables.



## AXE 3 - Améliorer la sécurité routière



### Nos principales demandes

- Faire du 30 km/h la norme en région bruxelloise, et n'appliquer le 50 km/h que sur les grands axes dotés de pistes cyclables séparées
- Résoudre les "points noirs" pour les cyclistes (ZACA)
- Application du principe "STOP" aux politiques de mobilité
- Encourager la création de brigades cyclistes au sein des zones de police et encourager à contrôler et sanctionner les infractions dangereuses pour les cyclistes

### Évaluation

La région s'est dotée d'un "Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030". Elle soutient financièrement des projets et mène des campagnes destinés à renforcer la sécurité des modes actifs (liés à la vitesse, à la sécurisation des traversées et des abords d'écoles...).

La **Ville 30** a vu le jour au 1<sup>er</sup> janvier 2021 : le 30 km/h est la norme, et 50km/h l'exception sur les grands axes. La Région soutient le financement de radars dans le cadre de la "Ville 30", afin d'intensifier les contrôles. Si sa mise en œuvre nécessite encore des efforts (infrastructures, contrôles...), les résultats en termes de réduction de la vitesse et d'accidentologie s'avèrent déjà positifs.



Le gouvernement s'est engagé à résoudre les 30 **zones à concentration d'accidents (ZACA)** de priorité 1 avant la fin de la législature : 90% d'entre elles auraient été traitées à ce jour. Une série de ces ZACA restent pourtant des endroits particulièrement insécurisants pour les cyclistes (Meiser, porte de Flandre, De Trooz, carrefour Avenue de Tervueren/Boulevard du Souverain, carrefour Bordet...). D'autres ZACA non prioritaires constituent également des points noirs majeurs du réseau cyclable (Barrière de Saint-Gilles, Saintelette/Yser...), pour lesquelles des solutions tardent à se concrétiser.

Le **principe STOP** est inscrit tant dans la déclaration de politique générale que dans le plan Good Move : sur le terrain, ce principe est encore trop peu appliqué lorsqu'il s'agit d'opérer des choix entre les différents modes de déplacement. Des efforts doivent encore être accomplis pour que ce principe dépasse, en pratique, le stade de la bonne intention.

Toutes les zones de police disposent à l'heure actuelle d'une **brigade cycliste**, hormis la zone Midi (en cours pour septembre). Depuis peu, Brusafe a mis sur pied une formation à destination des policiers à vélo, ce qui permettra d'uniformiser les pratiques et de renforcer l'efficacité des brigades cyclistes.

En dépit d'une nette amélioration des chiffres d'accidentologie (morts et blessés graves), et d'une attention plus forte portée à la sécurité des modes actifs, force est de constater que l'**agressivité routière** reste très palpable en région bruxelloise, avec de nombreuses infractions mettant en danger les usagers actifs qui restent impunies : cela continue d'impacter négativement le sentiment de sécurité des cyclistes.

#### TO DO LIST :

- ▶ Solutionner les principaux "points noirs" du réseau cyclable
- ▶ Systématiser le principe STOP sur le terrain
- ▶ Continuer à renforcer la "Ville 30" et le système de contrôle/sanction



## AXE 4 - Améliorer la qualité de l'air



### Nos principales demandes

- Respecter les normes OMS de qualité de l'air
- Renforcer la zone de basses émissions, avec sortie du diesel pour 2030
- Encourager l'usage du vélo comme solution logistique

### Évaluation

Le Gouvernement a exprimé sa volonté de faire converger les seuils actuellement fixés pour tous les polluants vers les **valeurs recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS)**. Malgré une amélioration considérable de la qualité de l'air ces dernières années, l'enquête *Curieuzenair* a démontré que la quasi-totalité de la population était encore exposée à des niveaux de NO<sub>2</sub> supérieurs aux normes OMS.

La région soutient financièrement le développement des rues scolaires destinées à protéger les plus jeunes de la pollution de l'air. On compte aujourd'hui 33 rues scolaires sur 558 écoles maternelles et primaires, ce qui reste limité à l'échelle régionale (6% des établissements).



© Yves De Bonte

Conformément à ses engagements, le Gouvernement vient d'adopter le **calendrier de la zone de basses émissions pour la période 2025-2035**. Celui-ci prévoit, pour les automobiles, la sortie des moteurs diesel pour 2030 et la sortie des moteurs essence, LPG et CNG pour 2035. Les deux-roues et les poids lourds seront concernés par la LEZ dès 2025.



Toujours selon ses engagements et en lien avec le durcissement de la zone de basses émissions, le gouvernement a réformé la **prime Bruxell’Air** : le “budget mobilité” est revu à la hausse pour les personnes qui décident de se séparer de leur voiture, qui peuvent en outre bénéficier d’un accompagnement. Plus de 1000 primes ont été accordées depuis le lancement en mars 2022.

Au travers du projet **Cairgobike**, le gouvernement promeut l’utilisation du vélo-cargo auprès d’un public de particulier, mais aussi de professionnels pour le transport de marchandises. Le projet vise ainsi à mettre sur pied un **écosystème favorable à la cyclo-logistique**, comme alternative aux livraisons en voiture/camionnette, et contribuer ainsi à une meilleure qualité de l’air. Selon l’Observatoire du vélo, le vélo-cargo représente actuellement 9% des vélos, contre 4% seulement en 2019.

#### TO DO LIST :

- ▶ Favoriser la mise en oeuvre de rues scolaires
- ▶ Traiter les “points noirs” en matière de qualité de l’air (Porte de Flandre...).



## AXE 5 - Développer le stationnement vélo et lutter contre le vol



### Nos principales demandes

- Adopter un “masterplan stationnement vélo” pour planifier le déploiement de l’offre en stationnement vélo sécurisé
- Encourager l’intégration des 19 communes au sein de la plateforme CycloParking
- Établir des normes ambitieuses en matière de stationnement vélo via le Règlement régional d’urbanisme
- Sensibiliser les zones de police et le parquet à lutter contre le vol de vélos et le recel.

### Évaluation

Le gouvernement bruxellois s’est engagé à accroître le stationnement vélo de courte durée ainsi que le stationnement vélo sécurisé, notamment aux principaux arrêts de transports publics.

On dénombre plus de 4000 emplacements sécurisés en région bruxelloise, mais aussi plus de 8000 demandes en attente. Les 10.000 emplacements sécurisés que Parking.Brussels ambitionne à l’horizon 2026 ne seront pas suffisants pour couvrir la demande actuelle. Si la région s’est dotée d’un “**masterplan stationnement vélo**” visant à planifier le développement du stationnement jusqu’en 2030, on regrette cependant que le Gouvernement ne se soit engagé sur **aucun objectif chiffré**.



Une nouvelle version du Règlement Régional d’Urbanisme doit permettre de revoir à la hausse les **normes de stationnement vélo au sein des immeubles**. Attendue depuis le début de la législature, une première version de *Good Living* vient d’être validée, avec une entrée en vigueur annoncée pour 2024 seulement. Le contenu exact n’est pas encore connu.

La gestion de la **plateforme Cycloparking** (gestion du stationnement vélo sécurisé) a été transférée à Parking.Brussels : à l'heure actuelle, 17 des 19 communes y adhèrent. La tarification d'un emplacement vélo sécurisé a été alignée sur celle de la 1<sup>ère</sup> carte riverain, passant de 60€ à 15€/an.

La région s'est également dotée d'un **plan d'action de lutte contre le vol de vélos**, qui implique plus activement les différents acteurs bruxellois, y compris la police et le Parquet. Les effets peinent encore à se faire sentir sur le terrain : l'ampleur du phénomène reste préoccupante, et l'impunité reste la règle (moins de 5% des auteurs de vols de vélos sont identifiés). Certains assureurs ont durci en conséquence leurs polices d'assurance en ce qui concerne la région bruxelloise.

Le système d'identification des vélos à l'aide d'un numéro unique, Mybike.brussels, développé sous la précédente législature, reste encore relativement limité : 5% seulement des vélos seraient marqués à l'aide du sticker jaune. La généralisation au niveau fédéral de ce système et de la base de données associée (ainsi que le prévoit le plan fédéral vélo "Be Cyclist") devrait permettre de renforcer l'efficacité du dispositif.

#### TO DO LIST :

- ▶ Augmenter drastiquement le nombre d'emplacements vélos sécurisés (aux différents lieux de destination)
- ▶ Revoir à la hausse les normes de stationnement vélo au sein des nouveaux logements
- ▶ Coordonner l'action des différents acteurs du vol de vélo (dont les zones de police et le Parquet) afin d'intensifier la lutte contre le vol de vélo



## AXE 6 - Encourager l'usage du vélo (formations, sensibilisation, communication)



### Nos principales demandes

- Encourager la formation au vélo et l'usage du vélo au sein des écoles
- Développer les formations à la conduite à vélo à destination d'un public d'adultes
- Encourager la population à expérimenter les différentes solutions matérielles via des formules de test
- Diffuser une image positive du vélo auprès des différents publics

### Évaluation

Les **initiatives au sein des écoles** sont nombreuses, mais continueront à dépendre de la volonté de chaque établissement scolaire tant que la formation au vélo - et plus largement à la sécurité routière - n'est pas intégrée au sein des programmes scolaires. La région accompagne et soutient ces différentes initiatives: plans de déplacements scolaires (PDS), Brevet du Cycliste (organisé dans 126 classes de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> primaire), rangs scolaires à vélo...

La région soutient également de **nombreuses formations et initiatives à destination d'adultes**, s'adressant à des public diversifiés: pour (re)mettre les Bruxellois-es en selle, les accompagner, les former à la réparation vélo...

(Bike Experience, Via Velo, Vélo Solidaires, Vélo-Trafic, Hirond'Elles, The Bike Project, Bike for Laeken...). Des formules de **test de différents types de vélos** sont également proposées dans le cadre de certains de ces projets (The Bike Project, Cairgobike, Bike Experience). Bruxelles Mobilité a débuté le recensement et la cartographie de ces initiatives, qui impliquent de très nombreux acteurs associatifs locaux.



Via **Bike for Brussels**, la région continue de communiquer sur les événements cyclistes et sur l'actualité du vélo. Des campagnes ont été organisées afin de communiquer sur les avantages du vélo (Good Mood routes, BrusselsFit, portraits cyclistes...). Ces campagnes visent des publics variés et diffusent une image positive du vélo. Le salon **Bike Brussels** continue d'accueillir au printemps de nombreux exposants, ainsi que des conférences thématiques.

Le public qui passe par les formations "vélo" reste encore limité par rapport à la forte augmentation de nouveaux cyclistes dans les rues de Bruxelles. On peut toutefois se réjouir des efforts consentis en termes de communication, de sensibilisation et de formations, qui contribuent à construire une **culture positive autour du vélo**, et à inciter davantage de Bruxellois-es à se mettre en selle.

#### TO DO LIST :

- ▶ Continuer le travail positif de communication, sensibilisation et support des initiatives de mise en selle
- ▶ Toucher une plus grande part de la population bruxelloise au travers des différentes formations "vélos"

