



Bonjour,

En vue des élections communales du 13 octobre 2024, le *Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens* (GRACQ) de la commune d'Ixelles reconnaît une amélioration de la situation pour les cyclistes depuis 2019. Il s'agit à présent de renforcer, d'accélérer le développement du vélo et de souligner ses bienfaits pour toute la collectivité.

Nous attirons l'attention des candidates et candidats ixellois-es sur les points suivants :

1. **Des infrastructures qui permettent à toutes et à tous, et à tous âges, de se déplacer à vélo:** notamment en développant le réseau de pistes cyclables séparées de la circulation automobile sur les axes les plus fréquentés, en réalisant et entretenant des infrastructures rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses et en aménageant un réseau cyclable balisé, continu et cohérent.
2. **Un environnement sûr pour se déplacer à vélo :** notamment en garantissant la sécurité sur la route par la répression des violences routières et en augmentant les moyens de la brigade vélo de la zone de police.
3. **Des solutions de stationnement vélo, sans crainte de vol :** notamment en développant l'action de la police, et en conditionnant la délivrance de permis d'urbanisme à la mise en place de solutions de stationnement de vélo sécurisé au sein de bâtiments.
4. **Un accès à une solution vélo adaptée aux différents besoins :** notamment en favorisant les systèmes de vélos partagés et les locations longue durée, en développant des aides financières et en mettant en place un réseau dense de services vélo.
5. **Des formations pour rouler à vélo :** notamment en soutenant la formation des cyclistes et en systématisant l'apprentissage du vélo et de la sécurité routière pour les enfants de primaire.
6. **Une combinaison « vélo/transports publics » facilitée :** notamment en garantissant des stationnements sûrs pour les vélos aux arrêts de transports en commun.
7. **Encourager le changement modal :** notamment en dissuadant l'utilisation de véhicules volumineux et lourds, grâce à des tarifs de stationnement proportionnels à leur poids et volume.
8. **Des politiques cyclables qui s'adaptent en permanence :** notamment en dotant les administrations communales de personnel formé nécessaire à la mise en œuvre de la politique cycliste et en impliquant systématiquement les usagères et usagers de même que les associations cyclistes.

Nous vous encourageons à consulter notre mémorandum en pièce jointe.

Nous nous réjouissons d'en discuter avec vous à votre convenance et vous invitons à nous contacter pour en savoir plus.

En vous souhaitant une campagne électorale riche en débats constructifs, nous vous prions d'agréer nos salutations distinguées,

Au nom du GRACQ Ixelles



Mémorandum à destination des candidats aux élections communales d'Ixelles du dimanche 13 octobre 2024

Le GRACQ – *Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens* – représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et défend leurs intérêts.

Le GRACQ de la commune d'Ixelles reconnaît une amélioration de la situation pour les cyclistes depuis 2019. Cela est le fait des actions communales et régionales, telle que la généralisation de la limite des 30 km/h, ainsi qu'une tendance de fond de développement des mobilités actives, renforcées par les crises sanitaire et énergétique. Cependant, il reste beaucoup à faire pour rendre la ville accessible à toutes et à tous, notamment aux cyclistes.

Le sujet de la mobilité est devenu clivant, d'où l'importance de quantifier l'évolution des pratiques de mobilité. [En 2019, 64% des ménages à Ixelles n'ont pas de voiture](#), les [bornes de comptages vélo en temps réel](#) battent chaque année des records, par exemple Boulevard Général Jacques, en face de la VUB, près de 300 000 cyclistes sont passés en cinq mois (1er janvier - 1 juin 2024)!

Alors que les transports sont [la première source d'émissions en Belgique](#), représentant près d'un quart des émissions des gaz à effet de serre, une accélération du développement d'une mobilité durable, active et zéro émission polluante telle que le vélo, est indispensable pour des raisons:

- **d'atténuation et de l'adaptation à la crise climatique** dans la perspective d'un [Bruxelles à +4 degrés par rapport aux moyennes historiques](#).
- **d'amélioration de la qualité de vie** avec une meilleure répartition de l'espace public pour un meilleur usage, par exemple en réduisant le bruit, premier facteur de stress en ville.
- **économiques**: un coût moindre pour un meilleur résultat. Les bénéfices de la pratique du vélo sont nombreux, prouvés par les [études de santé et bien être, mais aussi bénéfiques pour les pouvoirs publics et les commerçants](#) sur des cas réels partout en Europe et en Belgique.

Les outils sont déjà là, ce n'est plus le temps de l'expérimentation mais celui de la mise en place systématique et méthodique. La commune d'Ixelles peut et doit ouvrir la voie, en montrant les bienfaits du développement du vélo!



Lever les freins à la pratique du vélo

Maintenant, en selle!

Principales demandes du GRACQ Ixelles pour le mandat communal 2024 – 2029

1. Des infrastructures qui permettent à tou-te-s et à tous âges de se déplacer à vélo
2. Un environnement sûr pour se déplacer à vélo
3. Des solutions de stationnement vélo, sans crainte de vol
4. Un accès à une solution vélo adaptée aux différents besoins
5. Des formations pour rouler à vélo
6. Une combinaison « vélo/transports publics » facilitée
7. Encourager le changement modal
8. Des politiques cyclables qui s'adaptent en permanence

1) Des infrastructures qui permettent à tou·te·s et à tous âges de se déplacer à vélo



De quoi parle-t-on ?

Il faut **des aménagements cyclables qui accueillent tous les cyclistes en sécurité** indépendamment de leur âge, de leur genre, de leur origine, de leur niveau d'expérience et du type de vélo utilisé (classique, à assistance électrique, vélo-cargo, enfants etc.).

Mesures prioritaires

En collaboration avec la région, il est urgent de développer le **réseau de pistes cyclables séparées** de la circulation automobile sur les axes les plus fréquentés. Pour cela, il est important de privilégier dès que possible **la réalisation d'infrastructures rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses**, afin d'assurer à court terme de bonnes conditions de sécurité, sans attendre la réalisation de projets de grande ampleur.

Par exemple, l'avenue Legrand, les places Leemans et Flagey ou encore le carrefour Couronne et Gerموir restent des points noirs pour les cyclistes, souvent des ZACA (Zones À Concentration d'Accidents).

La **sécurité et la lisibilité des intersections** sont des priorités qui doivent aller de pair avec un **entretien des infrastructures pour qu'elles soient praticables toute l'année**, le **confort des aménagements** (largeur, revêtement, absence d'obstacles, le plus rectiligne etc.) et un **réseau cyclable aménagé de manière cohérente et clairement balisé**.

2) Un environnement sûr pour se déplacer à vélo



De quoi parle-t-on ?

Si un enfant de 10 ans s'y sent en sécurité, alors ce sera le cas de tout le monde. Or, aujourd'hui, il faut être téméraire pour laisser son enfant de 10 ans traverser Ixelles seul à vélo. Il convient de **concilier la sécurité objective et le sentiment de sécurité**. Pour cela, la mixité de la circulation est à privilégier dans les voiries calmes de quartier et sur les axes les plus importants, des aménagements séparés sont à prévoir. Les forces de l'ordre doivent **assurer le respect du code de la route**.

Mesures prioritaires

L'installation d'infrastructures, tels que les coussins berlinois ou des bacs à fleurs, incitent à respecter les limites de vitesses. Ces obstacles matériels permettent de ralentir la vitesse et de changer la perception de la route. Une attention particulière est à porter aux

abords d'écoles, parcs, plaines de jeux... La sécurité sur la route doit être **garantie en permanence**, même en cas de chantiers ou d'événements temporaires.

Il faut plus de **répression contre la violence routière et la rage au volant**, avec une forte présence policière contre les comportements dangereux, inciviques et agressifs au volant. Des sanctions contre les infractions qui mettent en danger les modes actifs, comme le stationnement sur les trottoirs et sur les pistes cyclables, la vitesse excessive, la conduite sous influence, ou encore l'agressivité au volant ne sont que trop rarement prises. **Un accroissement des moyens de la brigade vélo de la zone de police Bruxelles Capitale Ixelles** est une des solutions. **Multiplier les zones de livraison** permet de lutter contre les arrêts illicites sur les pistes cyclables, tout comme **l'entretien régulier des marquages** aux sols, dont un nombre important sont dans un état d'effacement avancé. La sécurisation des carrefours situés sur des voiries équipées d'infrastructures cyclables, et qui constituent des coupures insécurisantes, peut s'effectuer grâce aux rond-points à la hollandaise, par exemple à la place Brugmann.

3) Des solutions de stationnement vélo, sans crainte de vol



De quoi parle-t-on ?

Les cyclistes ont besoin de **stationnements à proximité directe des lieux de destination** : ils peuvent être de courte durée (arceaux) et de longue durée (accès sécurisé/protégé). Dans tous les cas, le stationnement doit être sûr et adapté à tout type de vélo, y compris de grand gabarit.

Mesures prioritaires

La lutte contre le vol de vélos doit être plus efficace. Outre la prévention avec l'enregistrement des vélos dans la base de données *MyBike*, il est crucial de **développer l'action de la police** sur le sujet. Même si entre 37 et 60% des vélos volés font l'objet d'une déclaration à la police (Safe.brussels - Focus de l'Observatoire n°2 - mai 2024), le taux d'élucidation est de 7% (La progression des vols de vélo en Belgique, 25 octobre 2022, police.be).

La commune doit **conditionner la délivrance d'un permis d'urbanisme à la mise en place de solutions de stationnement de vélo sécurisé au sein des bâtiments**. Elle peut aussi créer un **réseau de parking vélo** à contrôle d'accès au différents lieux de fréquentation (zones commerciales, lieux culturels, entreprises...) facilement accessible. Actuellement, les parkings vélo sécurisés sont réservés au stationnement résidentiel et intermodal, et uniquement accessibles sur abonnement annuel/mensuel. Par exemple, une compétence communale est de revoir la convention avec le groupe *Indigo* pour transformer une partie du parking de Flagey en parking vélo sécurisé stationnement de courte durée.

La commune peut mener un **audit participatif du stationnement vélo pour faire apparaître les besoins et les manques en matière de stationnement vélo**. Il faut aussi généraliser la **mise en place d'arceaux vélos** à proximité des passages piétons, comme c'est le cas sur une partie de la voirie régionale. Une distinction entre les *dropzones* des trottinettes en libre service doit être clairement marquée par rapport aux arceaux vélos publics. Enfin, la commune peut effectuer plus souvent le nettoyage des arceaux des vélos épaves.

Les emplacements vélos au sein des habitations sont peu développés, malgré un potentiel important. Il existe une prime régionale dans le cadre de "*Rénolution*" pour l'installation d'emplacements vélos, cependant largement inefficace. En effet, il est impossible de faire les travaux soi-même, et le montant de la prime est de 160 euros maximum pour deux emplacements, alors que la somme minimum pour introduire une prime *Rénolution* est de 250 euros. La commune pourrait offrir une prime plus flexible et ainsi montrer l'exemple à la région pour massifier les emplacements vélos sécurisés en intérieur.

4) Un accès à une solution vélo adaptée aux différents besoins



De quoi parle-t-on ?

Lutter contre la précarité mobilité passe par la **démocratisation de l'accès au vélo**. C'est garantir l'accès à un vélo aux publics plus précarisés et plus généralement permettre à toute personne de disposer d'un vélo adapté aux besoins.

Mesures prioritaires

Favoriser les systèmes de vélos partagés et les locations longues durées est une solution, auquel il faut ajouter une **aide financière** pour que les plus modestes puissent aussi en profiter. La commune peut aussi encourager les **initiatives de location sociale**, prêts de vélo pour les besoins particuliers au sein des vélothèques. Elle peut aussi proposer une **prime communale à l'achat de vélo** comme c'est déjà le cas pour d'autres communes bruxelloises en priorité adressée aux publics ayant les revenus les plus faibles et en les accompagnant à son utilisation. Un réseau dense de services vélo (vélocistes, ateliers, bornes publiques...) est à mettre en place sur l'ensemble du territoire.

5) Des formations pour rouler à vélo



De quoi parle-t-on ?

De nombreuses personnes souhaitent enfourcher un vélo, mais hésitent par manque d'expérience pour naviguer dans la circulation. La commune d'Ixelles a amélioré ces dernières années ses infrastructures cyclables, il est temps pour l'ensemble de ses habitant.e.s de pouvoir en profiter.

Il existe des **barrières liées au genre, le statut social et économique** qui limitent la pratique du vélo. D'après [une étude Pro Velo de 2023](#), les publics à cibler en priorité, et sous-représentés parmi les utilisateurs.trices de vélo, sont les femmes (40%) demandeurs d'emploi (2%), familles monoparentales (5,5%), personnes sans diplôme de l'enseignement supérieur (8%).

Les cyclistes ont besoin d'une formation pour maîtriser leur vélo, connaître les règles de circulation et acquérir les bons réflexes. Même les personnes qui ont une bonne maîtrise de leur vélo se posent d'autres questions, comme quelles sont les règles pour les panneaux visibles aux feux? Ai-je la priorité en traversant à vélo un passage piéton? S'insérer dans la circulation nécessite une vision claire sur ces questions, tout autant qu'une aisance qu'un simple après-midi sous la direction d'un.e moniteur.trice permet d'acquérir pour de nombreux.ses apprenant.e.s.

Mesures prioritaires

Les pouvoirs publics, et en particulier la commune, doivent **soutenir les formations des cyclistes pour maîtriser leur vélo, connaître les règles de circulation et acquérir les bons réflexes.**

Systematiser l'apprentissage du vélo et la formation à la sécurité routière au sein des écoles primaires et secondaires est vital. Il faut se fixer un objectif de pourcentage d'obtention du *Brevet du cycliste* parmi l'ensemble des élèves de 5e et 6e primaire de la commune.

Enfin, les personnes qui souhaitent s'exercer à vélo devraient pouvoir avoir accès à des **aires d'apprentissage** proches de chez elles afin de pouvoir s'essayer sans empiéter sur les autres usager.e.s.

Le commune peut aider à organiser le lien entre différentes associations pour identifier les besoins d'apprentissage parmi ces dernières, et ceux auxquels le GRACQ et *Pro Velo* peuvent soutenir.

6) Une combinaison « vélo/transports publics » facilitée



De quoi parle-t-on ?

Améliorer le potentiel du vélo grâce à la combinaison avec les trains, trams, bus, métros, est primordial.

Mesures prioritaires

L'accessibilité des stations et des arrêts aux vélos est encore faible. De même, le **stationnement vélo aux abords immédiats des transports publics**, à la fois sécurisé et libre (arceaux), est nécessaire, ainsi que des services comme la location de vélos, petites réparations... Enfin, les arrêts *De Lijn* et *TEC* présents sur le territoire communal sont à sécuriser, pour les usagers mais aussi pour les cyclistes car les arrêts en pleine voie sans quai sont particulièrement dangereux. Enfin, il est vital de **sécuriser les sens uniques limités (SUL)** où passent des bus en supprimant des places de stationnement pour accroître l'espace de la voirie.

7) Encourager le changement modal



De quoi parle-t-on ?

Certains moments de la vie sont propices à un **changement de mobilité**, tel que les déménagements, un nouveau travail ou l'arrivée d'un enfant... La commune doit faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement.

Pour encourager les automobilistes à devenir des cyclistes, il est important de transmettre une image positive du vélo, avec des campagnes de promotion, des balades ou encore des événements. Les aspects positifs comme le bien-être et le plaisir ainsi que des pratiques récréatives et sportives sont à valoriser.

Mesures prioritaires

Encourager l'usage du vélo comme solution logistique est possible avec des **appels d'offres communaux** à des prestataires utilisant les vélos et le financement de vélos adaptés aux services communaux.

La fiscalité doit orienter les choix de mobilité afin de rationaliser l'usage de la voiture et favoriser le report modal vers le vélo, y compris pour le public professionnel. Le principe de **pollueur-payeur est à appliquer à la mobilité**: contrairement aux voitures, les déplacements à pied et à vélo ont des externalités positives :

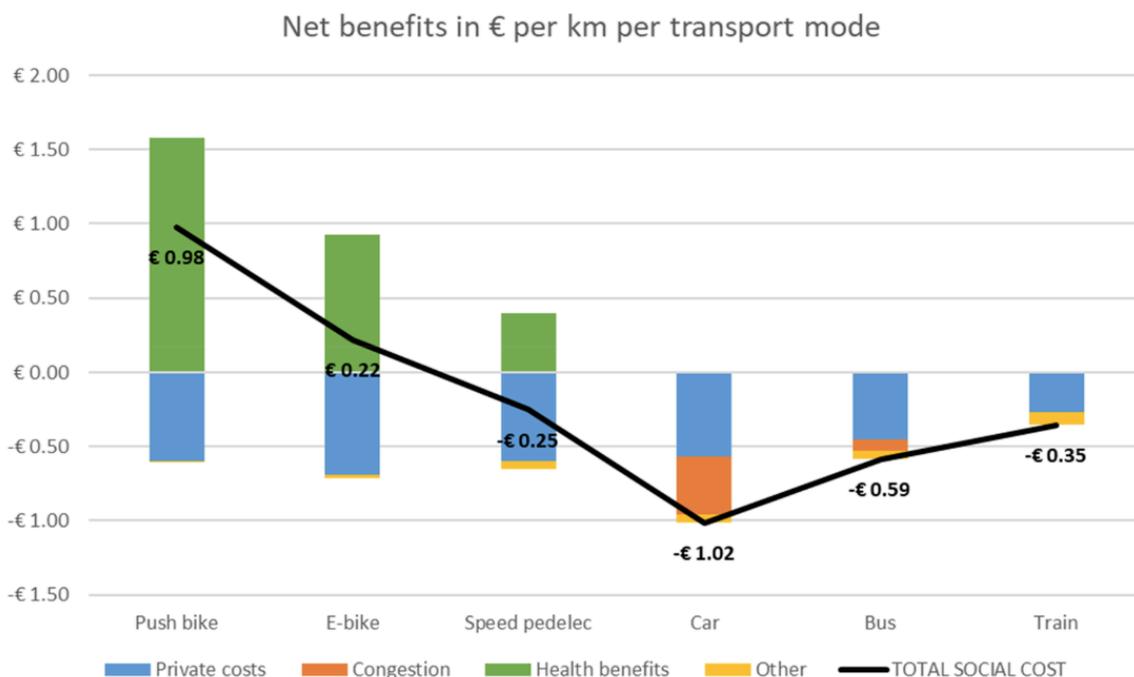


Figure 0-1 Social costs and benefits of passenger transport in the Benelux and NRW

Source : [A comparative cost-benefit analysis of cycling within the Benelux and North Rhine-Westphalia](#)

Pour [dissuader l'utilisation de véhicules volumineux et lourds](#), des **tarifs de stationnement proportionnels à leur poids et volume sont indispensables**.

Enfin, la création de **"bike parks"** pour encourager la découverte du vélo à travers une activité ludique et sportive, notamment par les plus jeunes, est une solution.

8) Des politiques cyclables qui s'adaptent en permanence



De quoi parle-t-on ?

Pour mener des politiques cyclables cohérentes et efficaces, **collecter des données quantitatives et qualitatives** est essentiel, par exemple en organisant des comptages ou des études de terrain. Une démarche de planification, de mise en œuvre et d'évaluation **BYPAD (Bicycle Policy Audit)** doit être appliquée. Pour cela, et pour développer les infrastructures et les activités cyclables, des moyens humains et budgétaires sont nécessaires. Afin d'éviter les doublons; une **cohérence des politiques régionales et communales** (centrales d'achat, subsides, formations etc.) doit aussi être assurée.



Mesures prioritaires

Doter les différentes administrations communales de **personnel formé nécessaire à la mise en œuvre de la politique cycliste** et **prévoir les budgets en conséquence** est primordial. Le concept de "ville du quart d'heure", avec une ville conçue pour être polycentrique, où les principaux services de proximité sont accessibles aux citoyen·ne·s à 15 minutes de marche ou de vélo, doit être mise en place à Ixelles.

Les usagers cyclistes et associations doivent être impliqués systématiquement par la commune, en participant aux consultations des projets à toutes les étapes, de la conception à la finalisation du chantier. Pour cela, l'organisation par les services communaux et l'échevinat en charge de la mobilité d'une commission mensuelle regroupant mode actif, incluant des représentants des piétons, des personnes à mobilité réduite et des cyclistes vélo est une priorité pour le GRACQ Ixelles, sur le modèle des réunions mensuelles de la commune de Schaerbeek.

Toute politique d'aménagement urbain destinée à rééquilibrer l'espace public en faveur des modes actifs, des espaces verts, et de la population est bénéfique à toutes et à tous. Cela passe par **une politique de stationnement ambitieuse**, avec un système de tarification qui favorise le stationnement des véhicules à moteur hors voirie, qui limite le nombre de cartes riverains et qui soutient les systèmes de partage de voitures. Cela passe aussi par des **plans de circulation qui hiérarchisent les voiries** et libèrent le cœur des quartiers des circulations de transit, sans empêcher les habitants d'y accéder.