

VADMECUM VÉLO  
EN RÉGION DE BRUXELLES TC

# Plan vélo 2010-2015

# Table des matières

1- Préambule .....	
2- Le premier Plan vélo 2005-2009 .....	
1. Les infrastructures (« Engineering ») .....	
2. La promotion et la sensibilisation (« Encouragement ») .....	
3. L'apprentissage (« Education ») .....	
4. La mise en application (« Enforcement ») .....	
5. Conclusion .....	
3- Audit préparatoire au Plan vélo 2010-2015 .....	

<b>1. Objectifs, principes et monitoring</b>	<b>20</b>
1.1 O bjectif chiffré : 20 % des déplacements à vélo en 2018	22
1.2 Prise en compte des critères de cyclabilité	23
1.3 Soutien à la politique cyclable dans les communes	24
1.4 Le vélo au sein de Bruxelles Mobilité	25
1.5 Évaluation et monitoring	26
1.6 Réseaux Internationaux	27
1.7 Diminution de la pression automobile :	
conditions de succès de la politique vélo	28
1.8 Le vélo dans les quartiers durables	29
1.9 Le vélo et le logement	30
1.10 Le vélo et les autorisations d'urbanisme	31
1.11 Le vélo et les Organismes d'Intérêt Public	32
1.12 Le vélo, l'économie et l'emploi	33
1.13 Le vélo et les commerces	34
1.14 Le vélo et l'égalité des chances	35
<b>2. À vélo à Bruxelles en toute sécurité</b>	<b>36</b>
2.1 Analyse des accidents	38
2.2 Sécurité des infrastructures vélo	39
2.3 S'attaquer en priorité aux points les plus dangereux	41
2.4 Sécurité et sensibilisation	42
2.5 Prévention et contrôle	43

# Table des matières

3.2 Généralisation du Brevet du cycliste	46
3.3 Vélo-éducation au travail	47
3.4 Vélo-éducation à destination de groupes cibles	48
3.5 Visites par les décideurs bruxellois d'initiatives exemplaires	49
3.6 Réseau CeMa (Conseillers en Mobilité/Mobilité Adviseur)	50
<b>4. Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles</b>	<b>52</b>
4.1 Sensibilisation au vélo par la participation	53
4.2 Communication et promotion	54
4.3 Semaine de la mobilité et Dimanche sans voiture	55
4.4 Augmentation du nombre de moments sans voiture	56
4.5 Information internet vélo interactive	57
4.6 Bruxelles en poche, à pied ou à vélo	58
4.7 Lancement d'un Bicycle Account	59
4.8 Le vélo dans les Plans de déplacements	60
<b>5. Services pour cyclistes</b>	<b>62</b>
5.1 Renforcement du système de vélos partagés Villo !	63
5.2 Les Points vélo	64
5.3 Le vélo électrique	65
5.4 Lutte contre le vol de vélo	66
<b>6. Infrastructures cyclables</b>	<b>68</b>
6.1 Aboutissement du réseau d'itinéraires cyclables régionaux	70
6.2 Pistes cyclables	73
6.3 Le vélo et les transports publics	75
6.4 Promenade Verte et Balade bleue cyclo-piétonnes	76
6.5 Le RER vélo	77
6.6 Entretien	78
6.7 Normes pour infrastructures vélo	79
6.8 Stationnement des vélos	80

# Préambul

Chère lectrice, cher lecteur,

En septembre 2010, le gouvernement a adopté son plan régional de déplacements ♦ Via IRIS II, la mobilité devient un élément fondamental d'une Région durable ♦ Tout comme la politique régionale de déplacements, la politique vélo n'est pas uniquement une question de mobilité, mais c'est également une question d'environnement, de développement social, économique et urbanistique ♦

Sur un territoire limité et fortement urbanisé comme celui de la Région de Bruxelles-Capitale, les déplacements en vélo jouent un rôle important dans cette politique de mobilité durable : le vélo ne pollue pas, il est silencieux et bon pour la santé ♦ Mais il est surtout très efficace pour les déplacements qui vont jusqu'à 5 km dans la ville, bien que les amateurs de sport doublent facilement cette distance ♦

Le Plan de mobilité IRIS II précise que d'ici 2020, pas moins de 20 % des déplacements mécanisés doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018 ♦ Nous devons donc tout mettre en œuvre pour avoir plus de cyclistes, en les convainquant, en offrant des conditions, des services et des infrastructures sûres et évidemment en s'assurant que dans toutes les étapes des travaux d'aménagement, on tienne compte du cycliste, du piéton et du transport public ♦

Bruxellois et navetteurs profitent déjà des avantages du vélo afin d'atteindre rapidement leur destination sans dépendre des embouteillages ♦ Ils utilisent leur vélo pour aller au travail, à l'école, à une activité culturelle ou à un événement sportif, pour faire des courses ou rendre visite à des amis ♦

Le Plan vélo 2010-2015 est la concrétisation de l'orientation prise par la politique vélo, sur base d'une analyse du premier Plan vélo 2004-2009, des recommandations de l'audit *BYPAD* 2010, et enfin, également des objectifs de la nouvelle politique vélo pour la Région de Bruxelles-Capitale ♦ Cela se traduit par des actions et des mesures au niveau de(s) :

- π objectifs, principes et monitoring ;
- π la sécurité à vélo ;
- π la formation et l'éducation cycliste ;
- π la promotion et la crédibilité du vélo à Bruxelles ;
- π services pour les cyclistes ;
- π infrastructures pour les vélos ♦

Avec vous, nous voulons, avec ces actions et ces mesures, atteindre les objectifs du Plan IRIS II, avec la *volonté évidente* de « *mettre les bouchées doubles* » ♦

Nous vous souhaitons une bonne lecture, mais surtout beaucoup de plaisir à vélo ♦

**Brigitte Grouwels**  
*Ministre chargée des Travaux Publics  
et des Transports*

**Bruno De Lille**  
*Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

# **Le remier**

## **Plan vél**

### **2005-2009**

La planification de la politique vélo à Bruxelles a fait ses premiers pas en 2004, suite à un audit « *BYPAD* » (*Bicycle Political Audit*) ♦ Cet audit a permis d'établir les recommandations qui furent la base du premier Plan vélo 2005-2009 ♦

Nous présentons ici les résultats obtenus en 2009 par rapport aux objectifs de 2005 ♦ Ceux-ci s'organisaient autour de quatre axes :

- 1 ♦ Les infrastructures (« *Engineering* »)
- 2 ♦ La promotion et la sensibilisation (« *Encouragement* »)
- 3 ♦ L'apprentissage (« *Education* »)
- 4 ♦ La mise en application (« *Enforcement* ») ♦

## 1. Les infrastructures (« *Engineering* »)

### *Pistes cyclables et bandes cyclables suggérées*

#### **Objectif :**

Aménager la totalité des 320 km de voiries régionales avec des pistes cyclables séparées, des pistes cyclables marquées ou des bandes cyclables suggérées en marquage ♦

#### **Résultat :**

Fin 2009, en plus des 90 km déjà existants en 2005, 64 km supplémentaires ont été aménagés, soit un total de 154 km réparti comme suit :

- π 8 2 km de pistes cyclables séparées (10 km aménagés entre 2005-2009) ;
- π 3 7 km de pistes cyclables marquées (23 km aménagés 2005-2009) ;
- π 7 km de bandes bus accessibles aux cyclistes (6 km aménagés 2005-2009) ;
- π 3 5 km de bandes cyclables suggérées (34 km

#### **Résultat :**

Les 478 carrefours équipés de feux de signalisation disposent pratiquement tous de sas vél

### *Itinéraires cyclables régionaux (ICR)*

#### **Objectif :**

Finaliser la totalité des 16 itinéraires du rés

#### **Résultat :**

En 2005, 4 ICRs existaient déjà ♦ Entre 2009, 1 ICR a été réalisé ♦ Soit 5 itinéraires nagés sur les 19 prévus initialement ♦ L'IC été aménagé provisoirement ♦

### *Le vélo et les transports publics*

#### **Objectif :**

Garantir l'accessibilité des cyclistes aux tra en commun : métros, trams, bus et trains ♦

#### **Résultat :**

Plusieurs stations de métro ont été équipées : goulottes intégrées aux escaliers, ou d'ascenseurs ♦ En outre, en dehors des heures de p les vélos sont désormais admis dans les mé à bord de certains trams ♦ Enfin, l'accès de bus aux cyclistes est autorisé dans certains

### *Points vélo*

#### **Objectif :**

Développer 4 Points vélos dans les grandes de la Région et 4 autres dans des lieux publ stations de transports publics importants ♦

#### **Résultat :**

3 Points vélos ont été créés dans les gares : Nord, gare Centrale et gare Bruxelles-Luxe

aménagement 2005-2009) ♦

### *Zones avancées pour cyclistes (ZAC) – sas vélo*

#### **Objectif :**

Équiper d'un sas vélo tous les carrefours régionaux à feux ♦

1 Point vélo a été créé au Campus de la Pla

### *Stationnement vélo*

#### **Objectif :**

Élargir et compléter le réseau de parkings, particulièrement dans les quartiers résidentiels fortement peuplés ♦

#### **Résultat :**

Presque toutes les stations de métro possèdent des parkings vélos, généralement couverts ♦ Près de 2 500 places de parking, sur voiries régionales, sont désormais disponibles ♦ En ce qui concerne le stationnement résidentiel, quelques projets pilotes ont été lancés ♦

### *Sens Unique Limité (SUL)*

#### **Objectif :**

Veiller à l'introduction d'un plan SUL par toutes les communes et convaincre celles-ci d'appliquer ce plan ♦

#### **Résultat :**

En 2009, toutes les communes ont mis en œuvre un certain nombre de SUL ♦ Cependant, certaines voiries à sens unique n'ont pas été mises en SUL suite à la libre interprétation de la législation qui évoque des « circonstances locales » pour justifier la non-ouverture de la voirie à contresens pour les cyclistes ♦

### *Engineering et sécurité routière*

#### **Objectif :**

Optimiser les infrastructures actuelles et futures en fonction de l'établissement d'une liste de

#### **Résultat :**

Sélection de 60 points noirs sur les 250 existants (tous modes confondus), devant être traités en priorité ♦ La sélection de ces 60 points a été effectuée en fonction du nombre et du degré de gravité des accidents ainsi que des problèmes rencontrés par les cyclistes ♦ Sur ces 60 points noirs, 13 ont été résolus ♦

### *Entretien (pistes cyclables, ICR et parkings vélos)*

#### **Objectif :**

Faire en sorte que toutes les pistes cyclables régionales répondent aux normes de sécurité et de confort et qu'elles soient régulièrement entretenues et réparées ♦ Entretien des parkings vélos situés en plein air ♦

#### **Résultat :**

Engagement d'un garde-route vélo, responsable de dresser un état des lieux du réseau cyclable ♦ Établissement d'un planning spécifique pour l'entretien hivernal ♦ Révision systématique de l'infrastructure cyclable lors de travaux d'asphaltage et remise en état de quelques pistes cyclables séparées ♦ Il n'existe pas encore de convention entre les communes et la Région en ce qui concerne l'entretien des itinéraires cyclables régionaux ♦

## 2. La promotion et la sensibilisation (« Encouragement »)

### Objectif :

Garantir par toute une série d'actions et d'initiatives la promotion continue de l'utilisation rationnelle du vélo. Faire passer efficacement l'information sur l'ensemble des réalisations en faveur de l'usage du vélo.

### Résultat :

De nouvelles actions ont vu le jour telles que la prime 'Bruxell'Air', 'Friday Bikeday' ou 'Bicycity'. Une campagne de promotion 'Mon vélo m'aime' a été lancée en 2009. Un Dimanche sans voiture a été organisé chaque année. Une nouvelle version de la carte vélo a été publiée. Un système de vélo partagé, Villo ! a débuté en 2009.

## 4. La mise en application (« Enforcement »)

### *La Sous-commission Vélo régionale*

#### Objectif :

Transformer le groupe de travail Vélo en une commission vélo efficace, au sein de laquelle s'établirait une véritable coopération entre usagers, politique et administration responsables.

#### Résultat :

La Sous-commission Vélo régionale existe depuis 2006 et se réunit tous les mois pour aborder les plans et la politique générale.

### *Task Force Vélo*

#### Objectif :

Mettre sur pied une Task Force efficace, av

### 3. L'apprentissage (« Education »)

#### Objectif :

Encourager l'utilisation du vélo par le biais de l'école et surtout améliorer les aptitudes et le comportement des enfants ♦ Introduire le vélo dans l'apprentissage de base de tous les enfants ♦

#### Résultat :

Pour les écoles : création du Brevet du cycliste, organisé dans 60 écoles (2 451 élèves répartis dans 101 classes ont suivi la formation) ; développement d'un plan de déplacement scolaire auquel 140 écoles ont participé (dans ce cadre, équipement de plus de 400 parkings vélos) ; suivi du projet de ramassage scolaire à vélo ♦  
Pour l'apprentissage du vélo : mise sur pied du projet « À vélo Mesdames » ♦  
Pour la sensibilisation des autres usagers de la route : différentes campagnes de promotion ont été organisées autour des clignotants, des sas vélo et des accidents liés aux angles morts ♦

concours des représentants des différentes régions régionales, de la STIB et du Service public fédéral Mobilité et Transport afin de veiller que tous les plans régionaux d'aménagement d'espaces publics prévoient des infrastructures vélo donnant plus de visibilité aux cyclistes

#### Résultat :

Création de la Cellule Vélo interne à Bruxelles-Mobilité, présidée par le Manager vélo et rassemblant les collaborateurs des différentes directions. Une véritable 'Task Force', avec d'autres administrations régionales, les sociétés de transports publics et le niveau fédéral n'a pas encore vu

#### Vademecum vélo

#### Objectif :

Déterminer à travers un vademecum vélo les principes à respecter dans le cadre de tout aménagement ou entretien des infrastructures cyclables

#### Résultat :

6 volets du vademecum ont été publiés : au sujet des accidents, SUL, pistes cyclables marquées et bandes cyclables suggérées, giratoires, vélos et transports publics, revêtements, marquage et éclairage ♦

#### Évaluation

##### Objectif :

Améliorer la politique menée grâce à une évaluation en profondeur et valoriser le travail effectué en le présentant dans des colloques ♦

##### Résultat :

Évaluation intermédiaire du Plan vélo (incluant un audit *BYPAD* suivi d'une audition au parlement) ; création d'un Observatoire du vélo ; ins-

#### Conclusion

Si tous les objectifs n'ont pas été atteints, l'initiative du premier audit de la politique vélo et l'élaboration du premier Plan vélo doivent être salués ♦ Ce premier plan a lancé un dynamisme tant en matière d'infrastructures qu'en matière d'éducation et de sensibilisation ♦

Cette brève évaluation répertorie ce qui a déjà été mis en place à Bruxelles en faveur de l'usage

tallation d'un point de comptage automatique rue de la Loi ; participation à des congrès internationaux 'Velo-City' ; organisation de 'Velo-City' ♦

### *Modules vélo au sein des conventions de mobilité*

#### **Objectif :**

Veiller à ce qu'un module 'vélo' soit ajouté à toute convention de mobilité, actuelle et future, signée par les communes ♦

#### **Résultat :**

Objectif non poursuivi ♦

### *Brigades cyclistes*

#### **Objectif :**

Créer les conditions nécessaires pour que toutes les communes disposent d'une brigade cycliste ♦

#### **Résultat :**

Aucun nouveau subside n'a été accordé ♦

### *Réglementation*

#### **Objectif :**

Faire évoluer les réglementations et le code de la route aux niveaux fédéral et régional, pour encourager l'utilisation du vélo dans un cadre légal ♦

#### **Résultat :**

Les cyclistes peuvent désormais circuler sur les bandes bus d'une longueur inférieure à 3,5 m ♦  
L'indemnité domicile-travail à vélo est augmentée à 20 cents/km ♦

du vélo et qui doit être maintenu comme un acquis :

- π En infrastructure : les zones avancées pour cyclistes, les voiries mises en sens unique limité, les Points vélo ♦
- π En promotion : une campagne à grande échelle ♦
- π Dans l'apprentissage : le Brevet du cycliste, les plans de déplacements scolaires, « À vélo Mesdames » ♦
- π Dans la mise en application : la Cellule Vélo Bruxelles Mobilité, la Sous-commission Vélo régionale, un vademecum vélo ♦

Nous constatons cependant que certains objectifs n'ont pas été atteints alors qu'ils semblent indispensables :

- π En infrastructure : absence de piste cyclable sur certaines voiries régionales, réseau d'ICL à achever et réseau de parking vélo à développer
- π Dans le domaine de l'apprentissage : le Brevet du cycliste n'est pas généralisé ♦
- π Dans la mise en application : absence de *Tas Force* vélo, de soutien aux politiques vélo communales, de soutien aux brigades vélo ♦

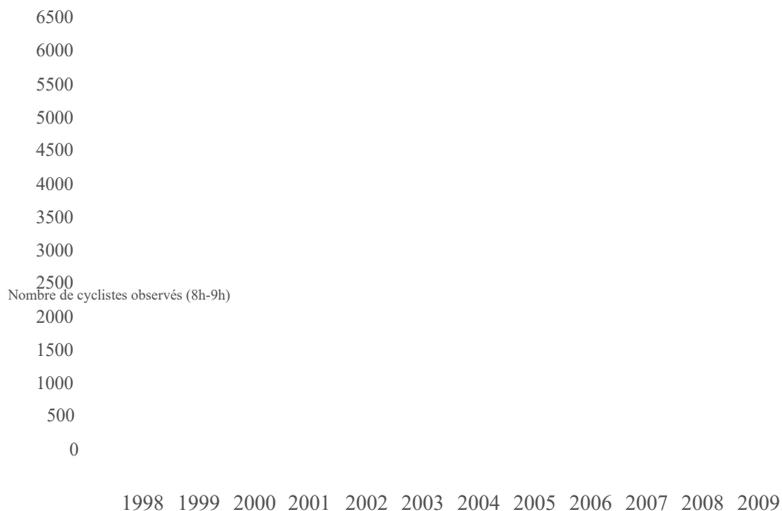
de constater que pour faire aboutir une politique vélo à Bruxelles, les moyens et le cadre d'action doivent être renforcés

Le Plan IRIS II, adopté par le Gouvernement en septembre 2010 constitue ce cadre. Le Plan vélo 2010-2015 s'appuie sur les principes dictés par le Plan IRIS II. Ce dernier prévoit que la dynamique lancée précédemment soit démultipliée et que le vélo soit crédibilisé comme mode de transport efficace en ville. Le Plan vélo 2010-2015 se doit de proposer des mesures concrètes afin d'encourager un maximum d'usagers à utiliser le vélo en ville dans de bonnes conditions de circulation.

sable d'analyser la politique vélo menée jusqu'à fin 2009 avec les diverses administrations nationales, des décideurs politiques et des associations de défense des cyclistes à Bruxelles. Lors, dans la logique des deux audits précédents, un audit 'BYPAD' a été réalisé dès le printemps 2010, dont les résultats sont présentés ci-après.

Le tableau ci-dessous a été produit sur base des comptages réalisés par Provelo depuis 1998. 16 points de comptages répartis sur l'ensemble de la Région.

### *Évolution du nombre de cyclistes en Région de Bruxelles-Capitale – moyennes et totaux des comptages réalisés en mai et en septembre sur 16 lieux fixes entre 1998 et 2010*



Moyenne

Chiffres :

Source : [http://www.provelo.org/IMG/pdf/rapport\\_obs\\_2009\\_260210-2.pdf](http://www.provelo.org/IMG/pdf/rapport_obs_2009_260210-2.pdf)

# Audi préparatoire au Plan vélo 2010-201

Le « *Bicycle Policy Audit* » dit « *BYPAD* » est un audit de la politique vélo à caractère international réalisé à ce jour dans plus de 100 villes européennes. Il présente l'intérêt d'intégrer simultanément la participation des décideurs politiques, de l'administration et des associations pour cyclistes.

L'audit permet d'établir un score traduisant l'état d'avancement de la politique vélo. Mais surtout, l'audit *BYPAD* produit des recommandations qui constituent des bases communes solides pour faire évoluer la politique vélo.

En Région bruxelloise, le premier audit *BYPAD* s'est déroulé en 2004 et a attribué à la Région un score de 33 %. Cet audit a donné lieu à des recommandations qui ont servi de base au premier Plan vélo 2005-2009.

Un deuxième audit *BYPAD* de mi-parcours a défini le score de 48 %, ce qui démontre le démarrage d'une certaine dynamique.

Début 2010, en vue de l'élaboration d'un nouveau Plan vélo 2010-2015, un troisième audit *BYPAD* a été réalisé.

Le score obtenu est de 53 %, soit une progression de 5 % par rapport à 2007 (48 %). Si l'audit, cela signifie que la politique vélo a d'une approche où le vélo était pris en compte de façon ponctuelle à une approche où il est considéré de façon plus systématique.

Le tableau comparatif ci-dessous montre les scores par module pour les audits *BYPAD* de 2004, 2007 et 2010.

On remarquera une certaine stagnation depuis 2007, surtout en matière d'infrastructure, ainsi qu'un léger recul en ce qui concerne les mesures d'accompagnement (encadrées en rouge dans le graphique).

**Scores par module pour les audits *BYPAD* de 2004, 2007 et 2010**

100%

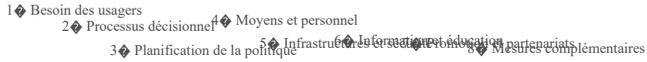
75%

Scores

50%

25%

0%



BYPAD-sc

Évaluation et effets

1 Le rapport complet est disponible sur le site Internet de Bruxelles Mobilité sous <http://www.bruxelles.mobilite.irisnet.be/articles-velos/publications>

L'audit a produit des recommandations par module dont certaines révèlent un potentiel certain :

1. **Le besoin des usagers** est correctement pris en compte (81 %) ♦ L'audit démontre le potentiel des instances telles que la Sous-commission Vélo, le processus d'enquête initié par l'Observatoire du vélo et de la Cellule vélo interne pour l'information web ♦
2. La problématique vélo a pris sa place dans **le processus décisionnel** (59 %) ♦ Elle demande à être améliorée par le renforcement du rôle du manager vélo et de la Cellule vélo interne à Bruxelles Mobilité ♦ Le vélo doit être pris en considération par toutes les instances décisionnelles actives dans le domaine de la mobilité à Bruxelles (les sociétés de transport en commun, les autres administrations régionales et communales, etc) ♦
3. **La planification de la politique vélo 2005-2009** (56 %) a permis la reconnaissance de ce mode à Bruxelles et la création d'outils qui demandent à être développés en terme de

**6. L'éducation et l'information** ont progressé (63 %) ♦ Le Brevet du cycliste, À vélo Mesdames, la création d'un site web, d'une carte vélo, et d'un balisage d'ICR sont autant d'initiatives qui méritent d'être améliorées et démultipliées ♦

**7. La promotion et les partenariats** stagnent (46 %) malgré de nombreuses initiatives ♦ Cela s'explique par le fait que ces actions touchaient principalement des cyclistes déjà convaincus ♦ Pour opérer un réel transfert modal, il s'agit donc à présent de concentrer la promotion vers des publics cibles de personnes non-cyclistes ♦

**8. Les mesures complémentaires** (44 %) qui visent à améliorer les conditions de déplacement à vélo en limitant la pression automobile n'ont pas progressé ♦ L'audit révèle la nécessité d'une Agence du stationnement et d'une politique de limitation de pénétration de la voiture dans les quartiers plus sévère que celle induite dans les zones 30 ♦

**9. L'évaluation et les effets** (56 %) ont légèrement

suivi et d'évaluation ♦

4. *Les moyens et le personnel* dégagés ont progressé (62 %) ♦ Cependant, l'audit montre qu'un effort budgétaire plus important doit être fait, notamment, en terme d'infrastructures ♦

5. *Les infrastructures et la sécurité* du réseau cyclable à Bruxelles n'ont globalement pas progressé (44 %) entre autre à cause de l'absence d'un réseau régional aménagé, d'une politique de stationnement vélo et d'une prise en main structurelle de la sécurité des déplacements à vélo ♦

ment évolué avec l'élargissement de l'Observatoire du vélo ♦ L'audit met en évidence la nécessité d'un mesurage quantitatif et qualitatif continu afin de pouvoir aiguiller constamment la politique vélo ♦

Ces recommandations ont permis de lancer des pistes d'actions précises ♦ Elles ont nourri réflexion de la nouvelle politique vélo 2010-2011 et participé ainsi à la concrétisation des objectifs « vélo » du Plan Régional de Déplacement IRI

# Plan d'action Vélo 2010-2011

Les actions du Plan vélo 2010-2015 se déclinent sous forme de fiches distinctes qui s'articulent chacune autour de la description d'objectifs, de mesures, d'actions et de moyens ♦ Les fiches sont rassemblées selon 6 grandes thématiques :

- 1. Objectifs, principes et monitoring*
- 2. À vélo à Bruxelles en toute sécurité*
- 3. Formation et vélo-éducation*
- 4. Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles*
- 5. Services pour cyclistes*
- 6. Infrastructures cyclables*

# 1. Objectifs, principes et monitoring



La nouvelle politique vélo pour la période 2010-2015 a l'ambition de contribuer au développement de Bruxelles comme capitale durable. Dans cette optique, elle participe à la diminution de la circulation automobile de 6 à 10 % d'ici 2015 et de 20 % d'ici 2018, comme prévu par le Plan IRIS II.

Au travers du Plan IRIS II, le Gouvernement s'est engagé à ce que tout nouvel aménagement de voirie et d'espace public donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, par rapport aux déplacements en voiture individuelle.

Il est ainsi prévu que 100 % des voiries bruxelloises soient cyclables. Cela signifie que chaque nouvel aménagement doit garantir une amélioration des conditions de circulation des cyclistes.

Pour atteindre ces objectifs, le Plan vélo 2010-2015 présente des grandes lignes d'acti

- π Les améliorations durables des conditions de circulation des cyclistes seront garanties par la prise en compte du mode vélo aux différents stades d'un projet : décision, conception, autorisation, exécution, entretien ; tant au niveau régional que communal.
- π Les processus administratifs et réglementaires seront révisés en faveur de l'intégration du mode vélo.
- π Les rôles de la Cellule vélo et du manager vélo seront renforcés.
- π Des outils de suivi et d'évaluation de la politique vélo seront développés.

## fiche 1.1

### Objectif chiffré : 20 % des déplacements à vélo en 2018

#### Objectif

Le rôle premier du Plan vélo est de contribuer à la concrétisation de l'objectif chiffré de 20 % de déplacements à vélo à l'horizon 2018, conformément à l'engagement du Gouvernement dans son Plan IRIS II. En passant à la vitesse supérieure, une part modale de 6 à 10 % en 2015 est un premier objectif.

#### Actions

- Il s'agit de planifier la politique vélo pour la période 2010-2015 en vue de cet objectif en suivant l'évolution de ce pourcentage au cours des ans, et de proposer des objectifs intermédiaires et le cas échéant des mesures de renforcement.
- Tous les chiffres liés à l'usage du vélo dans la Région contenus dans le rapport de la dernière enquête sur la mobilité des ménages (Beldam) nous permettront d'obtenir une base de travail.

#### Mesures

Des procédures de monitoring sont mises en place pour :

- Garantir la mise en œuvre du Plan IRIS II.
- Mettre en œuvre le Plan vélo 2010-2015.
- Garantir l'implication des acteurs – Les administrations fédérales (dont Beliris), régionales et communales, les zones de police, les sociétés de transports publics, le secteur privé comme prévu dans les différentes fiches du plan.

#### Compétences

La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## fiche 1.2

### Prise en compte des critères de cyclabilité

#### Objectif

- π Conformément au Plan IRIS II, 100 % des aménagements de voiries (excluant les voiries réservées : tunnels routiers, routes pour automobiles, etc) doivent garantir l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes
- π A insi, pour tout nouvel aménagement tant sur voiries régionales que communales, des critères de cyclabilité sont pris en compte à tous les niveaux de décision, de conception, d'autorisation, d'exécution et d'entretien. Ces critères doivent tenir compte de la sécurité des cyclistes de tous âges (aménagements accessibles de 8 à 80 ans)

#### Actions

- π Les processus administratifs et réglementaires sont analysés et améliorés
- π Le cadre de concertation de la Cellule vélo et du manager vélo est élargi

#### Mesures

##### En ce qui concerne les processus :

- π Les procédures administratives et réglementaires existantes seront analysées durant l'année 2011. Des améliorations seront appliquées en 2012. Si nécessaire, elles seront présentées au Gouvernement et au Parlement
- π Un outil justifiant la prise en considération de l'amélioration de la cyclabilité sera établi et utilisé à chaque étape du processus d'aménagement des voiries et espaces publics : la conception, l'autorisation, l'exécution et l'entretien
- π Dans le cadre des travaux subsidiés, la Région n'accordera les subventions que si la cyclabilité des projets est améliorée suite aux travaux effectués
- π Dans le cadre de contrats de quartiers durables, les aménagements doivent garantir l'amélioration de la circulation des cyclistes, dès 2011
- π Dans le cadre des conventions de mobilité, il sera proposé sous forme d'avenants aux communes d'évaluer leur politique vélo sur base d'un audit *BYPAD* et d'élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit. La commune sera invitée à envoyer un de ses agents suivre le module de spécialisation de la politique vélo

##### En ce qui concerne la concertation :

- π L e rôle du manager vélo sera clairement identifié et renforcé aux stades de : conception, autorisation, exécution, maintien ♦
- π L a Task Force est créée en 2011 ♦ Les modalités de structuration de cette Task Force seront identifiées ♦ La Task Force rassemble Bruxelles Mobilité, les sociétés de transports publics, l'administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement (AATL) et l'administration fédérale et vise à développer une réelle approche intermodale dans les aménagements projetés ♦
- π D es concertations ont lieu avec les membres permanents des commissions de concertation (AATL, Bruxelles Environnement et Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale – SDRB) afin d'arriver à de meilleurs projets pour le vélo dans le cadre des procédures d'attribution des permis d'urbanisme ♦

**Compétences** *La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.3

### Soutien à la politique cyclable dans les communes

- Objectif** π A ider les communes à développer une politique vélo intégrée conforme aux objectifs de la politique régionale d'IRIS II ♦
- Action** π L a Région soutient les communes en leur mettant à disposition une série d'outils favorisant la prise en considération des critères de cyclabilité ♦
- Mesures**
  - π D ans le cadre des conventions de mobilité, la Région soutiendra les communes financièrement, au moyen d'avenants pour la réalisation d'une évaluation de la politique vélo et d'un Plan vélo propre à la commune, dès fin 2011 ♦
  - π L es communes pourront bénéficier dès 2012 d'avenants aux conventions de mobilité pour l'aménagement de zones 30, de zones de rencontres et de zones piétonnes « cyclistes autorisés » qui participeront également à améliorer les conditions de circulation à vélo dans les communes ♦
  - π D es outils de communication, de sensibilisation et d'échange de bonnes pratiques seront mis à disposition des communes pour les aider à mettre en œuvre des mesures de limitation du trafic de transit ♦ Ces mesures seront aussi favorables au vélo ♦ Les outils seront élaborés en 2011 et mis à disposition des communes dès le début 2012 ♦

- π Un mécanisme de financement d'aménagement de réduction du transit, en faveur des communes, notamment via le niveau fédéral sera étudié ♦
- π Les contrats de mobilité seront évalués en partenariat avec la police et les sociétés de transports publics en 2011-2012 afin de garantir les conditions de sécurité et de circulation des cyclistes ♦
- π Des formations spécifiques seront données aux agents communaux impliqués dans la mobilité ♦
- π Les Conseillers en Mobilité (CeMa) seront des interlocuteurs privilégiés de la mise en œuvre de la politique vélo communale ♦ Ils recevront le soutien de la Région par l'intermédiaire du réseau CeMa ♦ Ils seront invités à se former et à échanger les bonnes pratiques vélo en lien avec la conception, l'exécution et l'entretien des aménagements ♦
- π L'expertise locale des représentants des associations ou des usagers sera prise en compte pour l'élaboration des politiques vélo ♦

*Compétences* La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité

## fiche 1.4

### Le vélo au sein de Bruxelles Mobilité

#### Objectif

- π Les agents de Bruxelles Mobilité sont les garants de l'achèvement des objectifs du Plan IRIS II ♦  
Ils mettent en œuvre la politique vélo qui en découle, au sein de toutes les directions de l'administration ♦

#### Actions

- π Transversale, la Cellule vélo sera opérationnelle et performante dans les fonctions suivantes :
  - π la Direction Stratégie assurera la coordination, l'évaluation et le suivi du Plan vélo ;
  - π la Direction Projets et Travaux assurera la conception, le dessin et le suivi d'exécution ;
  - π la Direction Gestion et Entretien assurera le contrôle et l'entretien permanents de

- la signalisation et des revêtements des aménagements cyclables ;
- π la Direction Gestion des programmes assurera la gestion du budget vélo ;
- π la Direction de l'Infrastructure des Transports Publics assurera l'intermodalité des infrastructures de surface et des stations de métro en améliorant l'accessibilité et le stationnement pour vélos ♦

π Tous les agents de Bruxelles Mobilité seront responsabilisés à la prise en compte des critères de conception et d'exécution liés au mode vélo ♦

### Mesures

π Du personnel supplémentaire sera engagé au sein des services d'exécution ♦

π Des agents de Bruxelles Mobilité responsables de la conception, de l'exécution et de l'entretien des aménagements devront participer à :

- π des formations ciblées sur la sensibilisation, la crédibilisation et les bonnes pratiques des aménagements pour cyclistes qui seront organisées régulièrement sur base du vademecum vélo ;
- π des formations spécifiques de mise à niveau lors de la publication de chaque nouveau volet du vademecum vélo ♦ Les critères de cyclabilité seront développés et se déclineront dans chaque note stratégique accompagnant les projets d'aménagements ;
- π l'implication de la Cellule vélo qui sera inscrite dans le processus PRINCE II et sera renforcée dans le cadre de l'élaboration des notes stratégiques présidant à la conception des projets ;
- π la formation des Conseillers en Mobilité dont le volet vélo sera renforcé avec entre autre des sorties sur terrain (voir fiche « Réseau et formation de CeMa ») ;
- π un colloque vélo qui sera organisé annuellement par Bruxelles Mobilité ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.5

### Évaluation et monitoring

#### Objectif

- π Assurer l'évaluation, le monitoring et l'amélioration réguliers de la politique vélo, notamment au regard de l'objectif de 20 % de cyclistes conformément au Plan IRIS

### Action

- π Des outils seront mis en place afin d'assurer :
  - π un mesurage permanent et automatisé des déplacements cyclistes, par sexe ;
  - π une évaluation annuelle qui mesurera quantitativement et qualitativement l'effet des mesures ;
  - π une évaluation globale de mi-parcours en 2012 et de fin de parcours en 2014 ♦

### Mesures

- π Le comptage des cyclistes sera confié au Centre de Mobilité ♦
- π Des comptages avant et après chantiers seront réalisés pour déterminer les aménagements les plus appréciés par les différents types de cyclistes ♦
- π Des enquêtes de satisfaction auprès des cyclistes mais également de qualification des préoccupations auprès d'un public cycliste potentiel, seront établies régulièrement ♦
- π Les modélisations et simulations des flux de déplacements sur la Région, intégreront systématiquement la dimension cycliste ♦
- π Dans le cadre des États Généraux de la Sécurité Routière, des tests d'amélioration de sécurité seront mis en place et les données statistiques concernant les accidents seront améliorées et ventilées par sexe ♦
- π L'Observatoire du vélo élaborera un rapport annuel sur base des points de comptages représentatifs ♦
- π Un rapport d'activité et d'avancement du Plan vélo sera élaboré annuellement ♦ Il se présentera lors du colloque vélo ♦
- π Un audit *BYPAD* sera organisé à mi-parcours en 2012 et en fin de parcours en 2014 ♦ Le résultat sera présenté lors du colloque vélo ♦
- π En 2011, les résultats de l'enquête nationale « Beldam » portant sur la mobilité des ménages, et donc aussi sur la part du vélo dans la chaîne de mobilité, seront exploités
- π En 2011, le Baromètre de la Mobilité étudiera les évolutions en matière de mobilité dans la Région ♦
- π Les actions de communication et de sensibilisation seront évaluées afin de vérifier si elles contribuent effectivement au transfert modal ♦
- π Toutes les actions d'évaluation et de monitoring intégreront la dimension de genre ♦ Les statistiques recueillies seront ventilées par sexe, la dimension de genre sera intégrée dans les études, les enquêtes et les audits ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.6

### Réseaux internationaux

**Objectif**      π Optimiser la politique cycliste de la Région par un échange permanent avec d'autres villes belges et étrangères ♦

**Action**        π Bruxelles Mobilité s'inscrira dans des réseaux internationaux ♦

**Mesures**

- π Bruxelles deviendra membre actif du réseau européen d'échange de bonnes pratiques « *Cities for Cyclists* » ♦
- π Le Plan vélo sera évalué en 2012 et 2014 par l'audit *BYPAD* qui se base sur des indices internationaux de politiques en faveur du vélo ♦
- π La Cellule Vélo analysera les expériences d'autres villes, recueillies lors de participations à des colloques internationaux comme VeloCity et qui peuvent nourrir les actions menées dans le cadre de ce Plan vélo ♦

**Compétences**      *La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.7

### Diminution de la pression automobile : conditions de succès de la politique vélo

#### Objectif

- π Une politique vélo ne peut exister que dans le cadre d'une politique de mobilité globale. Toutes aussi importantes que la création d'infrastructures spécifiques aux cyclistes, les mesures de rationalisation de l'usage de la voiture encouragent le transfert modal vers le vélo, notamment pour les petits déplacements.

#### Action

- π Le plan IRIS II sera mis en œuvre en garantissant notamment de :
  - π réduire de 20 % la charge de trafic pour 2018 ;
  - π réduire l'espace dédié à la circulation et au stationnement, au profit d'équipements pour les déplacements à vélo ;
  - π renforcer l'attrait général des déplacements à vélo aussi bien pour les hommes que pour les femmes ;
  - π donner des outils aux communes pour permettre de lutter contre le trafic de transit ;
  - π participation du manager vélo aux différentes planifications en matière de mobilité, dont le plan régional de stationnement.

#### Mesures

- π La lutte contre le trafic de transit sur les routes locales sera concrétisée par la généralisation de zones 30, le bouclage de quartiers, leur protection contre le trafic de transit.
- π Lors de tout nouvel aménagement ou rénovation de voirie, la priorité sera donnée aux usagers actifs et aux transports publics par rapport à l'utilisation individuelle de la voiture.
- π Les capacités routières seront rationalisées sur les axes structurants et de pénétration de la Région au profit d'aménagements urbains conviviaux garantissant la circulation des vélos.
- π Des zones à basses émissions seront aménagées.
- π La tarification kilométrique participera à la rationalisation du nombre de déplacements en voiture.
- π Une politique de stationnement sera mise en œuvre afin de garantir l'espace en voirie pour les modes durables, dont le vélo.

**Compétences** *La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.8

### Le vélo dans les quartiers durables

**Objectif**  $\pi$  D développer des quartiers durables dans lesquels le vélo est intégré de façon exemplaire

**Actions**  $\pi$  Les aménagements nécessaires à l'usage du vélo (confort et sécurité de circulation et de stationnement) seront pris en compte :

- $\pi$  aux stades de la conception et de l'exécution des aménagements,
- $\pi$  au niveau des voiries, des espaces publics et des bâtiments

$\pi$  La sensibilisation aux enjeux du vélo et sa crédibilisation dans le cadre de la dynamique des quartiers durables seront assurées auprès des habitants

**Mesures**  $\pi$  Le cahier des charges « Quartiers durables » sera établi dans l'optique de l'usage aisé du vélo, dès 2011

$\pi$  Le Manager Vélo et la Cellule vélo seront consultés à tous les stades de l'élaboration du dossier

$\pi$  Des mesures de sensibilisation spécifiques et participatives seront intégrées au processus de quartiers durables

**Compétences** *La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge de la Rénovation urbaine et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.9

### Le vélo et le logement

#### Objectif

- π A ménager du stationnement vélo accessible et sécurisé à disposition des habitants de tout nouveau logement à Bruxelles et de leurs visiteurs ♦

#### Actions

- π A u minimum un emplacement intérieur pour vélo sera aménagé par logement en application des normes d'habitabilité dictées par le Règlement Régional d'Urbanisme (titre II chapitre V article 17) ♦
- π U n parking vélo pour les visiteurs sera aménagé par ensemble de logements en accord avec le Plan Régional du Logement ♦

#### Mesures

- π T out nouveau projet de logements dans le cadre du Plan Régional du logement intégrera un parking vélo pour visiteurs selon les principes suivants :
  - π le parking vélo sera aménagé sur la parcelle, à maximum 20 mètres des entrées piétonnes pour le stationnement de moyenne durée et 50 mètres maximum pour le stationnement de longue durée (jour/nuit) ;
  - π l'accessibilité du parking vélo sera aisée tant depuis la chaussée que depuis le logement ♦ On évitera les marches ;

π le parking vélo sera abrité des intempéries ;  
π le parking vélo sera situé dans un lieu sécurisé, lumineux et bien contrôlé socialement ;

π le parking vélo sera équipé d'un éclairage artificiel de nuit, et de jour si nécessaire

π Un volet du vademecum vélo, consacré au stationnement vélo, inclura des bonnes pratiques pour le parking résidentiel ♦

**Compétences** La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge du Logement et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## fiche 1.10

### Le vélo et les autorisations d'urbanisme

#### Objectif

π Rendre opérationnelle la prise en compte des conditions de circulation, de sécurité, d'accessibilité, de confort et de stationnement des vélos lors de l'octroi d'un permis d'urbanisme ♦  
Cet objectif s'applique aux travaux de voiries, aux bâtiments, au niveau régional et communal ♦

#### Actions

Les agents de l'administration de l'Aménagement du Territoire, de l'urbanisme et du Logement travailleront en concertation avec Bruxelles Mobilité ♦ Ils seront garants du respect du :

π Règlement Régional d'Urbanisme qui impose :

- π dans les immeubles à logements multiples un emplacement vélo/voitures d'enfant par logement 2 ;
- π en voirie 3 :
  - un passage libre d'obstacle de 1,5 m minimum pour les pistes cyclables,
  - des zones avancées pour cyclistes aux carrefours à feux,
  - des transitions « sans ressaut » entre la chaussée et la piste cyclable,
  - l'installation obligatoire de stationnement couvert pour vélo (à 50 % de l'offre en longue durée) à 20 m maximum de l'équipement d'intérêt collectif ou zone commerciale 4

π La prise en considération des critères de cyclabilité systématiquement dans le cadre de chaque projet comme prévu par le Plan IRIS II

π Le vademecum vélo, plus particulièrement le volet 5 « Revêtements des aménagements cyclables » 4 qui définit les conditions de cyclabilité, et exclut certaines pratiques comme l'usage de pavés non-sciés

### Mesures

π Les fonctionnaires en charge de suivi de demande de permis d'urbanisme seront :

- π invités à suivre une formation vélo spécifique et à participer activement aux formations et colloques sur la politique vélo ;
- π représentés dans la Task Force Vélo, et la Sous-commission Vélo régionale ;
- π encouragés de tenir compte de la dimension de genre ;
- π amenés à suivre et utiliser les outils et les critères qui justifient la considération des conditions de cyclabilité

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de l'Urbanisme et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

2 Titre II Chap 5 Art 17

3 Titre VII Section 4

4 <http://www.bruxellesmobilitie.irisnet.be/articles/velo/publications>

## fiche 1.11

### Le vélo et les Organismes d'Intérêt Public

#### Objectif

- π Inciter les Organismes d'Intérêt Public bruxellois à renforcer leur politique vélo dans le cadre de leur Plan de Déplacement en Entreprise

### Action

- π Les OIP bruxellois qui ne sont pas soumis à l'obligation d'un Plan de Déplacement d'Entreprise seront invités à adopter un Plan de Déplacement ♦

### Mesures

- π C haacun des OIP bruxellois devra :
  - π désigner un responsable mobilité ;
  - π établir un diagnostic ;
  - π formuler des objectifs et définir un plan d'actions ;
  - π exécuter ce plan ;
  - π l'évaluer ♦
- π À chaque stade du processus, le potentiel du mode vélo sera analysé et stimulé par des mesures d'incitation en tenant compte des travailleurs mais aussi des visiteurs ♦
- π La Cellule vélo de Bruxelles Mobilité sensibilisera les OIP à l'importance de développer un volet vélo de qualité dans le cadre de leur Plan de Déplacement en Entreprise

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## fiche 1.12

### Le vélo, l'économie et l'emploi

#### Objectif

π Intensifier l'usage du vélo pour promouvoir durablement l'emploi à Bruxelles ♦

#### Actions

π D'une part, l'augmentation de l'usage du vélo participe directement à la création d'emploi :

- π l'augmentation des services publics aux cyclistes, comme la multiplication des Points vélo et des vélos partagés génère un besoin de main-d'œuvre technique ;
- π l'accroissement du nombre de vélos génère du travail pour les réparateurs et revendeurs, pour les ateliers privés et permet la création d'entreprises de livraison à vélo ;
- π le milieu associatif et éducatif bruxellois est stimulé par les actions de sensibilisation et d'apprentissage du vélo ;
- π l'étendue du mode vélo génère du travail pour les bureaux d'étude en mobilité et en conception d'aménagements ainsi que pour les entreprises de coursiers à vélo ♦

π D'autre part, l'usage du vélo participe de façon plus générale au développement de la vie économique :

- π encourager l'usage du vélo contribue à améliorer l'accessibilité aux zones commerciales et de loisirs ;
- π le mode de déplacement vélo accentue les interactions entre l'utilisateur et son environnement direct, dont les commerces ♦

π Donner de l'espace au vélo, c'est participer à la création d'espaces plus conviviaux accueillants pour des activités économiques ♦

π Enfin, le vélo est bon pour la santé ♦ La généralisation de son usage participe à la diminution des coûts de soins de santé de la Région et du Fédéral ♦

#### Mesures

π le Plan IRIS II et le Plan vélo 2010-2015 seront mis en œuvre ♦

π Une étude quantitative et qualitative sera menée pour mesurer le potentiel du vélo sur l'économie et l'emploi à Bruxelles ♦

π Une enquête sera menée auprès des commerçants afin de connaître leur perception sur la façon dont se déplacent leurs clients ♦

π Une systématisation des placements de parkings vélos dans l'espace public à proximité des grands magasins et des zones commerciales s'imposera ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Ministre en charge de l'Économie et de l'Emploi et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.13

### Le vélo et les commerces

#### Objectif

- π C réhabiliter l'utilisation du vélo pour des déplacements liés aux achats, auprès des commerçants et des consommateurs ♦

#### Actions

- π L a mise à disposition d'un parking vélo dans les zones commerciales et les parkings privés destinés à la clientèle d'automobilistes sera généralisée ♦
- π L es commerçants/gérants seront sensibilisés à la présence de cyclistes parmi leur clientèle ♦
- π L e grand public (les hommes aussi bien que les femmes) sera sensibilisé à la possibilité et pertinence de recourir au vélo pour réaliser certains achats ♦

#### Mesures

- π L es projets qui visent à valoriser le vélo comme mode de déplacement pour faire ses achats (« J'achète à Vélo » ou « *Belgerinkel naar de Winkel* ») seront soutenus financièrement ♦
- π U ne journée dédiée à la thématique des déplacements liés aux achats sera intégrée dans la semaine de la mobilité et les initiatives prises dans ce cadre, stimulées ♦
- π Les collaborations avec Atrium seront renforcées ♦
- π L es possibilités d'obliger légalement le placement de parking vélo dans les parkings privés à destination de la clientèle seront étudiées ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Ministre en charge de l'Économie et de l'Emploi et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 1.14

### Le vélo et l'égalité des chances

#### Objectif

π Promouvoir l'égalité des chances et la diversité à Bruxelles par la politique du vélo ♦

#### Actions

π Intégrer la dimension de genre dans tous les objectifs, actions et mesures ♦ Les statistiques produites ou recueillies seront réparties par sexe, le genre sera intégré dans les études commandées, les campagnes et les publications ♦

π Les actions d'éducation et de promotion menées en faveur du vélo à Bruxelles attesteront de l'égalité des genres et de la diversité ethnoculturelle ♦

π Les actions spécifiques en faveur de groupes cibles moins incités à utiliser le vélo dans leurs déplacements, tels que les jeunes des quartiers défavorisés ou les femmes (allochtones), seront menées ♦

#### Mesures

π Lors de la sélection des participant(e)s à des actions de promotion, telle que la *Bike Experience*, la proportion homme-femme tiendra compte du fait qu'il y a, en ce moment, beaucoup moins de femmes que d'hommes qui utilisent le vélo ♦

π L'action « À Vélo Mesdames » qui promeut l'émancipation et l'autonomie des femmes sera évaluée et poursuivie ♦

π Des actions en faveur d'autres publics cibles seront développées dès 2012, comme l'action '*Pimp my bike*' pour les jeunes de quartiers défavorisés qui incitera à l'usage du vélo ♦

π Le rapport de proportions hommes/femmes sera mesuré dans les enquêtes de mobilité (Beldam, Baromètre de la mobilité) et exploité pour réorienter la politique d'égalité des chances au sein de la politique vélo ♦

π La composition des commissions vélo reflétera au plus près la diversité de la société civile, en particulier l'équilibre hommes-femmes ♦

**Compétences** La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## 2. À vélo à Bruxe en toute sécurit



Le sentiment d'insécurité est l'une des principales raisons qui empêchent les cyclistes potentiels d'embrancher leur vélo. Pourtant, faire du vélo à Bruxelles est une activité relativement plus sûre que dans les autres régions du pays. Ceci est dû principalement au caractère urbain de la Région et aux vitesses qui y sont dès lors plus faibles.

Cependant, il faut noter que la sécurité perçue – ou subjective – dans la circulation est précisément plus faible dans la Région bruxelloise, notamment en raison de l'omniprésence des autres usagers de la route et de l'absence d'infrastructures spécifiquement dédiées au vélo. Cette perception d'insécurité a un effet négatif sur l'attrait du vélo auprès des futurs cyclistes potentiels.

En dépit de la situation relativement favorable de la sécurité routière objective pour les cyclistes dans la Région bruxelloise, des efforts restent cependant nécessaires à ce niveau. D'une part parce qu'on déplore annuellement encore trop de blessés graves et d'autre part parce qu'il faut tenir compte, surtout chez les cyclistes, d'un sous-enregistrement des accidents répertoriés. Et enfin, également parce qu'une augmentation significative du nombre de cyclistes est attendue dans les années à venir.

La mise en œuvre d'une politique de sécurité routière efficace constitue dès lors un des facteurs de succès critiques pour une politique pro-vélo réussie. La politique de sécurité routière doit être intégrée dans l'approche plus globale de la sécurité routière telle que la prévoit le plan d'action de Sécurité Routière de la Région Bruxelles-Capitale 2011-2020. Ce plan a été présenté lors des États Généraux de la sécurité routière de la Région bruxelloise. C'est dans ce cadre qu'en collaboration avec tous les niveaux concernés (Région, communes, provinces, communautés, zones de police, parquet...), une approche transversale de la sécurité routière a été proposée pour les 10 années à venir.

Ce Plan vélo met l'accent sur les principales mesures qui doivent être prises au cours des prochaines années afin d'améliorer la sécurité routière objective et subjective du cycliste. Ce qu'il faut viser, à terme, c'est la possibilité pour chaque enfant, dès 12 ans pouvoir circuler à vélo de manière autonome et en toute sécurité partout dans la ville

## fiche 2.1

### Analyse des accidents

### *Objectif*

π Se forger une connaissance plus détaillée, correcte et complète des accidents impliquant des cyclistes dans la Région bruxelloise ♦

### *Action*

π La qualité des statistiques et des données relatives aux accidents sera améliorée, afin que :

- π la connaissance objective de la sécurité routière relative aux cyclistes soit renforcée
- π l'on puisse mieux identifier et analyser les causes d'accidents ayant impliqué un cycliste ;
- π l'on puisse entreprendre des actions plus ciblées et efficaces pour remédier au problème ♦

Ces statistiques et données seront réparties par sexe afin d'analyser des différences éventuelles entre les sexes et mieux cibler les actions et campagnes ♦

### *Mesures*

π La collaboration avec les zones de police sera renforcée afin de pouvoir recueillir de données statistiques pertinentes ♦ Cette collaboration a déjà débuté dans le cadre de l'élaboration du plan d'action de Sécurité Routière 2011-2020 ♦

π Une campagne de sensibilisation destinée au grand public et à la police sera mise en place pour renforcer le réflexe d'introduire chaque fois une déclaration d'accidents afin que les autorités disposent de données statistiques plus justes et plus complètes ♦

π À partir des déclarations d'accidents et des contacts avec les hôpitaux bruxellois, une application SIG (système d'information géographique) sera créée qui fera l'inventaire des endroits sensibles ♦ Cette méthode permettra d'agir en priorité aux endroits dangereux ♦

π Une analyse plus large des éventuels accidents dans les voiries en sens unique limité sera réalisée ♦

### *Compétences*

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## fiche 2.2

### Sécurité des infrastructures vélo

#### Objectif

- π A améliorer la sécurité du cycliste dans les aménagements de voiries ♦ Concevoir et développer des aménagements cyclables sécurisés adaptés à des cyclistes occasionnels ou peu aguerris, notamment les enfants ou les seniors selon le concept 8-80 ♦

#### Actions

- π P our tout nouvel aménagement, conformément à IRIS II, des mesures de réduction de la pression automobile seront prises, limitation des vitesses et des capacités routières ♦
- π T out réaménagement de voirie régionale devra améliorer la sécurité routière des cyclistes ♦ Cette amélioration sera garantie par les avis de sécurité routière, les audits et les inspections de sécurité routière ♦
- π U ne enquête sera menée auprès des publics cibles pour connaître les aménagements perçus comme les plus sécurisants ♦ Suite à cela, la sécurité des aménagements privilégiés sera étudiée d'un point de vue scientifique ♦ Ces aménagements seront favorisés selon le potentiel des voiries concernées ♦
- π C onformément au vademecum vélo, en fonction de la vitesse et de la densité du trafic automobile, le chemin des cyclistes sera intégré à la circulation ou séparé du trafic :
  - π lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h, le trafic sera mixte ;
  - π lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h, la piste sera définie par un marquage en double ligne discontinue et une zone tampon est garantie ;
  - π lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h ou que les conditions de circulation l'imposent (présence de poids lourds, densité de la circulation, voiries à plusieurs bandes dans le même sens), la piste cyclable sera séparée de la circulation automobile ♦
- π L e vademecum vélo qui devra être plus amplement diffusé et présenté à tous les niveaux continuera à être développé ♦ Les aménagements de pistes cyclables séparées feront l'objet d'un cahier du vademecum vélo ♦ Dans ce cadre, la possibilité de positionner la piste cyclable à droite des voitures stationnées, isolée du trafic automobile, sera étudiée ♦ Dans ce cas, la visibilité sera garantie avant chaque croisement ♦
- π L es giratoires compacts seront privilégiés, aménagés avec une seule bande, et les pistes cyclables marquées dans l'anneau seront proscrites et supprimées ♦

## fiche 2.2

### Sécurité des infrastructures vélo

#### Mesures

- π Les critères de « significativité » des projets à soumettre à un audit de sécurité routière, par un auditeur indépendant du projet, et un programme de mise en place progressive seront déterminés ♦
- π Des audits de sécurité routière indépendants seront réalisés dès à présent, tout en travaillant activement à la mise en place du système d'agrément et de formation des auditeurs ♦ Des budgets en conséquence seront prévus, en tenant compte du fait que les audits ont un coût et que le bénéfice de ces audits ne revient habituellement pas à l'administration qui en a assumé le coût ♦
- π Une procédure d'avis de sécurité routière en collaboration entre Bruxelles Mobilité, l'AATL et l'Administration des Pouvoirs Locaux (APL) sera élaborée, de sorte que la Région ne subsidie pas ou ne remette pas un permis d'urbanisme à un projet qui ne soit pas acceptable du point de vue de la sécurité routière ♦ L'opportunité de revoir la composition officielle de la commission de concertation pour y prévoir un représentant de l'administration en charge de la sécurité routière sera évaluée ♦
- π Une réunion d'avant-projet sera prévue suffisamment tôt pour que les points d'attention puissent être relevés en amont du projet ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 2.3

### S'attaquer en priorité aux points les plus dangereux

#### Objectif

π L imiter radicalement le nombre d'accidents de vélo en garantissant un itinéraire sûr pour l'ensemble des routes régionales ♦

#### Actions

π L es points à haut risque d'accident seront identifiés :

- π aux carrefours des routes régionales connus en tant que points noirs ;
- π là où il existe localement un problème d'insécurité ♦

π L es problèmes seront analysés, une solution intégrale sera proposée, et les adaptations nécessaires en fonction de la priorité de chaque point seront mises en œuvre ♦

#### Mesures

π L es points noirs connus devront être actualisés par le biais d'une nouvelle étude qui tiendra compte des chiffres objectifs et des avis d'experts en la matière ♦ Pour les cyclistes, il conviendra en outre de tenir compte d'un sous-enregistrement des accidents ♦ Le résultat final de l'étude se traduira par une liste actualisée des points dangereux en fonction de leur valeur prioritaire et par une proposition concrète pour s'attaquer au problème ♦ Par ailleurs, on soumettra un programme spécifique de mesures à faible coût (signalisation adaptée, travaux d'infrastructure peu onéreux...) qui, à court terme, pourrait faire une différence fondamentale ♦ Tous les niveaux intervenant dans l'adaptation ou l'aménagement de l'infrastructure routière devront tenir compte de la sécurité routière ♦

π U ne procédure transversale sera établie pour des interventions ponctuelles urgentes de signalisation (feux, marquages, signalisation verticale) et pour des interventions

remédiant aux inégalités dans le revêtement ♦

π L a Sous-commission Vélo régionale sera élargie et sa mission étendue, dans la limite de la résolution des points noirs pertinents pour les cyclistes ♦ Un relais sera effectué vers le Comité d'accompagnement « Points noirs – Zones à concentration d'accidents » ♦

**Compétences** *La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 2.4

### Sécurité et sensibilisation

#### **Objectif**

π A améliorer le comportement de tous les usagers de la route pour rendre la circulation plus sûre, en particulier pour les cyclistes ♦

#### **Actions**

π L a sensibilisation sera axée sur des groupes cibles spécifiques et focalisée sur le comportement ♦ Pour chaque action de sensibilisation, il y aura lieu de déterminer clairement le problème à résoudre, le public cible et le changement (de comportement) à induire ♦ Lors de la mise en œuvre des activités de sensibilisation, la communication (médias, style, formulation...) sera entièrement configurée en fonction du groupe cible et du changement (de comportement) visé ♦

π L es activités de sensibilisation traiteront de thèmes et de comportements d'une manière telle que chaque groupe cible soit intrinsèquement motivé à adopter le comportement souhaité ♦ Pour les cyclistes, il s'agira par exemple de l'utilisation de l'éclairage, d'oser prendre sa place en sécurité sur la voie publique, de respecter les feux de signalisation, etc ♦ Chez les automobilistes, il sera question de respecter la

place du cycliste sur la voie publique, de ne pas encombrer les pistes cyclables, de stationner où il se doit, etc ♦

π Les thèmes et comportements à aborder seront choisis, dans la mesure du possible, sur base de données chiffrées ♦

### Mesures

π Chaque année, une action de sensibilisation sera menée à bien pour améliorer directement ou indirectement la sécurité des cyclistes ♦

π Pour les groupes cibles spécifiques (seniors, jeunes, cyclistes débutant(e)s...) déterminés par les statistiques d'accidents (cf ♦ *gisement de sécurité routière des États Généraux*) une collaboration sera créée dans la mesure du possible avec des associations et des organisations spécialisées ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## fiche 2.5

### Prévention et contrôle

#### Objectif

π Soutenir les actions de prévention et de contrôle du respect, par tous les usagers de la route, du code de la route concernant l'infrastructure cycliste ♦

#### Action

π Le non-respect de l'infrastructure cycliste devra être prévenu, contrôlé et sanctionné ♦

### Mesures

π Une collaboration avec chacune des six zones de police sera créée afin d'y renforcer les brigades cyclistes s'occupant prioritairement de ce qui nuit à la sécurité des cyclistes et des piétons ♦ Campagnes de sensibilisation vis-à-vis des zones de police au respect de l'infrastructure cycliste, comme les pistes cyclables et les zones avancées pour cyclistes seront menées ♦

π Le code de la route continuera à être adapté au bénéfice du vélo ♦

### Moyens

π Un arrêté de subvention sera pris pour offrir aux zones de police un soutien pour la création des brigades à vélo ♦

π Un séminaire spécialisé sera organisé à l'attention des membres des brigades cyclistes pour renforcer leur image ♦

π La dépenalisation de certaines infractions permettant aux communes d'intervenir elles-mêmes sera étudiée avec le Fédéral ♦ Cette mesure permettrait d'augmenter le nombre, la rapidité et l'efficacité des actions de contrôle/sanction et générerait des revenus supplémentaires pour les communes ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

# 3. Formation et Vélo-éducation

L'éducation constitue l'un des principaux piliers présidant à l'augmentation du nombre de déplacements sécurisés à vélo. À terme, chaque habitant de la Région devrait être en mesure de circuler en ville, à vélo, en toute sécurité. Cela ne pourrait que profiter à la mobilité de base et, par là même, à la liberté et à l'autonomie de chaque individu.

Le présent volet vise :

- π les enfants et les adultes ;
- π le grand public et des publics cibles ;
- π les entreprises et les écoles.

L'apprentissage porte sur :

- π l'habilité à vélo ;
- π la connaissance des règles élémentaires pour se déplacer en milieu urbain en toute sécurité ;
- π la connaissance élémentaire du code de la route ;
- π l'information et la formation des responsables politiques et des techniciens des administrations.

## fiche 3.1

### Vélo-éducation à l'école

#### Objectif

π Encourager à l'usage quotidien du vélo en ville dès le plus jeune âge ♦

#### Actions

π L'enfant sera familiarisé et formé à la pratique du vélo dès le plus jeune âge, pour faire du vélo une pratique ordinaire et à la portée de tous ♦

π Les parents, les enfants ainsi que les directions d'école seront sensibilisés à la mobilité durable et à la sécurité routière ♦

π Un travail de sensibilisation sera mené en particulier vers les habitudes de déplacement sur le chemin de l'école ♦

#### Mesures

π Les pouvoirs organisateurs des écoles seront encouragés à organiser en leur sein des sessions de formation à la pratique du vélo à l'attention de leur public scolaire primaire et secondaire ♦

π La formation de formateurs sera encouragée dans les écoles, (professeurs de gymnastique...) afin de garantir une plus grande autonomie de l'école par rapport aux prestataires de services ♦

π Plus largement, la Région soutiendra les écoles à la réalisation d'un Plan de déplacements scolaires (PDS), lequel contiendra un plan d'action spécifiquement dédié au vélo (par exemple, mise en place d'un rang de ramassage scolaire à vélo, mise en place d'un parking vélo sécurisé dans l'enceinte de l'établissement, désignation au sein de l'établissement scolaire d'un responsable vélo en charge notamment des petites réparations urgentes...) ♦ La dynamique PDS sera régulièrement relancée, notamment avec la réalisation d'une nouvelle enquête permettant de rendre compte de l'impact du plan d'action sur le report modal ♦

π Une réflexion sera menée pour déterminer des actions pilotes spécifiquement destinées au secondaire ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 3.2

### Généralisation du Brevet du cycliste

#### Objectif

- π Intégrer officiellement la pratique du vélo dans le cursus obligatoire du niveau primaire ♦

*Le Brevet du cycliste, développé par l'asbl Pro Velo est un module standardisé de formation à la pratique du vélo à destination du public scolaire primaire : l'obtention de ce brevet suppose de passer par un cursus complet comprenant une formation théorique en classe, une formation dans la cour de l'école et des sorties pédagogiques dans la circulation, sanctionnées par des tests écrits et pratiques. Les objectifs du brevet sont notamment de valoriser pleinement les enfants et les progrès qu'ils ont réalisés à vélo, de rassurer les parents sur la capacité de leur enfant à se déplacer en sécurité dans le trafic ; et, in fine, de favoriser les déplacements à vélo vers l'école.*

*Le nombre de classes ayant passé le Brevet du cycliste en Région bruxelloise est en augmentation constante : 28 classes en 2007-2008, 32 classes en 2008-2009, 38 classes en 2009-2010. 56 classes sont en formation pour 2010-2011. En 2009-2010, 9 % des élèves bruxellois de 5<sup>e</sup> primaire ont été brevetés.*

#### Action

- π L e Brevet du cycliste sera renforcé et valorisé en vue de former 15 % de tous les enfants du 5e primaire (avec rattrapage ou perfectionnement possible en 6e primaire) à l'horizon 2015 ♦

#### Mesures et moyens

- π D es contacts seront pris avec la Communauté française et de la Communauté flamande afin d'intégrer le Brevet du cycliste dans le programme scolaire, et d'en faire un objectif pédagogique à part entière ♦
- π L e milieu associatif sera soutenu dans les actions de vélo-éducation en milieu scolaire

### fiche 3.3

## Vélo-éducation au travail

**Objectif** π Familiariser et former les travailleurs à la pratique du vélo, pour en faire une pratique ordinaire, en particulier pour les déplacements domicile-travail ♦

**Actions** π Les entreprises seront encouragées à organiser en leur sein des sessions de formation à la pratique du vélo à l'attention du personnel ♦  
π Dans le cadre des Plans de déplacement d'entreprise, les entreprises seront également encouragées à renforcer le volet vélo du plan d'action, notamment avec l'organisation de formations à la pratique du vélo et de sorties à vélo encadrées ♦

**Mesures et moyens** π Bruxelles Mobilité soutiendra les associations actives dans la vélo-éducation en entreprise et autres organismes ♦  
π Bruxelles Mobilité fournira un soutien logistique et des supports de communication aux entreprises, dans le cadre des Plan de déplacement d'entreprise ♦

**Compétences** La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## fiche 3.4

### Vélo-éducation à destination de groupes cibles

#### *Objectif*

- π R enforcer et développer l'offre de formations spécifiques vers des groupes cibles

#### *Actions*

- π L a formation « vélo-traffic » du GRACQ sera continuée notamment dans le cadre de la *Bike Experience* lancée en 2010. Cette formation courte et orientée résultat répond à un besoin important : redonner confiance à un public d'anciens cyclistes apeurés par le trafic automobile urbain. Après une remise en selle en site protégé, une sortie en ville permet d'apprendre où circuler sur la chaussée, comment aborder un rond-point, etc. Entre 100 et 120 personnes seront formées par an.
- π L e projet « À vélo Mesdames » lancé en 2005 par Pro Velo vise à mettre en selle un public féminin. En 2009, 400 femmes ont été formées. La pratique du vélo est pour ce public cible un moyen d'émancipation et un facteur d'autonomie.
- π D 'autres actions telles que l'information auprès des nouveaux utilisateurs de Villo !

ou leur formation à la conduite dans le trafic seront mises sur pied en collaboration avec l'opérateur

*Mesures  
et moyens*

π L a Région soutiendra les associations actives dans la vélo-éducation vers des groupes cibles

*Compétences*

La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité

## fiche 3.5

### Visites par les décideurs bruxellois d'initiatives exemplaires

*Objectif*

π C réhabiliter le potentiel du mode vélo à Bruxelles aux yeux des décideurs, des fonctionnaires, des commerçants, des entreprises, des comités de quartiers sur base de constats de réussites exemplaires de mesures prises en faveur du mode vélo dans d'autres villes belges ou étrangères

### Actions

- π L a Cellule Vélo répertoriera des exemples de réussites dans d'autres villes belges et européennes proches, comparables à Bruxelles en termes de taille, de densité, de flux de circulation, de répartition modale, et qui sont parvenues à augmenter significativement la part modale du vélo par des actions qui pourraient être transposées au contexte bruxellois ♦
- π D es exemples concrets seront présentés in situ par des personnes concernées par le processus (décideurs, entreprises, commerçants, habitants) afin de convaincre qu'il est possible d'augmenter la part modale du vélo en prenant des mesures adaptées ♦
- π D es outils seront développés sur base de témoignages à destination des participants et du plus grand nombre, dans le but de les encourager à utiliser ces références pour convaincre à leur tour et agir à Bruxelles dans leur propre champ d'action ♦

### Mesures et moyens

- π U n minimum de 3 visites informatives sera organisé sur la durée du Plan vélo au bénéfice d'une cinquantaine de participants par visite ♦
- π L es expériences et témoignages seront recueillis sur un support media et valorisés entre autres par une mise à disposition sur le portail internet de Bruxelles Mobilité, une présentation au colloque vélo et une mise à la disposition des communes ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

# Réseau CeMa (Conseillers en Mobilité/Mobilititeit Adviseur)

## Objectif

- π Utiliser le réseau des CeMa comme levier pour œuvrer à changer les mentalités en faveur du vélo à Bruxelles ♦

***Le réseau des CeMa a été inauguré en décembre 2009 à l'initiative de Bruxelles Mobilité et en collaboration avec l'AVCB. Il concerne aujourd'hui pratiquement 300 conseillers formés depuis 2001. La formation CeMa couvre 20 journées de cours théoriques et pratiques comprenant des visites de terrain. Une trentaine de Conseillers sont diplômés chaque année.***

***Les CeMa sont des généralistes de la mobilité présents dans de nombreuses administrations aux niveaux fédéral et régional, dans les 19 communes, les zones de police, les sociétés de transports publics, dans la plupart des institutions bruxelloises, dans les entreprises et dans les associations.***

***Pour plus d'info : [www.bruxellesmobilite.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be)***

## Action

- π La diffusion des bonnes pratiques en matière de politique vélo sera renforcée par le biais du réseau des Conseillers en Mobilité vers toutes les instances bruxelloises concernées directement ou indirectement par la mobilité ♦
- π La possibilité de développer des formations à l'attention des agents chargés de l'exécution des travaux au niveau communal et régional (si la demande existe) sera étudiée ♦

## Mesures et moyens

- π La formation des CeMa visera au minimum 30 nouveaux diplômés par an ♦
- π Le module de la formation des CeMa consacré au vélo sera renforcé ♦
- π Un module de spécialisation consacré au vélo d'une durée de 5 jours sera organisé à partir de 2012 ♦
- π La formation des CeMa rendra compte de l'importance de tenir compte du genre dans les questions de mobilité ♦
- π Le Moniteur de la Mobilité sera envoyé à destination de trois mille contacts dont les CeMa et les informera notamment des actions et avancées de la politique vélo à Bruxelles ♦ Les CeMa seront sollicités à y témoigner de leurs expériences et actions en faveur du vélo à leur niveau ♦
- π Une journée de rencontre avec les CeMa de la Région Flamande et de la Région Wallonne sur le thème du vélo à Bruxelles sera organisée en début et en fin de législature ♦
- π Les CeMa seront systématiquement invités à participer aux colloques, formations et séances d'information consacrés à la politique vélo à Bruxelles (colloque vélo, vademecum vélo, etc) ♦
- π Une bibliothèque des publications consacrées à la politique vélo sera tenue à jour par la Cellule Vélo et mise à la disposition des CeMa ♦

## Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## 4. Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles

**Le vélo est efficace et adapté aux déplacements dans Bruxelles.**

**Les actions de promotion concernent une campagne de communication annuelle et des actions ciblées.**

**Vu les différentes attitudes observées à l'égard du vélo au sein de la population bruxelloise, une stratégie de communication propre à chaque public s'impose.**

**L'accent est mis sur des actions de communication visant à mettre effectivement e**

selle des Bruxellois ou des navetteurs, et cela afin de les convaincre des avantages du vélo pour leurs déplacements quotidiens.

## fiche 4.1

### Sensibilisation au vélo par la participation

#### Objectif

π C réhabiliter le mode vélo en ville par des actions de sensibilisation participatives qui mettent concrètement en selle les usagers dans leurs déplacements quotidiens ♦

#### Actions

π L a *Bike Experience* initiée en 2010 permettra à des automobilistes et à d'autres types d'usagers, d'être équipés en matériel, conseillés sur les itinéraires, formés à la pratique du vélo en ville et accompagnés temporairement dans leurs déplacements domicile-travail ♦ La *Bike Experience*, par son accompagnement rapproché et son approche qualitative donne des résultats de conversion exceptionnels ♦

π L e concept *Bike Experience* sera décliné pour en faire une action « clé sur porte » à destination des entreprises, dans le cadre des plans de déplacements des entreprises (PDE) notamment ♦

π L e 22 septembre, journée européenne « En ville sans ma voiture », de nombreuses écoles et entreprises participeront à l'action « À vélo/au travail sans voiture » ♦ Une large gamme d'initiatives autour du vélo s'inscriront dans ce cadre (entretien gratuit des vélos, mise à disposition d'abonnements Villo ! gratuits, balade à vélo...) ♦

#### Mesures et moyens

π L es associations cyclistes tantôt organisatrices, tantôt fournisseurs de services seront soutenues ♦

π C certaines actions seront coordonnées par la Région (À vélo/au travail sans voiture) ♦

π D u matériel de promotion et des supports de communication seront mis à disposition par la Région ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 4.2

### Communication et promotion

#### Objectif

- π Promouvoir l'image du vélo comme mode de transport adapté à Bruxelles

#### Actions

- π La promotion du vélo sera assurée tout au long de l'année par des campagnes à l'attention tant des hommes que des femmes et dégagant une image positive du vélo
- π Le vélo sera représenté comme un moyen de transport urbain et attrayant, rapide et efficace
- π Le vélo partagé Villo ! sera promu

#### Mesures

- π Une large campagne en faveur des modes actifs dont le vélo sera réalisée annuellement, généralement de mai à septembre. Elle sera attractive et déclinée sur divers supports dont des événements urbains
- π Chaque nouvel ICR fera systématiquement l'objet d'une inauguration festive
- π Des apéro-vélos seront organisés. Il s'agira de rassemblements conviviaux à l'attention des cyclistes réguliers ou occasionnels
- π Les retombées médiatiques de la *Bike Experience* seront exploitées

### fiche 4.3

## Semaine de la mobilité et Dimanche sans voiture

#### Objectif

π C réhabiliter les déplacements à vélo à Bruxelles en offrant chaque année une journée spécialement dédiée au vélo et le plus large périmètre mondial interdit au trafic automobile ♦

#### Actions

π L a « semaine de la mobilité » sera poursuivie chaque année et enrichie d'une journée spécifiquement consacrée à l'usage du vélo à Bruxelles ♦

π L e Dimanche sans voiture a lieu chaque année durant cette semaine ♦ Par cette action, la Région s'inscrit dans la dynamique européenne « En ville sans ma voiture » ♦ À cet égard, elle fait figure d'exemple au niveau international, avec le plus large périmètre mondial interdit au trafic ♦

### Mesures

- π Le large programme d'activités fera de cette semaine le point d'orgue du travail de promotion et sensibilisation réalisé par tous les acteurs de la mobilité vélo à Bruxelles ♦ Tout au long de la semaine, des événements, des conférences, des débats, des rencontres autour de la mobilité à vélo seront organisés ♦
- π La semaine sera déclinée en journées thématiques dont une spécifiquement dédiée au vélo ♦
- π La journée du 22 septembre « À l'école/au travail sans voitures » dédiée aux déplacements vers les écoles et vers le travail fera également la part belle au vélo, notamment dans le cadre des Plans de déplacement scolaire et des Plans de déplacement d'entreprise ♦
- π Le Dimanche sans voiture offre un espace sécurisé à des milliers de personnes qui expérimentent à cette occasion Bruxelles à vélo ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 4.4

### Augmentation du nombre de moments sans voiture

#### Objectif

- π Sensibiliser et encourager à l'usage du vélo en multipliant les moments pendant lesquels l'espace urbain bruxellois est consacré exclusivement aux transports en commun et aux modes actifs dont les cyclistes ♦

### Actions

- π Les moments sans voiture à Bruxelles constituent un terrain idéal pour amener le public à goûter au plaisir et à l'efficacité d'un déplacement en ville à vélo. C'est pourquoi, le nombre de moments sans voiture sera graduellement augmenté, sous des formes et des modalités variables, en concertation avec les communes.
- π Les moments sans voiture seront de quatre types :
  1. Organisation de périmètres sans voiture dans les communes.
  2. Promotion des rues réservées aux jeux.
  3. Appel à projet pour la mise en place de « quartiers mobiles ». Le projet vise à créer une dynamique de sensibilisation aux comportements en matière de mobilité ainsi que de stimuler la réflexion sur la mobilité du quartier et ses impacts.
  4. Mise en œuvre d'un *ciclovía* bruxellois, sur le modèle de Bogotá. Il s'agit de fermer temporairement et partiellement un ensemble d'axes pour créer un réseau de voiries réservé aux modes actifs.

### Mesures et moyens

- π Les communes seront invitées à organiser des périmètres sans voiture et seront soutenues pour le faire. Le soutien aux communes sera renforcé en cas d'actions concertées entre deux communes limitrophes.
- π Un appel à projet sera régulièrement lancé vers les quartiers pour la mise en œuvre d'une dynamique « mobilité » auprès des habitants.
- π Ces actions se feront en concertation avec les autorités communales.

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## fiche 4.5

### Information internet vélo interactive

#### Objectif

π Offrir au citoyen, aux écoles, aux entreprises, aux commerces et à toutes les instances bruxelloises un site interactif qui les informe de l'ensemble des moyens mis en œuvre et des outils mis à leur disposition pour leur faciliter les déplacements à vélo à Bruxelles

#### Actions

π Les avantages du vélo à Bruxelles comme mode de déplacement efficace, souple, autonome et sûr en ville seront mis en évidence dans un volet vélo du site portail de Bruxelles Mobilité ([www.bruxellesmobilité.irisnet.be](http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be))

π Ce volet vélo rendra facilement accessibles toutes les informations pertinentes pour le citoyen, les écoles, les entreprises, les commerces et les instances bruxelloises. La communication sera rendue interactive, une part de l'information sera donnée en direct de manière personnalisée

#### Mesures

π L'interactivité, la personnalisation et l'information en direct seront développées via :

- des indications personnalisées en fonction des besoins spécifiques de chaque usager, sa localisation et son choix d'itinéraire vélo ;
- une interface dynamique qui permettra à l'utilisateur d'interroger l'administration et de localiser des problématiques vélo observées. L'interface renseignera l'utilisateur sur le suivi donné aux problèmes énoncés (entretien, petite réparation...);
- des indications en temps réel concernant entre autres la disponibilité des bornes du réseau Villo !

π La complémentarité du vélo avec les transports en commun sera mise en avant

π Les liens avec les politiques vélos communales seront développés

#### Compétences

La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## fiche 4.6

### Bruxelles en poche, à pied ou à vélo

#### Objectif

- π Encourager l'utilisateur à s'approprier Bruxelles sans avoir recours à un véhicule privé motorisé

#### Action

- π Il sera mis à la disposition de l'utilisateur un outil pratique qui l'aidera à prendre conscience de l'efficacité de la marche à pied et du vélo, éventuellement combinés aux transports publics, pour se rendre en un temps limité à un large panel de services et d'activités qu'offre une région densément urbanisée telle que Bruxelles
- π La carte vélo reprendra les itinéraires réalisés définitivement, les itinéraires réalisés provisoirement et les itinéraires non encore réalisés mais utilisables par des cyclistes adultes avertis

#### Mesures

- π Une carte sera créée sur support papier. Pour l'ensemble de la Région les informations suivantes seront reprises :
  - π une estimation des temps de parcours à pied et à vélo ;
  - π les facilités pour les déplacements à pied (zones piétonnes, parcs, etc) ;
  - π les facilités pour les déplacements à vélo (pistes cyclables, bandes bus ouvertes aux cyclistes, relief, ICR, réseau Villo!, parkings vélo, réparateurs) ;
  - π le réseau de transports publics ainsi que les taxis et les voitures partagées ;
  - π la localisation des pôles d'intérêts culturels, de loisirs, de commerce, d'entreprises, de culte, d'enseignements
- π La carte sera conçue, publiée et diffusée (notamment via les associations cyclistes) à grande échelle dès 2011
- π La carte sera mise à jour chaque année

#### Compétences

La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité

## fiche 4.7

### Lancement d'un Bicycle Account

#### *Objectif*

π Utiliser les données de l'évolution de l'usage du vélo comme outil de communication et de justification des investissements ♦

#### *Action*

π Un rapport publié tous les deux ans fera le bilan de toutes les réalisations, des réductions de CO<sub>2</sub>, du nombre de kilomètres parcourus et des bénéfices accumulés ♦

#### *Mesure*

π Bruxelles Mobilité publiera un '*Bicycle Account*' tous les deux ans ♦

#### *Compétences*

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 4.8

### Le vélo dans les Plans de déplacements

#### *Objectif*

- π Intégrer le vélo dans les plans d'actions des Plan de déplacements pour les entreprises, les écoles et les événements ♦

#### *Action*

- π R enforcer la place du vélo dans les plans d'actions et assurer la mise à œuvre des mesures du plan d'action favorables au vélo ♦

#### *Mesures*

- π D es arrêtés d'exécution de l'Ordonnance qui prévoit l'élargissement le champ d'application des mesures obligatoires seront adoptés ♦
- π L es Plans de déplacements d'entreprise deviendront obligatoires pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés ♦ Les entreprises devront obligatoirement aménager suffisamment de parkings vélos sûrs pour leurs travailleurs, ou au minimum une place de stationnement pour vélo pour cinq places de stationnement pour voiture ♦

#### *Compétences*

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## 5. Services pour cyclis

Une des conditions de succès du vélo à Bruxelles sera de mettre à la disposition de Bruxellois et des personnes qui travaillent à Bruxelles une série de services vélo qui leur faciliteront les déplacements.

Il s'agira de services spécifiques tels que : des vélos publics, des Points vélo, l'accès à des vélos électriques.

## fiche 5.1

### Renforcement du système de vélos partagés Villo!

*Objectif*

π C réhabiliter l'usage du vélo à Bruxelles en mettant à disposition de la population un

réseau de vélos partagés ♦

### Actions

- π Mise à disposition de vélos au travers des stations de vélos partagés dont la localisation et le maillage répondront à une demande de :
  - π déplacements de courtes distances ;
  - π déplacements combinés à d'autres modes ;
  - π accessibilité au vélo par le plus grand nombre sur tout le territoire régional ♦

### Mesures

- π Un réseau de 163 stations disposant de 2 500 vélos couvrent déjà les communes de la première couronne depuis 2010 ♦
- π La première phase est évaluée dès 2011 ♦
- π Après évaluation, une deuxième phase avec 2 500 vélos complémentaires sera lancée pour couvrir les communes de la deuxième couronne ♦
- π La disponibilité des vélos sera optimisée ♦
- π La garantie d'un prix très accessible pour les déplacements à vélo sera assurée ♦
- π Une attention particulière sera portée à Villo ! dans le cadre des plans de déplacements d'entreprise ♦
- π Des campagnes de communication sur le service de vélos partagés seront menées ♦
- π Des informations seront diffusées à l'ouverture de nouvelles stations ♦

### Moyens

- π Le système de vélos publics sera entièrement supporté par les revenus de la publicité du concessionnaire ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 5.2

### Les Points vélo

#### Objectif

π Mettre à disposition des Bruxellois et des navetteurs, dans les lieux de forte fréquentation, des services nécessaires à la pratique du vélo en ville : du stationnement sécurisé, de petites réparations possibles, la location de vélo (en complément du système de vélos public), de l'information ♦

#### Actions

π Le nombre de Points vélo à Bruxelles sera augmenté ♦  
π Les services de chaque Point vélo existant seront complétés selon la demande propre à leur localisation ♦

#### Mesures

π Fin 2010, le Point vélo Midi a été ouvert ♦  
π Un des Points vélo sera utilisé comme dépôt central pour les vélos volés ♦  
π Les Points vélo existants continueront à être développés : un parking sécurisé pour Luxembourg et Midi, en plus du parking existant au Point vélo Nord (qui sera agrandi en 2012) et au Point vélo Central (sécurisé à l'automne 2010) ♦  
π Des nouveaux Points vélo seront implantés proches des :  
    π gares SNCB plus petites ;  
    π arrêts de la STIB ;  
    π quartiers fortement peuplés ♦  
π Un atelier mobile sera créé pour desservir plusieurs Points vélo ♦  
π La possibilité de mettre à disposition des vélos électriques dans les Points vélos sera étudiée ♦

#### Moyens

π Par Point vélo, un budget de fonctionnement annuel de 100 000 euros sera prévu ♦

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité*

## fiche 5.3

### Le vélo électrique

#### Objectif

π Étendre l'usage du vélo à Bruxelles en stimulant l'usage de vélos à assistance électrique pour les usagers qui :

- π ont besoin d'une assistance pour compléter leur capacité physique ;
- π doivent transporter des personnes (enfants) ou de la marchandise

π Le vélo électrique permet également d'intéresser un public différent de celui du vélo traditionnel

#### Action

π En parallèle de la promotion du vélo, l'usage du vélo électrique sera promu au travers :

- π d'actions de sensibilisation participative ;
- π de mises à disposition à l'essai

#### Mesures

π La possibilité de mettre des vélos électriques en location dans les Points vélo sera étudiée, dans le but d'offrir une période de test avant un éventuel achat

π Dans le cadre des actions de sensibilisation participative, des vélos électriques seront mis à disposition des participants qui le souhaiteront (entre autres dans le cadre de la *Bike Experience*)

π Dans le cadre du plan « véhicule propre » élaboré par la Région, l'octroi d'incitants financiers à l'achat d'un vélo électrique ou d'autres équipements sera étudié

#### Compétences

*La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 5.4

### Lutte contre le vol de vélo

#### Objectif

- π Appliquer une politique de prévention et gestion du vol de vélos à Bruxelles

#### Actions

- π Des actions de préventions de vol seront menées : marquages et campagne de sensibilisation
- π Les infrastructures de stationnement vélo seront développées et gérées par l'Agence du stationnement
- π En matière d'urbanisme, des modalités de stationnement vélo seront appliquées
- π Un suivi coordonné sera assuré en cas de vol de vélo

#### Mesures

- π Des campagnes de prévention du vol seront mises en place régulièrement
- π Une étude de faisabilité liée au développement d'une base de données centrale en articulation avec celle déjà développée en Flandre (gevondenfietsen) sera mise sur pied. En fonction des résultats de cette étude, il sera décidé de créer un dépôt central. Une convention sera établie avec un prestataire de services afin d'assurer la gestion de ce dépôt. Les vélos non récupérés seront recyclés et mis à disposition de publics cibles à haut potentiel de mise en selle (écoles, étudiants, CPAS...) Une convention sera établie avec les zones de police afin que tous les vélos volés soient orientés vers le dépôt central
- π Des informations de prévention et de déclaration de vol sont disponibles sur les sites des associations pour cyclistes et de Bruxelles Mobilité
- π Le service gratuit de marquage des vélos sera étendu à tous les Points Vélo

- π L'interface en ligne de déclaration de vol du site de la Police sera référencée par les associations et les administrations ♦
- π Un volet du vademecum vélo concernant le stationnement vélo sera élaboré en 2012 ♦

*Compétences* La présente fiche relève des compétences du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité

## 6. Infrastructures cyclables

Encourager l'usage du vélo à Bruxelles implique notamment d'aménager des parcs efficaces, sûrs, confortables et agréables.

Cependant, comme l'a démontré l'audit BYPAD 2010, Bruxelles manque cruellement d'infrastructures pour vélo malgré le nombre grandissant de cyclistes. Investir dans des infrastructures pour cyclistes à Bruxelles répond donc à une nécessité.

Les infrastructures pour vélo nécessitent un investissement beaucoup moins conséquent que pour le développement d'infrastructures propres à d'autres modes, en termes de mise en œuvre ou d'espace, mais également en termes d'entretien. De plus, leur retour sur investissement est très conséquent.

Pour permettre de bonnes conditions de circulation à vélo dans Bruxelles, il s'agit avant tout de lui faire de la place. Cela s'obtiendra tout d'abord par la mise en œuvre

d'un ensemble de mesures dictées le Plan IRIS II et qui visent à limiter la pression automobile à Bruxelles, comme la tarification routière, la rationalisation des capacités routières, les zones 30, le bouclage de quartier et la maîtrise du stationnement.

Conformément au Plan IRIS II, il faut également rappeler que les nouvelles infrastructures de voiries doivent démontrer leur participation à la réduction des capacités routières tout en accordant la priorité aux modes piétons, cyclistes et transports en commun.

L'application de ces mesures réduira le nombre et la vitesse des voitures et libérera de l'espace pour les autres modes dont les cyclistes. Il s'agit donc de traiter cet espace en faveur des cyclistes bien sûr, mais avec la plus grande complémentarité possible avec les autres modes dont les transports en commun. Cela se concrétise, par exemple, par la création de bande bus ouvertes aux cyclistes. La complémentarité avec les infrastructures de transport en commun est indispensable, en termes d'investissement et d'efficacité.

Conjointement à ces mesures, la Région doit être rapidement couverte et reliée aux autres Régions par un réseau complet, efficace, sûr et agréable d'infrastructures vélo. Ainsi, d'ici 2015, Bruxelles disposera d'un réseau d'ICR, de Promenade Verte et d'infrastructures cyclables sur les voiries régionales principales, quadrillant l'ensemble du territoire régional.

Le stationnement pour vélo devra aussi être développé à la mesure de ces nouvelles infrastructures.

Enfin, les bonnes conditions de circulation des cyclistes à Bruxelles dépendent de la mise en œuvre d'une politique de gestion et d'entretien programmée en conséquence de l'évolution du réseau.

### Objectif

Replier toutes les destinations de Bruxelles par le biais d'un réseau d'itinéraires cyclables balisés, confortables, rapides, agréables, sûrs et cohérents. Ces itinéraires se trouvent généralement sur des routes locales, sans trafic de transit.

### Action

Durant la période 2010-2015, le réseau complet sera achevé.

### Mesures

En 2009, Bruxelles Mobilité a créé une nouvelle signalisation pour le réseau d'itinéraires cyclables régionaux.

En 2010, quatre itinéraires étaient achevés et trois en passe d'être achevés. Un autre itinéraire a été pourvu de la nouvelle signalisation.

#### Exécution et signalisation accélérées :

Il est d'une importance primordiale que les itinéraires cyclables gagnent en notoriété et en visibilité. C'est pourquoi, pour la période 2010-2015, les budgets nécessaires ont été prévus afin :

- de refaire la signalisation des itinéraires existants ;

- d'accélérer la finalisation (uniquement la signalisation) des itinéraires 4, 9, A et B

- de munir les itinéraires 5, Maelbeek et Canal, qui sont en cours d'exécution, de cette nouvelle signalisation.

Ainsi, à court terme (d'ici 2012), 12 des 19 itinéraires pourront être pourvus de la nouvelle signalisation.

Par ailleurs, l'installation de panneaux informatifs à la fin de chaque itinéraire sera étudiée.

Les travaux réalisés de manière provisoire par des marquages et des mesures de police devront être confirmés par des aménagements en dur après le bouclage du réseau en 2014.

#### Exécution définitive :

Parallèlement à ces mesures 'légères', l'aménagement définitif des itinéraires est poursuivi, avec d'abord la réalisation des itinéraires 7, 8, Senne et C qui ont été repris dans une étude.

Ensuite l'ICR 12 sera traité, et en dernier, les ICR Palais et 10.

Planification pour l'achèvement du réseau (voir page suivante).

### Moyens

En 2010, un budget de 6,5 millions d'euros était prévu pour les itinéraires cyclables. En 2011, ce budget est passé à 11 millions par an. Des montants de cet ordre seront confirmés chaque année.

## fiche 6.1

## Aboutissement du réseau d'itinéraires cyclables régionaux

	2010	2011	2012	2013	
<i>ICR 1</i>					
<i>ICR 2</i>					
<i>ICR 3</i>					
<i>ICR 4</i>					
<i>ICR 5</i>					
<i>ICR 6</i>					
<i>ICR 7</i>					
<i>ICR 8</i>					
<i>ICR 9</i>					
<i>ICR 10</i>					
<i>ICR 11</i>					
<i>ICR 12</i>					
<i>ICR Canal</i>					
<i>ICR Senne</i>					
<i>ICR Maelbeek</i>					
<i>ICR Palais</i>					
<i>Rocade A</i>					
<i>Rocade B</i>					
<i>Rocade C</i>					
<b>51 525 000</b>	<b>7 275 000</b>	<b>12 250 000</b>	<b>10 700 000</b>	<b>11 900 000</b>	<b>9 400 000</b>

Le tableau ci-dessus reprend le planning de réalisation des itinéraires cyclables régionaux ♦

En vert sont marqués les ICRs finalisés ou l'année de leur finalisation, en orange les phases d'étude ♦

## **fiche 6.1**

### **Aboutissement du réseau d'itinéraires cyclables régionaux**

#### *Réseau d'itinéraires cyclables régionaux*

*Infrastructures existantes*

*En travaux*

*À l'étude*

*Compétences* La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports.

## fiche 6.2

### Pistes cyclables

#### Objectif

Les grands axes ne revêtent pas uniquement une importance symbolique pour les cyclistes en raison de leur visibilité, mais ils sont aussi souvent la liaison la plus directe et la plus plate entre deux points. Des destinations sont en outre souvent situées sur ces axes. Les cyclistes doivent donc pouvoir se déplacer en toute sécurité sur ces axes.

#### Action

Quelques axes symboliques et très importants pour les cyclistes seront traités, si nécessaire par un réaménagement léger.

#### Mesures

2 011 : la Petite Ceinture (les pistes cyclables marquées sur la partie sud-ouest entre l'Hôtel des Monnaies et la Porte de Ninove, vélos sur la bande bus du Boulevard du Jardin Botanique et autour de la Porte de Hal).

2 012 : la Moyenne Ceinture, avec le réaménagement partiel du Boulevard Général Jacques et l'aménagement de pistes cyclables Boulevard Mettwie (2010-2011) et Avenue du Roi Albert (2013).

Dans tous les autres grands projets, la convivialité pour le vélo devra être une partie essentielle. Les grands projets d'infrastructure sont idéaux pour changer les habitudes fortement ancrées. Quelques exemples :

le Pont Picard ;

le réaménagement du site Delta avec une traversée pour les piétons et les vélos entre l'Avenue de la Couronne et le Boulevard de la Plaine ;

- π le boulevard Léopold III ;
- π le boulevard de la Woluwe ;
- π l'avenue du Port ♦

### *Moyens*

- π Exceptionnellement en 2011, 3 millions seront prélevés du budget de 11 millions d'euros prévu pour les itinéraires cyclables pour l'achèvement de la piste cyclable sur le Boulevard Mettwie, l'aménagement de pistes cyclables sur les autres axes étant réalisé avec d'autres moyens, soit par le biais de l'accord de coopération avec Beliris, de budgets VICOM ou d'investissements généraux prévus pour les routes ♦
- π La cartographie de la page suivante montre les projets pour les routes régionales pour 2010-2014 ♦

### *Compétences*

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports.*

## **fiche 6.2**

### **Pistes cyclables**

#### *Infrastructures cyclables sur les voiries régionales*

*Infrastructures existantes*

*En travaux*

*À l'étude*

## **fiche 6.3**

### **Le vélo et les transports publics**

#### **Objectif**

π Le vélo et les transports publics sont alliés – combinables et complémentaires, conformément à l'objectif du Plan IRIS II : l'éventuelle concurrence entre les modes de transport durables est évitée♦

#### **Action**

π Les transports publics et le vélo doivent être aussi bien combinables que complé-

mentaires ♦ Qu'il s'agisse du pré-transport et du post-transport ou de l'utilisation commune de l'espace disponible, une collaboration est indispensable ♦

### Mesures et moyens

- π L'accessibilité des gares (SNCB), des stations de métro, des arrêts de tram et de bus, continuera à être améliorée (cfr ♦ contrat de gestion Région-STIB) ♦
- π La possibilité de stationnement aux arrêts de métro sera évaluée et, si nécessaire, élargie ou adaptée ♦ Tous les autres arrêts seront à terme également équipés de parkings à vélos ♦
- π La création de points vélos à certaines stations de métro sera étudiée en concertation avec le manager vélo et la commission vélo dont la STIB est membre ♦
- π Les bandes réservées au bus, qui ne sont pas encore accessibles aux cyclistes seront étudiées techniquement au cas par cas ♦ La démarche sera également applicable sur les routes communales (voir fiche « communes ») ♦
- π La signalisation dans les stations de métro sera améliorée et inclura également les itinéraires cyclables et des stations Villo ! ♦
- π À partir de mai 2011, l'intégration billettique et tarifaire Villo-STIB sera rendue possible ♦
- π Le Plan IRIS prévoit également de réaliser sur les 70 km de voirie ferroviaire, des pistes cyclables séparées ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## Promenade Verte et Balade bleue cyclo-piétonnes

### Objectif

- π Offrir un réseau de parcours récréatifs et didactiques cyclo-piétons de découverte des paysages diversifiés (paysages ruraux, semi-naturels, parcs aménagés, bosquets, marais, étangs, chemins de halage, paysages d'intérêt historique) sur l'ensemble du territoire régional bruxellois ♦

### Actions

- π Sur les 63 kilomètres de parcours cyclo-piétons balisés et praticables de la « Promenade Verte », l'aménagement de certains tronçons sera amélioré en termes de confort et de sécurité ♦
- π Un circuit didactique dénommé « Balade bleue » reliant et mettant en valeur les éléments remarquables du patrimoine bruxellois liés à l'eau (cours d'eau, plans d'eau, fontaines...) sera mis en place sur base du balisage cyclo piéton existant ♦
- π Parallèlement à cela, une liaison entre le réseau des *Knooppunten* et la Promenade Verte sera mise en place ♦

### Mesures et moyens

#### Promenade Verte :

- π L'aménagement de plusieurs tronçons sera amélioré au rythme de 4 à 5 km/an ♦
- π En 2011, 4,5 km seront aménagés ♦
- π En 2012, 5 km seront aménagés ♦

#### Balade bleue :

- π Dès 2012, un tracé de parcours sera étudié en tenant compte du relief des fonds de vallées, du balisage et des itinéraires existants ♦
- π Dès 2013, les outils didactiques et le tracé seront mis en œuvre ♦
- π Dès 2014, la balade sera tracée et les outils didactiques diffusés ♦

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge de l'Environnement et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.*

## fiche 6.5

### Le RER Vélo

#### Objectif

π Mieux relier Bruxelles et ses environs en raccordant les différents réseaux d'itinéraires cyclables et les pistes cyclables aux routes régionales, et en créant des 'autoroutes cyclables' ♦

#### Action

π On recherchera une correspondance optimale entre les itinéraires cyclables, les infrastructures sur les routes régionales, mais également les possibilités d'aménager de véritables 'autoroutes cyclables' ♦

#### Mesures

π Pour former ce RER vélo, un groupe de travail interrégional a été créé dans le cadre de l'accord de principe entre Bruxelles et la Flandre ♦ Une étude sera lancée par les deux régions en collaboration avec la Province du Brabant flamand en 2011 ♦

π Des petites liaisons manquantes pourront ainsi être rapidement traitées ♦

π L'itinéraire du Canal et celui longeant l'A12 sont des objectifs à court terme qui offrent une liaison efficace entre Bruxelles et ses environs ♦

π Bruxelles Environnement sera chargé d'étudier le potentiel des axes verts le long des voies ferrées dans le cadre de l'actualisation du maillage vert ♦

π Des initiatives concrètes liées à la réalisation d'un véritable « RER cyclable » seront notamment :

π l'itinéraire OMAB, qui reliera Opwijk, Asse et Zellik le long de la ligne 60 à la Promenade Verte dans le bois du Laerbeek, créant ainsi une autoroute cyclable jusqu'à la gare de Jette, avec une liaison avec le réseau cyclable ♦ Un accord a été conclu concernant ce tracé entre la province du Brabant flamand, les communes et Infrabel ;

π l'étude de l'aménagement d'une passerelle pour vélos au-dessus de l'avenue Léopold III, juste sur la frontière entre les deux régions, qui constituera une liaison cyclable à partir de la zone industrielle qui s'y trouve ;

π un itinéraire cyclable rapide intéressant le long de l'E40 est également à l'étude, entre le Ring 0 et le Parc du Cinquantenaire ♦ Cet itinéraire a été repris dans le schéma directeur Reyers qui a été approuvé par le gouvernement bruxellois ;

π le long de l'E411 se trouve une piste cyclable qui est toutefois trop étroite et trop peu séparée de l'autoroute ♦ Il s'agit d'une zone classée ♦ Une amélioration est malgré tout réalisable à moyen terme ♦

#### Moyens

π Dans le cadre, entre autres, des budgets des itinéraires cyclables et des investisse-

**Compétences** La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports, de la Ministre en charge de l'Environnement et du Secrétaire d'État en charge de la Mobilité.

## fiche 6.6

### Entretien

#### Objectif

π L'infrastructure cyclable n'est utilisée pleinement que lorsqu'elle est suffisamment entretenue. Il existe un retard historique dans l'entretien des infrastructures cyclables existantes de Bruxelles qui doit être rattrapé. Les feuilles tombant des arbres, les déchets et la neige constituent aussi des obstacles pour les cyclistes.

#### Actions

- π Tout entretien des routes régionales doit tenir compte des infrastructures cyclables qui s'y trouvent. Les marquages aussi (par exemple les sas vélo) doivent être rafraîchis tous les ans.
- π Le déneigement continuera à être amélioré en intégrant les nouvelles infrastructures dans les tournées, en employant simultanément plusieurs équipes de déneigement et en intervenant plus rapidement sur les axes prioritaires.
- π Le gestionnaire de la voirie traitera les plaintes des usagers.
- π Bruxelles Propreté améliorera l'évacuation des feuilles et des déchets (gravier, morceaux de verre...).

#### Mesures

- π Un contrôleur des aménagements cyclables surveillera à l'aide d'un vélo mesureur la qualité des infrastructures existantes. En attendant l'engagement de ce dernier, une convention a été passée avec le Fietsersbond afin de créer un cadastre des pistes cyclables séparées existantes et de leur état.
- π Un module interactif sur le site de la Région permettant aux usagers de signaler les problèmes d'entretien et d'informer en retour les visiteurs web du suivi donné sera
- π Une concertation avec Bruxelles Propreté devra mener à la réalisation d'un plan d'action consacré au nettoyage régulier des pistes cyclables.
- π Les itinéraires cyclables régionaux seront certes aménagés par la Région, mais ils se trouvent le plus souvent sur des routes communales. Des conventions devront donc être conclues avec les communes pour déterminer le rôle de chaque partie.

π Dans le cadre des conventions de mobilité avec les communes, il conviendra également de maintenir les sens uniques limités qui ont été introduits ♦

π Une convention a été passée avec le Fietsersbond afin de créer un cadastre des pistes cyclables séparées existantes et de leur état ♦

#### *Moyens*

π L'entretien des pistes cyclables et des marquages s'effectue dans le cadre du budget annuel d'entretien des routes et de la signalisation ♦

#### *Compétences*

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports et du Secrétaire d'État en charge de la Propreté publique.*

## fiche 6.7

### Normes pour infrastructures vélo

#### *Objectif*

π Certifier un niveau de qualité minimum objectif des infrastructures pour cyclistes à Bruxelles ♦

#### *Actions*

π Des normes de référence qualitatives à chaque aménagement pour cyclistes seront établies, officialisées et appliquées ♦

π Chaque infrastructure sera contrôlée en vue d'un plan de normalisation ♦

#### *Mesures et moyens*

π Une étude sur l'établissement de normes ISO pour le processus de conception et d'exécution de pistes cyclables séparées sera menée ♦ Des normes seront établies dès 2012, et appliquées dès 2013 pour tout nouvel aménagement et les aménagements existants seront contrôlés ♦

π Des normes de prise en compte des cyclistes dans l'arrêté d'exécution de l'ordonnance relative aux chantiers seront intégrées dès 2011 ♦

π Des nouveaux volets du vademecum vélo seront publiés ♦ Les prochains cahiers prévus seront consacrés aux parkings vélo, à l'aménagement des carrefours pour les vélos par l'IBSR et aux pistes cyclables séparées par l'IBSR ♦ On prévoira également une mise à jour des volets antérieurs ♦

**Compétences** La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports.

## fiche 6.8

### Le stationnement des vélos

#### Objectif

π Pour pouvoir utiliser effectivement le vélo comme moyen de transport, les équipements nécessaires pour les garer sont indispensables ♦ Une bonne politique de stationnement permet également de réduire le nombre de vols de vélos et prévoit des lieux de stationnement accueillants et rassurant, qui attirent aussi bien les hommes que les femmes ♦

#### Actions

- π L'approche actuelle cloisonnée en matière de stationnement des vélos sera remplacée par un plan de stationnement pour les vélos ♦
- π Le plan de stationnement pour les vélos sera une des parties du nouveau plan régional de politique en matière de stationnement (pour les voitures) ♦ Les communes établiront ensuite également leur propre plan d'action en matière de stationnement ♦

### Mesures

- π Le manager vélo et les associations cyclistes contribueront activement à la rédaction du Plan de stationnement régional, et plus précisément au volet consacré au vélo
- π Le plan de stationnement pour les vélos fera notamment l'inventaire de l'offre et de la demande, mais fera également de la prospection pour trouver de nouvelles places et de nouveaux types de parkings
- π L'Agence Régionale de Stationnement sera chargée entre autres de l'installation et de l'entretien des arceaux pour vélos, mais également des box pour vélos et autres parkings sécurisés
- π Un cahier du vademecum vélo consacré à l'aménagement des parkings vélos sera réalisé par le Fietsersbond

### Moyens

- π La Région continuera à installer ponctuellement des parkings, en attendant une agence de stationnement opérationnelle qui pourra se charger, grâce aux revenus provenant du stationnement, de l'installation, de la gestion et de l'entretien des parkings

### Compétences

*La présente fiche relève des compétences de la Ministre en charge des Travaux publics et des Transports.*

***Réalisé par :***

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale  
Administration de l'Équipement et des Déplacements  
Direction Stratégie  
CCN – rue du Progrès 80 bte 1 – B-1035 Bruxelles  
Tél. : 02 204 20 07 – Fax : 02 204 15 10  
bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be  
www.bruxellesmobilité.irisnet.be

***Photos***

© Louise Hubinon, 2011

***Lay-out***

Dominique Boon

***Éditeur responsable***

Camille Thiry  
rue du Progrès 80 – 1035 Bruxelles