BIKE FOR BRUSSELS

PLAN D'ACTION VÉLO DE LA VILLE DE BRUXELLES



Pro Velo

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

TABLE DES MATIÈRES

1. L'AMBITION DE LA VILLE DE BRUXELLES EN MATIÈRE DE VÉLO 5

2. ROULER À VÉLO 8

2.1 Orientations pour la cyclabilité 9

2.1.1 Critères de qualité *9*

2.1.2 Approche globale *9*

2.1.3 Assurer la cyclabilité des revêtements et aménagements *10*

2.1.4 Quartiers calmes et entièrement cyclables *10*

2.1.5 Proposer des « montées confortables » pour relier le bas au haut de la Ville de Bruxelles *11*

2.2 Amélioration du réseau ICR en collaboration avec la Région 12

2.3 Un saut de qualité sur les grands axes de circulation 12

2.4 Identifier et mettre en œuvre des itinéraires cyclables communaux (ICC) 13

2.5 Adoption d'un Plan communal de mobilité 13

2.6 Synthèse des projets d'infrastructures cyclables 14

2.7 Mesures complémentaires 15

2.7.1 Panneaux Tourne-à-droite/Tout droit (B22/B23) et rue cyclable *15*

2.7.2 Des nouveaux quartiers bike-friendly *15*

2.7.3 Assurer l'entretien *16*

2.7.4 Bornes de réparation *16*

2.7.5 Traversées des parcs *16*

3. LE VÉLO À L'ARRÊT 17

3.1 Programmer l'offre d'arceaux 18

3.2 Poursuivre et amplifier la programmation de boxes vélo 20

3.3 Créer des parkings vélo de quartier sécurisés pour les habitants 20

3.4 Promouvoir l'utilisation des parkings vélo sécurisés au centre-ville de Bruxelles 21

3.5 Stimuler la création de parkings vélo dans les nouvelles constructions 21

3.6 Promouvoir l'utilisation du vélo dans le cadre des grands évènements et mettre des arceaux mobiles à disposition 22

3.7 Lutter contre le vol de vélos 22

3.8 Retirer les vélos épaves 23

4. ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO 24

4.1 Soutenir l'enseignement dans la promotion du vélo 25
4.2 Créer une plaine de jeu vélo 26
4.3 Encourager les employés de la Ville de Bruxelles à se déplacer à vélo 26
4.4 Promouvoir le vélo auprès des habitants 27
4.5 Participer à et relayer les initiatives de promotion et de formation vélo 28
4.6 Soutenir la création d'un HUB vélo 28
4.7 Encourager les entreprises dans leur politique vélo 29
4.8 Encourager l'utilisation du vélo au sein des clubs de sports 29
4.9 Soutenir les évènements associés au vélo 29
4.10 Encourager l'utilisation du vélo pour le shopping 29
4.11 Soutenir les projets de réorientation du secteur de la logistique 30

5. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE 31

5.1 Désigner un Coordinateur Plan Vélo pour réaliser les ambitions 32
5.2 Assurer l'évaluation et le suivi du plan d'action avec la « Commission Modes Actifs » 32
5.3 Renforcer le contrôle policier en matière de sécurité routière 33
5.4 Renforcer la sécurité des cyclistes 33
5.5 Mettre en place un financement structurel de la politique vélo 34
5.7 Collaboration notamment avec la Région et les communes limitrophes 35
5.8 Évaluer et mesurer base régulière 35

6. ANNEXES 37

INTRODUCTION

Le plan d'action Vélo 2018-2024 de la Région de Bruxelles-Capitale souligne à maintes reprises l'importance du partenariat entre la Région et les communes afin d'exploiter au mieux le potentiel vélo de la Région.

Une des mesures soutenues par la Région consiste à inciter les communes à évaluer leur politique vélo sur base d'un audit BYPAD (Bicycle Policy Audit) et d'élaborer un plan communal vélo sur base des recommandations de cet audit.

La Ville de Bruxelles a décidé de se doter de ce plan, qui se veut être un « Grand départ » pour le vélo sur son territoire. L'élaboration de ce plan d'action a fait l'objet d'un accompagnement par des experts des bureaux d'études Tridée et de Pro Velo. Une première proposition de plan d'action a fait l'objet d'une réunion de travail rassemblant, conformément à la méthodologie internationale Bypad (Bycicle Policy Audit), usagers, administrations et politiques (Echevin de la mobilité, des travaux publics et du stationnement, Echevine de l'urbanisme et des espaces publics et le Bourgmestre). Les administrations de la Ville de Bruxelles (Mobilité et Travaux de Voirie), la Zone de Police Bruxelles-Ixelles, Bruxelles mobilité et les représentants des cyclistes (Gracq, Fietsersbond, EUCG) ont donc eu la possibilité d'échanger sur les actions proposées et de formuler des propositions d'amélioration de ce plan d'action.

Le présent document aborde le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la Ville de Bruxelles pour les années à venir. Ce plan reprend et affine un certain nombre de mesures « vélo » issues de l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles en matière de mobilité et tient compte des mesures proposées par la Plan régional de mobilité *Good Move* tel que validé en première lecture par le Gouvernement régional. Ce plan a été approuvé par le Collège de la Ville de Bruxelles. Bien que piloté par l'Echevin de la Mobilité et des Travaux publics, il est porté par l'ensemble du Collège. De nombreuses mesures rentrent, en effet, dans le champ de compétence d'autres membres du Collège.

LE PLAN VÉLO : LE VÉLO DE DEMAIN

1. L'AMBITION DE LA VILLE DE BRUXELLES EN MATIÈRE DE VÉLO



Visions et ambitions du projet de politique cyclable

Les objectifs généraux d'une politique cyclable communale peuvent être résumés comme suit :

rendre la **pratique** quotidienne du vélo possible, sûre et naturelle pour tous.

- Le PLAN VELO vise à stimuler la **pratique quotidienne** du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.

- Le PLAN VELO vise avant tout à **réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité générale**, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B, en toute sécurité et confortablement.

- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer **l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme naturel**, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci- dessous.

Objectifs généraux de la politique cyclable	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et naturelle pour tous.
ROULER À VÉLO L'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères : sûr, rapide, cohérent, confortable et agréable
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas de vandalisme) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains ainsi que le suivi

Ce Plan Vélo est synonyme de grandes ambitions pour la Ville de Bruxelles :

1. L'ambition de **donner au vélo un rôle clé dans la mobilité urbaine**, en droite ligne avec les objectifs formulés dans le **Plan régional de mobilité *Good Move*** :
    - **augmentation de la part modale du vélo**, en particulier pour les déplacements **de 2 à 5km** ;
    - **multiplication par 3 des déplacements à vélo d'ici à 2030 et par 2 d'ici à 2024**.[1]
2. L'ambition de **renforcer sensiblement la position concurrentielle du vélo** parmi les modes de déplacement, en réalisant un **saut de qualité** dans les aménagements et le stationnement et en renforçant l'effet levier par des actions de promotion.
3. L'ambition **d'agir rapidement et avec détermination**, pour **un impact perceptible d'ici 2024.**

[1] En prenant pour référence les points de comptage de l'Observatoire du vélo pour l'année 2018.

2. ROULER À VÉLO



Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

2.1 Orientations pour la cyclabilité

2.1.1 Critères de qualité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit aspirer à un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnus.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non, etc.)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisance (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

Il convient de souligner que **le 'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doit être cyclable donc adapté à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et locaux,** offre des liaisons vélo privilégiées, recommandées et identifiables comme telles par tous les usagers de la route. Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur un **itinéraire complet**, soit sur **un quartier dans son ensemble**.

Le principe STOP sera appliqué pour chaque aménagement de l'espace public. Il consiste à privilégier l'infrastructure/aménagement routier améliorant la sécurité, la fluidité et le confort des PMR, des piétons, des cyclistes et du transport public par rapport à l'infrastructure automobile. En outre, la Ville de Bruxelles veillera à profiter des aménagements cyclables pour renforcer la convivialité de l'espace public et développer les espaces verts sur son territoire.

2.1.2 Approche globale

Le plan vélo vise un saut de qualité dans la cyclabilité des rues de la Ville de Bruxelles. Les mesures forment un ensemble cohérent, visant un impact optimal pour attirer de nouveaux cyclistes. Elle se base sur l'approche de réseau suivante :

Approche globale de la cyclabilité
A. Des quartiers à la circulation apaisée et entièrement cyclables, fondée sur la généralisation des zones 30 effectives dans les rues locales
B. Des ICC (itinéraires cyclables communaux) ponctuels pour franchir des barrières en sécurité et confort : pentes, canal, voies ferrées, grands axes – correspondant à ou complétant les ICR

C. Des aménagements forts et sécurisants sur les grands axes de circulation, privilégiant la séparation du cycliste de la circulation motorisée

2.1.3 Assurer la cyclabilité des revêtements et aménagements

La planéité des revêtements et leur entretien continu sont deux points d'attention incontournables d'une politique vélo mais aussi d'une politique d'accessibilité de la Ville de Bruxelles pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Les pavés ne sont pas seulement moins confortables, ils demandent des efforts supplémentaires (particulièrement dans les rues en pente) et sont source d'insécurité pour les cyclistes. La Ville de Bruxelles entend par conséquent rendre davantage cyclables les rues ou les quartiers en pavés anciens.

C'est la raison pour laquelle, la Ville de Bruxelles veillera à limiter au maximum la présence de bordures ou de pavés dans le cadre de projets de réaménagement de voiries et privilégiera toujours les revêtements lisses pour les infrastructures cyclables. Lorsque le contexte patrimonial impose l'utilisation de pavés, la Ville de Bruxelles privilégiera des pavés sciés dans la mesure du possible. L'utilisation de ce type de pavés permet de préserver l'aspect visuel et historique, tout en offrant un confort acceptable aux cyclistes et piétons.

Pour les rues où un asphaltage ou l'utilisation de pavés sciés rentre en conflit avec la préoccupation patrimoniale des pavés, des solutions créatives seront recherchées et testées (par exemple l'aménagement de bandes de confort en revêtements plus lisses comme la pierre bleue) pour assurer un maximum de confort à la mobilité cycliste.

Ces principes d'aménagement seront mis en œuvre en priorité sur les voiries faisant partie du réseau ICR.





2.1.4 Quartiers apaisés et entièrement cyclables

Généralement, dans les rues locales, il faut viser la mixité, accompagnée par le rétrécissement des voiries, la modération physique des vitesses, la déviation de la circulation par le plan de circulation (coupures d'itinéraires, sens uniques opposés, etc.).

Il s'agira de concrétiser quartier par quartier, le principe des mailles apaisées tel que proposé dans le plan régional de mobilité *Good Move* en s'appuyant sur les Contrats

locaux de mobilité mis en place par la Région.

Des occasions seront saisies pour offrir un avantage compétitif aux cyclistes et piétons : passages réservés aux modes actifs, rues cyclables, zones résidentielles et piétonniers pourront être envisagés pour créer davantage de convivialité dans l'espace public.

2.1.5 Proposer des « montées confortables » pour relier le bas au haut de la Ville de Bruxelles

Les dénivelés entre le « haut » et le « bas » de la Ville de Bruxelles exigent d'offrir des itinéraires confortables aux cyclistes. En effet, la montée passe par un maillage de rues parfois tortueuses, souvent étroites, pas toujours lisibles et souvent difficilement praticables (pavés, manque d'espace, nombreux carrefours).

L'option de base est de compléter l'apaisement du Pentagone, via des mesures concrètes de réduction de la pression automobile. Le Pentagone est déjà entièrement en zone 30 et le respect de la limite de vitesse est progressivement imposé par des aménagements physiques. En poursuivant cette logique, le plan de circulation contribuera ainsi fortement à la cyclabilité, le confort et la sécurité des déplacements à vélo.

Ensuite, des itinéraires Ouest-Est seront aménagés prioritairement comme 'montées confortables' reliant le haut et le bas du Pentagone. Il s'agit de créer des cheminements de haute qualité, offrant un maximum de confort, le moins d'effort possible, de la sécurité et de l'agrément.

	Critères pour l'identification des 'montées confort' dans le Pentagone
maillage	Un maillage régulier est-ouest d'une interdistance de max. 500 m – le cycliste est toujours à moins de 250 m d'une montée confort
continuité	Des continuités avec des liaisons vélo hors Pentagone – le cycliste franchit la Petite Ceinture et traverse le Pentagone
tranquilité	Des itinéraires évitant les grands axes de TP et de circulation en surface – un aménagement sûr et orienté cyclistes et piétons est possible
lisibilité	Des itinéraires lisibles, voire déjà empruntés par les cyclistes – le cycliste se trouve sur des itinéraires évidents

Comme le nom l'indique, les 'montées confortables' doivent offrir un **niveau de sécurité et de confort supérieur**. Tous les moyens doivent être mis en œuvre :

- Plan et gestion de la circulation : réduction de la circulation, modération des vitesses, priorité aux carrefours (éviter les ralentissements et arrêts) ;
- Aménagement : aménagements séparés pour les cyclistes (particulièrement importants pour la montée en vélo) ou rues cyclables, revêtement lisse (asphalté).

Ils correspondent généralement à des ICR. Dans certains cas, ils peuvent être considérés comme

des alternatives à certains tronçons ICR. En même temps, l'occasion serait saisie pour améliorer la qualité de l'espace public et offrir du confort également aux piétons dans la montée.

2.2 Amélioration du réseau ICR en collaboration avec la Région

La Ville de Bruxelles continuera à collaborer avec la Région afin d'**améliorer la qualité du réseau des ICR**. Ce réseau est composé d'itinéraires cyclables régionaux évitant autant que possible les grands axes de circulation et empruntant majoritairement des voiries communales (locales). En concertation avec la Région, la Ville de Bruxelles effectuera une analyse itinéraire par itinéraire pour évaluer leur potentiel d'amélioration par la biais de réaménagements et de mesures de circulation. En annexe du présent Plan d'action, des tableaux et des cartes détaillent les projets actuellement à l'étude ou qui disposent d'un permis d'urbanisme. Un tableau spécifique est consacré aux voiries qui ne font pas partie du réseau ICR mais qui sont néanmoins d'une importance stratégique dans le réseau cycliste.

2.3 Un saut de qualité sur les grands axes de circulation

Sur les grands axes, il faudra privilégier la séparation physique, avec pour objectif de rassurer et de sécuriser les cyclistes (notamment les néophytes et les cyclistes occasionnels de tous les âges). Les pistes cyclables séparées doivent être de qualité, à droite du stationnement ou à niveau avec le trottoir, prévoyant dans la mesure du possible des traversées de carrefour distinctes pour les cyclistes.

La Ville de Bruxelles équipera et renforcera les aménagements vélo séparés sur les axes communaux à 50 km/h ainsi que sur les axes à 30km/h lorsque le contexte le requiert (volume trafic automobile, trafic bus et/ou camions important, pente, continuité d'une infrastructure, etc.).

En outre, la Ville de Bruxelles soutiendra la Région dans la création d'aménagements forts le long des grands axes régionaux étant entendu que son rôle en la matière est un rôle d'appui et non un rôle de pilote. En particulier sur les axes repris en priorité 1 sur les cartes et dans les tableaux ci-dessous.

Enfin, la Ville de Bruxelles soutiendra les projets de RER vélo sur son territoire tels que :

- la prolongation de l'axe cyclo-pédestre du parc de la Senne qui sera prolongé en direction du Cimetière de Jette ;
- la prolongation du parc de la Ligne 28 vers la place Emile Bockstael depuis Belgica ;
- La connexion entre la Flandre et Evere le long de le voie de chemin de fer.



2.4 Identifier et mettre en œuvre des itinéraires cyclables communaux (ICC)

Le Pentagone et le quartier européen connaissent déjà à l'heure actuelle une densité assez importante d'itinéraires cyclables régionaux (ICR) et d'infrastructures cyclables. Il ne semble donc pas opportun d'y ajouter des itinéraires cyclables communaux (ICC). Il n'en va pas de même des autres quartiers du territoire de la Ville de Bruxelles. Pour ces quartiers, un travail d'analyse approfondi dans le cadre du Plan communal de mobilité devrait permettre d'identifier des itinéraires communaux susceptibles de s'intégrer utilement dans le réseau des ICR et des infrastructures cyclables existantes pour faciliter les déplacements locaux. Ces itinéraires seront aménagés et balisés.

2.5 Adoption d'un Plan communal de mobilité

Sur la base des plans de mobilité et de circulation existants, un nouveau plan de mobilité cohérent sera élaboré pour tous les quartiers de la Ville de Bruxelles, en concertation avec les communes environnantes et en harmonie avec le Plan régional de Mobilité (Good Move), afin de :

- améliorer drastiquement la qualité de vie et de l'espace public et faire de Bruxelles une Ville de Bruxelles où l'air est sain ;

- augmenter considérablement la sécurité des piétons et des cyclistes dans la circulation ;

- réduire la pression de la voiture et la pollution de l'air ainsi qu'élaborer et mettre en œuvre le plan avec les Bruxellois, les commerçants, les utilisateurs et les parties prenantes.

Les axes à grande fréquentation seront soulagés par la mise en œuvre du plan de circulation. Dans le cadre du Plan régional de Mobilité « Good Move » le territoire de la Ville de Bruxelles a été divisé en mailles à « apaiser ». Les itinéraires vélo participeront à orienter la définition et l'aménagement du plan de circulation de la zone, au même titre que les itinéraires des transports publics de surface. La mise en œuvre du plan de circulation présente également des opportunités à saisir pour le maillage d'itinéraires cyclables.

- ✓ Les **coupures** pour la circulation et la **suppression de feux** de circulation (ou leur meilleur phasage) permettront de créer des itinéraires vélos plus directs et rapides.

- ✓ L'instauration de **sens uniques** libèrera de l'espace pour accueillir des flux importants de cyclistes par un aménagement de qualité – pistes ou rues cyclables.
- ✓ **L'agrandissement de piétonnier et la création de nouvelles rues ou quartiers piétons** permettront de partager l'espace avec les piétons. Lorsque l'importance des flux piétons et la fréquence d'évènements festifs empêchent de facto l'utilisation d'un axe piéton pour le transit cycliste, des alternatives parallèles seront mises en place. La mise en place d'itinéraires de circulation rapide pour les cyclistes, comme l'axe Porte d'Anvers-Porte d'Anderlecht, permettra de traverser le centre-Ville de Bruxelles du Nord au Sud.

2.6 Synthèse des projets d'infrastructures cyclables

En annexe du présent Plan d'action, des cartes et des tableaux reprennent de manière synthétique les mesures détaillées ci-dessus dans le chapitre « rouler à vélo ». Ces cartes et tableaux détaillent les priorités de la Ville de Bruxelles en matière d'infrastructure vélo sur les voiries communales, les ICR et les voiries régionales. Autrement dit, les voiries pour lesquelles la Ville de Bruxelles souhaite prioritairement améliorer la cyclabilité. On y retrouve aussi les délais de réalisation envisagés en début de législature dans le cadre du Plan vélo. Lors de l'adoption du Plan communal de mobilité qui ouvrira de nouvelles possibilités d'interventions sur certaines voiries, ces plans et tableaux seront actualisés.

En bleu sur les cartes, les voiries actuellement en cours de réaménagement ou dont le réaménagement est planifié suite à l'obtention d'un permis.

En vert sur les cartes, les voiries dont la cyclabilité peut être améliorée à court terme (horizon 2021) par des projets de type « quick win » en marquages (pistes cyclables marquées et bandes bus/vélo). Ces projets à court-terme n'excluent pas qu'une réflexion soit menée en parallèle pour ces voiries afin d'y mettre en œuvre un aménagement plus ambitieux de type « façade à façade ».

En orange sur les cartes, les voiries dont la cyclabilité doit être améliorée à moyen-terme (horizon 2024, soit la fin de la législature) par un réaménagement complet de façade à façade. Les voiries reprises dans cette catégorie sont soit des voiries pour lesquelles il existe déjà un projet ou un début de réflexion ; soit des voiries pour lesquelles il n'existe pas encore de projet mais qui sont considérées comme d'importance stratégique dans le réseau d'infrastructures cyclables.

En rouge sur les cartes, les voiries qui devraient en principe être réaménagées car elles ne peuvent pas être considérées comme cyclables à l'heure actuelle alors qu'elles font partie du réseau cyclable. L'échéance envisagée à ce stade appartient au long-terme car ces voiries sont considérées comme moins prioritaires et/ou relativement complexes à mettre en œuvre. L'échéance visée pour ces voiries est néanmoins susceptible d'être raccourcie dans le cadre du nouveau Plan communal de mobilité de la Ville de Bruxelles qui créera de nouvelles opportunités d'aménagements cyclables.

Les voiries régionales sont reprises sur les cartes (voiries encadrées par des traits pointillés) et dans les tableaux car la Ville de Bruxelles souhaite jouer un rôle proactif de concertation et de soutien auprès de la Région pour que ces axes régionaux (situés sur le territoire de la Ville de Bruxelles) deviennent davantage cyclables. Cependant, l'initiative en matière de voiries régionales relève bien entendu de la compétence exclusive du niveau régional. Les échéances renseignées pour cette catégorie de voiries doivent donc être considérées comme indicatives et résultant d'une analyse menée par la Ville de Bruxelles sans que celle-ci n'engage la Région d'aucune manière.

2.7 Mesures complémentaires

2.7.1 Panneaux Tourne-à-droite/Tout droit (B22/B23) et rue cyclable



La Ville de Bruxelles est prête à généraliser partout où cela est possible, les tourne-à-droite ou tout-droit libre aux feux sur son territoire. L'option des rues et quartiers cyclables sera également étudiée et aménagée lorsque celle-ci s'avère pertinente et opportune.

Pour les rues cyclables, il doit s'agir d'itinéraires déjà bien empruntés par les cyclistes et avec un potentiel de développement suite à l'instauration de rues cyclables. Des possibilités pour une rue cyclable sont par exemple la Rue d'Arlon, la rue de Trèves et la rue de Namur, ou encore la rue de Flandre. D'autres rues sur les liaisons bas-haut sont également envisageables.

2.7.2 Des nouveaux quartiers bike-friendly

La Ville de Bruxelles veillera à ce que les projets urbanistiques de grande ampleur soient bike-friendly dès leur conception. Il s'agit de veiller à ce que les nouveaux quartiers qui sortent de terre soient exemplaires en matière de mobilité active. Le département Urbanisme de la Ville de Bruxelles insistera lors de l'élaboration et la mise en œuvre des schémas directeurs sur les qualités vélo, telles que :

- Perméabilité du quartier pour cyclistes, par des cheminements séparés ou apaisés, par un maillage fin ;
- Raccordement aux cheminements vélos et itinéraires environnants ;
- Offre de stationnement vélo diversifiée et attrayante pour habitants et visiteurs ;
- Pas de transit automobile possible dans le quartier et stationnement automobile limité.



2.7.3 Assurer l'entretien



La Ville de Bruxelles dispose déjà d'un **contrat stock d'entretien des marquages** permettant l'entretien régulier de tous les marquages, y compris les marquages vélo. Ce contrat permet de réagir plus rapidement à toute signalisation par les usagers de marquage dégradé. L'application Fix my street permet aux utilisateurs de signaler des problèmes aux services de la Ville de Bruxelles. Ces derniers essayent de résoudre ceux-ci dans les meilleurs délais. Ces marquages sont moins sensibles à l'usure et nécessitent donc moins d'entretien.

La Ville de Bruxelles ambitionne d'améliorer fortement **l'entretien des infrastructures cyclables au cours de cette législature.** Elle veillera en priorité à l'entretien de toutes les rues en pavés (anciens et sciés, dans le Pentagone et ailleurs), des ICR, des marquages vélos et des pistes cyclables séparées.

2.7.4 Bornes de réparation

Afin de permettre aux cyclistes de procéder à de petites réparations ou réglages de manière indépendante et gratuite dans l'espace public, des bornes de réparation en libre-service seront placées à des endroits stratégiques dans les différents quartiers du territoire communal. Plusieurs quartiers/voiries pourraient notamment être étudiés : rue de Namur, rue Dansaert, quartier des quais, place Rouppe, Pietonnier, Neder-over-Heembeek, quartier européen, place Bockstael. Ces bornes seront placées de façon à ne pas gêner la circulations piétonne ou encombrer l'espace public.

2.7.5 Traversées des parcs

Des itinéraires de traversée des parcs seront définis là où cela est nécessaire et ensuite officiellement indiqués par une signalisation officielle, entre autres au Parc de Bruxelles et au square Ambiorix.

3. LE VÉLO À L'ARRÊT



Champ d'action : stationnement vélo

Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons :

- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable.
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

Les éléments à prendre en compte sont :

- prévoir une offre proportionnelle à la **demande** réelle, générée par les destinations ;
- répondre aux besoins différents du stationnement de **courte durée** (par ex. course rapide) et de **longue durée** (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort ;
- prévoir des solutions de rangement du vélo **à domicile**, surtout en milieu urbain ;
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé).

3.1 Programmer l'offre d'arceaux

Objectif :



L'offre en arceaux permet d'accueillir la demande de stationnement de courte durée de manière sécurisée. Cette offre d'arceaux est déjà déployée sur les voiries communales et s'étend progressivement. Afin de bien répondre aux besoins de stationnement de courte-durée, il est nécessaire de programmer de façon plus proactive l'offre en arceaux. C'est pourquoi la Ville de Bruxelles va augmenter de manière significative la programmation de placement d'arceaux durant les années à venir.

Le rythme de placement va être quadruplé pour atteindre 600 à 800 arceaux placés en 2019. Il sera opté pour un nouveau modèle d'arceau répondant aux prescriptions techniques du Cahier de stationnement vélo de Bruxelles Mobilité. Des arceaux spécifiques aux vélos cargo seront testés et des arceaux davantage « artistiques » seront installés notamment pour rendre le vélo plus visible dans l'espace public, en particulier aux abords des écoles, crèches, d'équipements sportifs et culturels et des services publics.

Les arceaux seront placés en appliquant le principe STOP, ils ne seront donc plus

installés sur le trottoir (sauf s'il n'y a aucune autre alternative) afin d'éviter l'encombrement de l'espace public et de gêner la circulation des piétons.

L'objectif est également d'équiper systématiquement en arceaux les carrefours présents sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Ce principe d'aménagement sera appliqué tant dans le cadre de projet de réaménagement que dans le cadre d'un programme de sécurisation des traversées piétonnes (éviter le stationnement illégal à moins de 5 mètres des traversées piétonnes).

Méthode :

Etape 1 : Cadastre des besoins en arceaux

La Ville de Bruxelles réalisera un **cadastre des pôles collectifs et des normes d'équipements en arceaux**.

- Le cadastre prendra la forme d'une **cartographie** de pôles ayant un potentiel important de visiteurs à vélo (courte ou moyenne durée). Il s'agit d'administrations, de noyaux commerciaux, de services publics, d'écoles, d'équipements sportifs et culturels (salles de spectacle, cinémas, etc.).
- Les normes distingueront le besoin en **petites quantités dispersés** (5 à 10), au plus près des destinations, et les besoins en **parkings groupés plus importants et couverts** (10 à 30 vélos), à des lieux de grande affluence ou concentrant plusieurs pôles.

Etape 2 : Inventaire de l'offre en arceaux



La Ville de Bruxelles participera avec la Région à l'actualisation de l'inventaire de l'offre en arceaux qui a été réalisé en 2015. L'objectif est qu'à l'avenir cet inventaire puisse être tenu à jour par l'ajout d'arceaux dans la base de données à chaque fois que ceux-ci sont placés sur le territoire de la Ville de Bruxelles, tant sur la voirie communale que régionale. Cet inventaire permettra également de relever le taux d'occupation des arceaux afin d'avoir une vue sur la façon dont l'offre rencontre ou non la demande.

Etape 3 : Actions

En croisant le cadastre et l'inventaire, il sera possible d'identifier et de combler les lacunes principales. Le cadastre et l'inventaire permettront ainsi d'orienter les projets de réaménagement afin que ceux-ci tiennent compte des besoins existants.

3.2 Poursuivre et amplifier la programmation de boxes vélo



La Ville de Bruxelles poursuivra sa politique d'implantation de **boxes vélo, en particulier** là où la demande est plus faible et là où les possibilités pour un local sont inexistantes. Il est prévu de placer 20 boxes vélo en 2019. Ceux-ci viendront s'ajouter aux 38 boxes existants. 40 boxes supplémentaires seront budgétés en 2019 et placés en 2020. Cette politique de placement de boxes vélo sera poursuivie les prochaines années afin de répondre aux demandes des habitants.

Les boxes vélos seront placés le plus proche possible du domicile des habitants ayant manifestés leur intérêt et ils ne seront plus placés sur le trottoir (sauf s'il n'y a aucune autre alternative) afin d'éviter l'encombrement de l'espace public et de gêner la circulation des piétons.

La Ville de Bruxelles cèdera la gestion de boxes vélo à Cyclo.

3.3 Créer des parkings vélo de quartier sécurisés pour les habitants



Le développement de l'offre de boxes vélo ne sera pas suffisant pour rencontrer la demande en forte croissance de parkings vélo sécurisés pour les habitants. C'est la raison pour laquelle la Ville de Bruxelles veut développer des parkings vélo de quartier sécurisés pour les habitants.

La Ville de Bruxelles réalisera un **inventaire des opportunités de création de locaux vélo sécurisés pour les habitants.** L'inventaire relèvera des locaux inutilisés ou pouvant être transformés en parkings vélo sécurisés, situé au rez-de-chaussée, parmi les propriétés de la Ville de Bruxelles ou parmi les espaces commerciaux ou autres locaux privés inoccupés.

Les zones à concentration de boxes vélo témoignent déjà à l'heure actuelle d'un besoin important en matière de stationnement vélo. Si un parking sécurisé de quartier peut être créé, celui-ci pourra remplacer les boxes vélo qui pourront être déplacés dans des quartiers ou la demande en boxes vélo se manifeste.

3.4 Promouvoir l'utilisation des parkings vélo sécurisés au centre-ville de Bruxelles



Le centre-ville et ses pôles doivent permettre aux cyclistes de stationner leur vélo en toute sécurité pour des durées moyennes ou longues, le temps d'un après-midi de flânerie ou une sortie en soirée.

La Région bruxelloise a récemment inauguré deux grands parkings vélo sécurisés sur le parcours des boulevards du Centre, sous le nouvel espace piétonnier :

- Un parking pour 610 vélos et 18 vélos-cargo situé au niveau -1 de la station de pré-métro Bourse-Grand Place, dont 194 emplacements accessibles gratuitement.
- Un parking pour 304 vélos situé au niveau -1 de la station de pré-métro De Brouckère, dont 222 emplacements accessibles gratuitement.

La Ville de Bruxelles entend promouvoir l'utilisation de ces parkings auprès des habitants et personnes de passage dans le centre-ville, notamment dans le cadre d'évènements culturels et festifs.

La Ville de Bruxelles, en concertation avec la Région, entrera en dialogue avec la SNCB pour que cette dernière renforce l'offre en **parkings surveillés aux gares**, notamment pour :

- Étendre les parkings qui sont déjà saturés ;
- Sécuriser davantage les parkings sujets aux vols (Gare de Bruxelles-Luxembourg, etc.) ;
- Créer des parkings sécurisés à proximité des futures gares RER, notamment Haren et Haren-Sud.

Enfin, la Ville de Bruxelles étudiera comment encourager (fiscalement ou règlementairement) les gestionnaires de parkings publics à installer un parking vélo dans leurs infrastructures.

3.5 Stimuler la création de parkings vélo dans les nouvelles constructions



La Ville de Bruxelles créera des **locaux vélo exemplaires** dans les projets de construction dont elle a la maîtrise (via le CPAS, le Foyer Bruxellois, etc.). Elle imposera des exigences à cet effet dans le cahier des charges, conformément aux normes minimales prévues dans le nouveau RRU (règlement

régional d'urbanisme) :

- Quantité pour les immeubles de logement : « tout immeuble à logements multiples neuf doit disposer d'un espace comportant au minimum un emplacement pour vélo par chambre. Par tranche de dix emplacements pour vélo entamée, un emplacement doit être dimensionné pour le parcage des vélos cargos et des vélos poussettes. Si l'immeuble comporte des logements de deux chambres ou plus, le local doit être aménagé afin de permettre également le rangement de poussettes d'enfant. Cette zone de rangement doit avoir une superficie minimale de 0,5 m² par logement de 2 chambres ou plus ».
- Quantité pour les immeubles de bureau : « tout immeuble neuf doit comporter au minimum un emplacement pour vélos par tranche de 100 m² de superficie de plancher brute, avec un minimum de deux emplacements pour vélos par immeuble. Pour tout immeuble d'une superficie de plancher brute supérieure à 1000 m², un local avec des douches et des casiers doit être prévu à proximité des emplacements pour vélos ».
- Qualité : accès aisé et de plain-pied, couvert, sécurisé, aire de manœuvre et dispositif d'accrochage adéquat.

La Ville de Bruxelles s'inspirera enfin des exemples de bonnes pratiques, tels que rassemblés dans la publication FIETS SUITE[2].

En outre, la Ville de Bruxelles sera particulièrement attentive au respect des normes imposées par le RRU lors de l'instruction des demandes de permis d'urbanisme et elle veillera à ce que les dérogations aux dispositions du RRU relatives au stationnement vélo soient limitées.

3.6 Promouvoir l'utilisation du vélo dans le cadre des grands évènements et mettre des arceaux mobiles à disposition

Les grands évènements (par exemple Plaisirs d'Hiver, Brussels Sumer Festival, Couleur Café, Salon de l'auto, évènements culturels ou sportifs au Stade Roi Baudouin, etc.) ont un impact important sur les quartiers dans lesquels ils sont organisés, notamment en matière de mobilité. La Ville de Bruxelles veillera à promouvoir l'utilisation du vélo par les visiteurs de ces évènements et mettra à disposition des organisateurs des arceaux mobiles afin que ceux-ci puissent servir de parking vélo (sécurisé) temporaire.

3.7 Lutter contre le vol de vélos

La Ville de Bruxelles fera la promotion via divers canaux (intranet, Brusseleir, Site internet, etc.) des initiatives pour contrer le vol du vélo telles que MyBike.Brussels. La Zone de Police Bruxelles-Ixelles continuera de participer activement à la Task-Force régionale de lutte contre le vol de vélos.



[2] https://www.mobiel21.be/campagnes-en-projecten/fiets-suite-een-warm-plekje-voor-je-fiets

3.8 Retirer les vélos épaves

Afin d'éviter que les emplacements de stationnement soient inutilement encombrés par des vélos inutilisés, la Ville de Bruxelles renforcera son action d'enlèvement de vélos épaves en collaboration avec le Dépôt des vélos retrouvés géré par Cyclo. L'utilisation de Fix my street et une centralisation des informations en la matière au sein de la Ville de Bruxelles permettraient de travailler de manière plus efficace.

4. ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO



Champ d'action: information, sensibilisation, éducation

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par une campagne de promotion de la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation, destinées tant au grand public qu'à des publics ciblés.

De manière générale, il faudra :

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante ;
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne ;
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, (re)mis en selle, convaincus des bénéfices, etc.

4.1 Soutenir l'enseignement dans la promotion du vélo

La Ville de Bruxelles encouragera les écoles primaires à participer au **brevet.** La participation relève bien de l'initiative des directions, mais la Ville de Bruxelles renforcera la sensibilisation des directions, élèves et parents : diffusion d'information et organisation d'une remise des diplômes. Cette sensibilisation sera continue – à refaire chaque année – mais l'objectif est de pérenniser la formation en la faisant porter par les directions et les associations de parents.



La Ville de Bruxelles continuera la **subvention de cours de maîtrise du vélo** en préparation du brevet de cycliste, pour les enfants qui ne roulent pas ou pas suffisamment bien à vélo.

La mise en place de rues scolaires permettra également à la Ville de Bruxelles de promouvoir, en collaboration avec les écoles et les associations cyclistes, l'utilisation du vélo pour transporter les enfants ou par les enfants eux-mêmes.

De même, l'amplification tant qualitative que quantitative du programme de sécurisation des abords d'écoles permettra d'encourager la pratique du vélo dans le milieu scolaire.

Des parkings vélo seront aménagés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des bâtiments scolaires en tenant compte des contraintes d'espaces disponibles et de praticabilité.

L'utilisation des vélos cargo pour la logistique interne à l'instruction publique sera poursuivie.

La flotte de vélos sera renforcée au sein de la sportothèque du département de

l'instruction publique afin d'encourager les initiatives et projets des écoles (journée à vélo, excursion, semaine de la mobilité, activités diverses).

Les Plans de déplacements scolaires (PDS) seront remis à jour et les établissements encourageront leurs élèves et leur personnel à se déplacer à vélo toute l'année. Des actions spécifiques seront aussi organisées, par exemple dans le cadre de la semaine de la mobilité. Dans la mesure du possible (notamment en termes d'accompagnement), des rangs vélos seront organisés.

De même, des activités extrascolaires visant la promotion du vélo seront encouragées et renforcées dans les structures jeunesse (maisons des enfants, centres de jeunes, centres communautaires) et des activités de vacance organisées sur cette thématique (stages, séjours, activités dans les plaines de vacances).

4.2 Créer une plaine de jeu vélo



Afin de faciliter l'apprentissage du vélo en toute sécurité mais aussi de manière ludique, une plaine de jeu vélo sera aménagée sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il sera examiné si les contrats de quartiers, les infrastructures sportives ou les espaces verts offrent potentiellement les espaces nécessaires pour cette activité.

4.3 Encourager les employés de la Ville de Bruxelles à se déplacer à vélo

La Ville de Bruxelles, en tant qu'employeur, incitera ses employés à se déplacer à vélo, à pied et en transports en commun pour se rendre au travail ainsi que pour les déplacements professionnels. Cela se traduira par la mise à disposition de vélos (dans le cadre d'une politique de gestion de flotte encore à définir) et la poursuite et l'amplification des actions déjà menées dans le cadre du Plan de déplacement d'entreprise : campagnes de promotion, possibilités de tests, évènements récompensant les personnes qui se déplacent déjà à vélo (petit-déjeuner, check-up, balade guidée), aménagement de parkings vélo et d'équipements tels que casiers et douches. La Ville de Bruxelles ajoutera aux informations qui sont données aux nouveaux engagés la carte vélo éditée chaque année par Bruxelles mobilité ainsi que de la documentation générale sur l'utilisation du vélo à Bruxelles.



Le parking vélo du nouveau centre administratif sera exemplaire tant en termes de qualité d'aménagement que de quantités d'emplacements vélo mis à la disposition des

employés et des visiteurs du bâtiment.

En cas d'indexation de l'exonération fiscale de l'indemnité vélo, la Ville de Bruxelles maintiendra sa politique d'augmentation de l'indemnité vélo pour son personnel.

Des vélos cargo (bakfietsen) ont déjà été testés et adoptés par plusieurs services de la Ville de Bruxelles (Espaces verts, Instruction publique, Patrimoine). Ce mouvement sera amplifié et encouragé.

4.4 Promouvoir le vélo auprès des habitants

Dans une ville comme Bruxelles, la population est en flux constant. En 5 ans et selon les quartiers entre 1/3 et 2/3 de la population se renouvelle[38]. Les nouveaux habitants tout comme les nouveaux fonctionnaires des administrations de la Ville de Bruxelles sont donc une cible significative pour la promotion vélo.

La Ville de Bruxelles insérera dans les « **Welcome pack** » distribués aux nouveaux habitants la carte vélo éditée chaque année par Bruxelles mobilité, ainsi que de la documentation générale sur l'utilisation du vélo à Bruxelles.

La Ville de Bruxelles entend souligner son engagement pour le vélo en assurant une **communication régulière aux habitants sur le thème du vélo, de sa pratique et des réalisations du plan vélo**.

- Les réalisations du plan vélo feront l'objet d'inaugurations ou d'évènements festifs et ludiques, et d'une conférence de presse. Ainsi, le vélo apparaîtra plus régulièrement dans les 'actualités' de la page « accueil » du site web ;
- Le vélo figurera régulièrement dans les colonnes du journal communal ;
- Les pages vélo du site web continueront à être étoffées, notamment en mettant à disposition le plan vélo ;
- L'opportunité d'une newsletter régulière sera examinée

La Ville de Bruxelles étudiera la pertinence et la faisabilité d'une expérience pilote de mise à disposition de vélos (électriques) par la Ville de Bruxelles aux habitants pour une durée déterminée (de quelques mois). Cette mise à disposition sera couplée à une formation théorique et pratique sur la circulation à vélo en milieu urbain.



4.5 Participer à et relayer les initiatives de promotion et de formation vélo

La Ville de Bruxelles **relayera activement les initiatives régionales de promotion du vélo** : évènements lors de la Semaine de la Mobilité, Bike Experience, Bike for Brussels, ambassadeurs vélo dans les quartiers, sécurité routière et courtoisie, etc.



La Ville de Bruxelles **relayera l'existence des formations Velotrafic**, offertes par le Gracq. Cette initiative cible les 'cyclistes hésitants' qui ont envie de faire du vélo régulièrement, mais hésitent face aux conditions de cyclabilité urbaine.

4.6 Soutenir la création d'un HUB vélo

De nombreuses capitales et la Ville de Bruxelles ayant renforcé la part modale des personnes se déplaçant à vélo ont mis en place des HUB's vélo. Ces lieux qui concentrent des services (information, réparation, formations, locations, tourisme) servent de vitrine à des politiques vélo ambitieuses. La Ville de Bruxelles a récemment été contactée par les associations cyclistes bruxelloises désireuses de mettre sur pied un lieu de ce type. Une étude évaluera la faisabilité et la pertinence de ce projet pour son installation sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il s'agira d'un projet ambitieux et novateur de HUB vélo en collaboration avec toutes les parties prenantes (associations cyclistes, Bruxelles mobilité, Visit Brussels). Ce HUB sera destiné à devenir un lieu de référence en matière de vélo à Bruxelles, tant pour les Bruxellois eux-mêmes que pour les touristes.



4.7 Encourager les entreprises dans leur politique vélo

Les entreprises de plus de 100 employés ont l'obligation d'élaborer un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) qui comprend notamment des mesures destinées à encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements professionnels et domicile-travail. La Ville de Bruxelles veillera à sensibiliser les entreprises en la matière et elle les encouragera à participer au Bike project mis en place par Bruxelles environnement pour accompagner les entreprises dans la mise en place d'une politique vélo ambitieuse.

4.8 Encourager l'utilisation du vélo au sein des clubs de sports

La Ville de Bruxelles entend équiper ses infrastructures sportives de parkings vélo, tant pour les visiteurs que pour les employés. Elle fera aussi la promotion du vélo (via les clubs de sports) comme moyen de déplacement idéal pour se rendre dans ses différentes infrastructures.

4.9 Soutenir les évènements associés au vélo

La Ville de Bruxelles entend faciliter l'accueil d'évènements cyclistes tels que le BXL Tour, la Brussels Cycling Classic, le Beau Vélo de RAVeL ou encore le Brussels City Criterium afin d'assurer la promotion et la visibilité du vélo auprès grand public.

4.10 Encourager l'utilisation du vélo pour le shopping

La Ville de Bruxelles veillera à encourager l'utilisation du vélo par les habitants pour les déplacements liés aux shopping, aux commerces et aux marchés. Pour ce faire, les quartiers commerciaux seront équipés d'arceaux vélo ainsi que d'arceaux permettant d'attacher des vélos cargo. Il sera aussi examiné si des sacoches vélos aux couleurs des différents quartiers commerçants de la Ville de Bruxelles pourraient être offertes aux clients dans le cadre de concours. Il sera aussi étudié si un service de livraison des achats et/ou de transports de personnes peut être encouragé.

4.11 Soutenir les projets de réorientation du secteur de la logistique



La Ville de Bruxelles appuiera le projet du Port de Bruxelles et de Bruxelles Mobilité, en vue de la mise en place d'un centre de distribution urbain et durable. Notamment en donnant la priorité absolue au transport qui dessert la ville depuis le centre de distribution. La Ville de Bruxelles soutiendra également des projets visant à utiliser des vélos cargo pour la logistique urbaine. Pour soutenir les entrepreneurs souhaitant centrer ou appuyer leur activité de vélos cargo, la Ville de Bruxelles lancera une prime pour encourager l'achat de ce type de vélo. La Ville de Bruxelles encouragera aussi ces entrepreneurs à se fédérer dans une organisation représentative comme cela s'est fait dans d'autres villes avec succès. La Ville de Bruxelles étudiera enfin si un parcours food/drinkbikes peut être mis en place.

5. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE



Champ d'action : organisation, moyens financiers et humains, suivi

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment :

- Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal ;
- Assurer la coordination et le suivi de la mise en œuvre ;
- Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

5.1 Désigner un Coordinateur Plan Vélo pour réaliser les ambitions

La désignation d'un(e) **Coordinateur/trice Plan Vélo au sein du service mobilité est indispensable pour concrétiser les ambitions de ce plan**. Cette personne aura la mission de prendre l'initiative de mise en œuvre des actions, d'organiser la concertation entre les acteurs, de suivre et d'évaluer l'état d'avancement. Il ou elle sera également la personne de contact de la politique cyclable de la Ville de Bruxelles pour les habitants et acteurs externes, facilitant ainsi la communication.

Une personne relais dans chaque département (organisation, ressources humaines, finances, centrale d'achat, travaux de voirie, urbanisme, patrimoine public, instruction publique, démographie, régie foncière des propriétés communales, affaires économiques, culture/jeunesse/loisirs/sports) sera le premier point de contact du Coordinateur. Cette personne n'aura pas de mission spécifique en charge sinon d'être le point de contact afin de faciliter la bonne communication entre services.

5.2 Assurer l'évaluation et le suivi du plan d'action avec la « Commission Modes Actifs »



La Commission Vélo a récemment été rebaptisée « Commission Modes Actifs » afin de prendre en compte à la fois les cyclistes mais également les piétons et PMR. Elle continuera à être présidée par l'Echevin de la mobilité et son Cabinet. Elle sera composée des représentants du Cabinet du Bourgmestre, des représentants des cyclistes (associations), de la Zone de Police Bruxelles-Ixelles, les fonctionnaires responsables et la Région (Bruxelles- Mobilité). En fonction de l'agenda, la Commission Vélo peut être élargie en y rajoutant d'autres acteurs et experts pertinents. Elle se réunit au moins six fois par an.

Le Coordinateur présentera un **rapport d'état d'avancement annuel en concertation avec la Commission Modes Actifs**, identifiant les succès et les difficultés et proposant un planning mis à jour. La Commission formulera un avis, dont il sera tenu compte dans la version finale du rapport annuel.

5.3 Renforcer le contrôle policier en matière de sécurité routière

La sécurité du cycliste et les respects des aménagements et règlements en sa faveur sont constituent un enjeu crucial.

La **brigade cycliste sera renforcée**. Depuis 1999, des policiers à vélo veillent notamment sur le respect du code de la route et des aménagements pour cyclistes et piétons ainsi que les zones 30. Leur pratique du vélo leur donne une bonne perspective et compréhension du terrain et facilite le contact. La brigade vélo de la zone Bruxelles-Ixelles comprend aujourd'hui 41 agents et est encore appelée à se développer à l'avenir.



La problématique de la sécurité routière (notamment à vélo) sera davantage intégrée dans le plan zonal de sécurité. Les radars préventifs et répressifs seront, quant à eux, davantage utilisés pour obliger les automobilistes à respecter les limitations de vitesse.

Les sanctions administratives communales seront utilisées pour sanctionner les automobilistes qui stationnent sur les infrastructures cyclables.

5.4 Renforcer la sécurité des cyclistes

La Ville de Bruxelles entend renforcer considérablement la sécurité des cyclistes par les projets et principes d'aménagement décrits dans le volet infrastructure de ce plan : par l'action de la Zone de Police Bruxelles-Ixelles et l'apaisement des quartiers mais aussi par la mise en œuvre de son nouveau plan de circulation. Cependant, ces mesures s'inscrivant dans des planifications à moyen ou long terme, il est également souhaitable d'analyser si les ZACA (zones à concentration d'accidents) peuvent être (partiellement) résolues par des interventions plus légères en attendant un réaménagement complet. La Ville de Bruxelles prendra également contact avec Bruxelles Mobilité pour insister sur la sécurisation des ZACA situées sur les voiries régionales.

La Ville de Bruxelles veille à faire respecter la limitation des 30km/h là où elle est en vigueur. En cas de plaintes des riverains, des relevés des vitesses seront réalisés et suivis, le cas échéant par des aménagements physiques de modération des vitesses (rétrécissements, dévoiements, plateaux, ralentisseurs, etc.).

La Ville de Bruxelles n'aménagera plus de parkings en épis car ceux-ci sont une source

d'insécurité routière importante pour les cyclistes. Lorsqu'une rue fera l'objet d'un réaménagent, les emplacements en épis seront systématiquement transformés en emplacements longitudinaux.

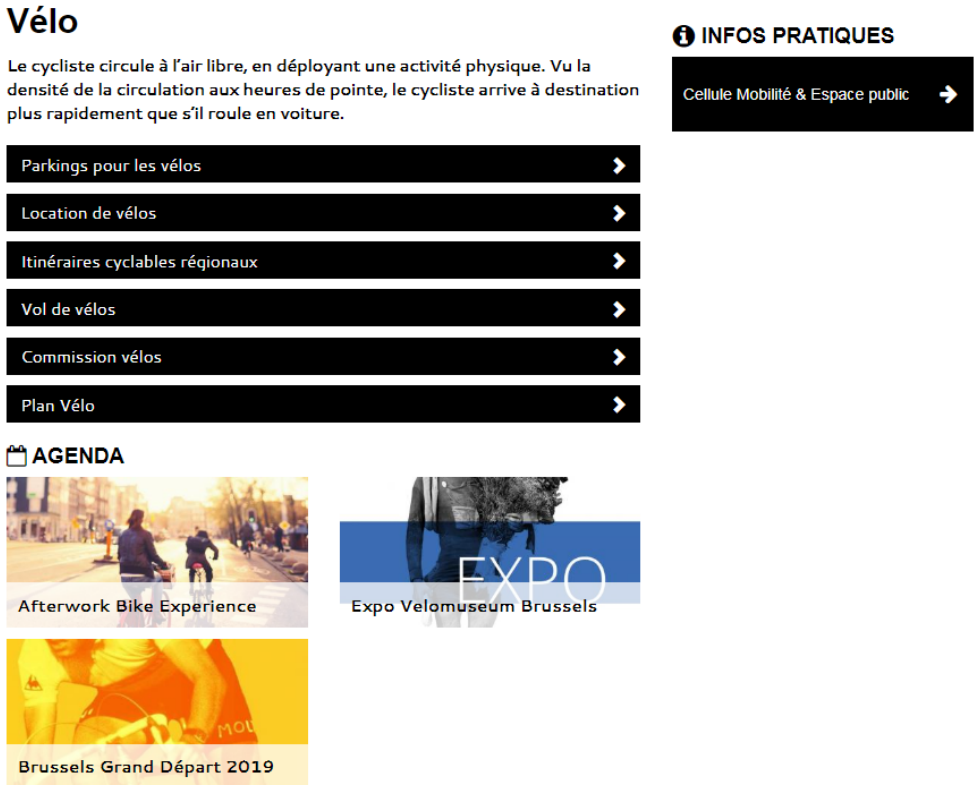
5.5 Mettre en place un financement structurel de la politique vélo

La Ville de Bruxelles de Bruxelles souligne son engagement fondamental au développement du vélo par un financement structurel en faveur de cette politique. Dans un premier temps, un travail d'identification de toutes les dépenses relatives (en tout ou en partie) au développement du vélo sera effectué. Pour ce qui concerne les projets de réaménagement de façade à façade, une estimation du pourcentage moyen consacré au vélo sera réalisée afin de pouvoir appliquer ce standard à tous les projets d'aménagement. Il en ira de même des budgets d'entretien, repris dans le budget du département Travaux de voirie. Le budget vélo de la Ville de Bruxelles ayant été identifié, il sera permis de calculer le budget vélo par habitant (comme cela a été fait dans de nombreuses villes).

5.6 Assurer un suivi performant de suggestions et plaintes

Faire remonter et assurer le suivi des besoins et suggestions des utilisateurs est essentiel pour la crédibilité de la politique de mobilité. Pour cela, la Ville de Bruxelles retravaillera notamment la page vélo de son site internet afin de mieux collecter les **suggestions et plaintes qui concernent le vélo**. Il convient de conserver une adresse unique (URBMobilité) où l'on recense les différentes questions afin de les transmettre aux différents services en fonction de la nature de la demande. La page vélo du site internet sera retravaillée pour mieux orienter les catégories de questions. L'outil Fix my

street y sera par ailleurs promu auprès des citoyens.

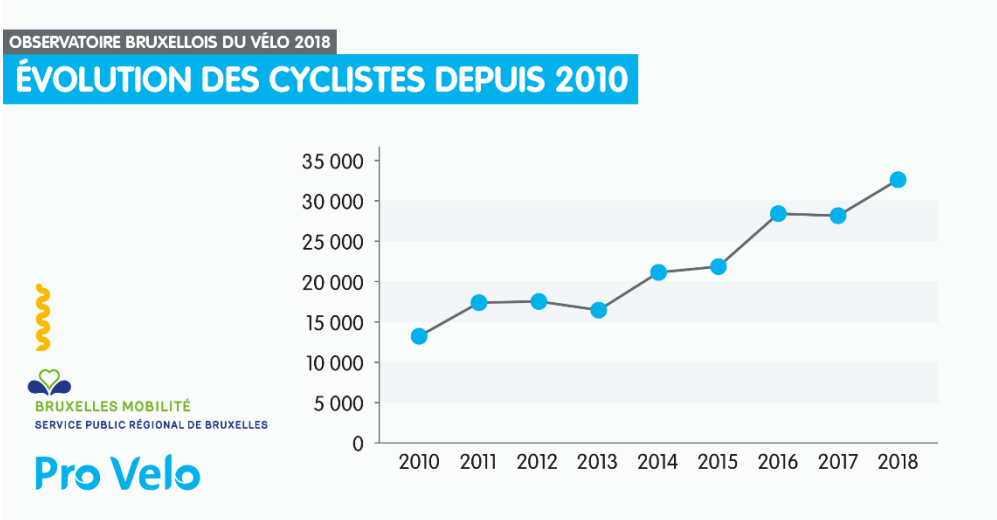


5.7 Collaboration notamment avec la Région et les communes limitrophes

Une politique vélo ne peut s'arrêter aux frontières communales ou aux voiries régionales. C'est la raison pour laquelle, la Ville de Bruxelles souhaite s'inscrire dans une collaboration structurelle avec Bruxelles mobilité pour sa politique cyclable et se concerter de manière régulière avec les communes limitrophes. La Ville de Bruxelles veillera également à travailler en étroite collaboration avec les associations cyclistes, l'Agence régionale de stationnement, la STIB, la SNCB, Bruxelles environnement, Beliris et Perspective.

5.8 Évaluer et mesurer base régulière

L'Observatoire du Vélo de la Région permet de suivre l'évolution du nombre de cyclistes à des carrefours stratégiques du territoire régional. Avec une dizaine de points sur le territoire de la Ville de Bruxelles, ceci permet déjà un bon suivi de l'évolution à Bruxelles.



Pour un suivi plus fin de l'impact de mesures et pour bien couvrir l'ensemble des quartiers des **points de comptages complémentaires pourront être proposés via un bureaux d'étude externe ou via d'autres moyens disponibles.** Ils seront choisis en fonction des actions et itinéraires prioritaires définis et assurant la couverture de l'ensemble des quartiers (lacunes à remplir dans le Sud du Pentagone, et à Laeken, Neder-Over-Heembeek et Haren).

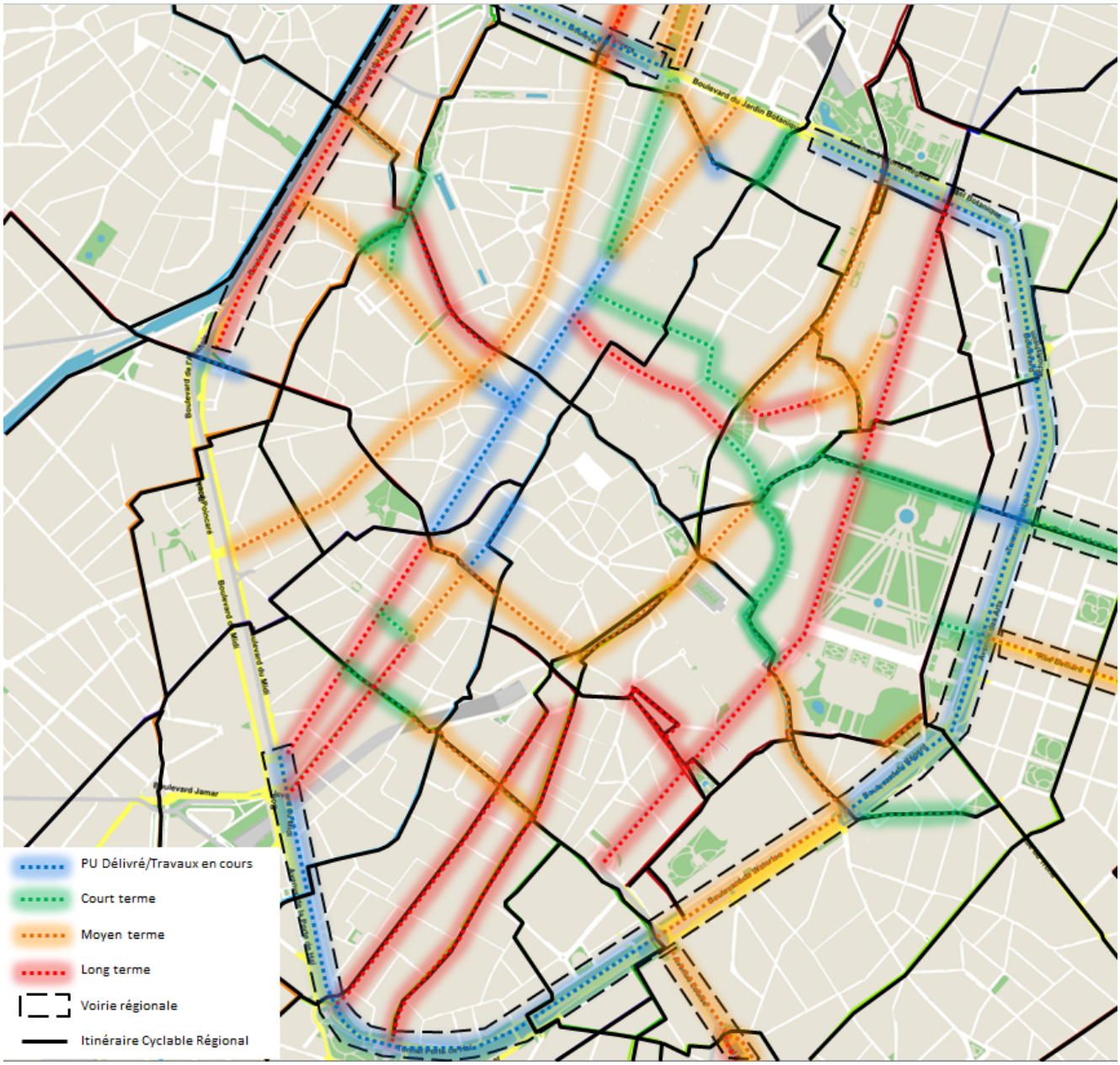


Le service mobilité organisera des **comptages cyclistes avant et après les projets d'aménagement** importants, certainement ceux comprenant un aménagement vélo significatif.

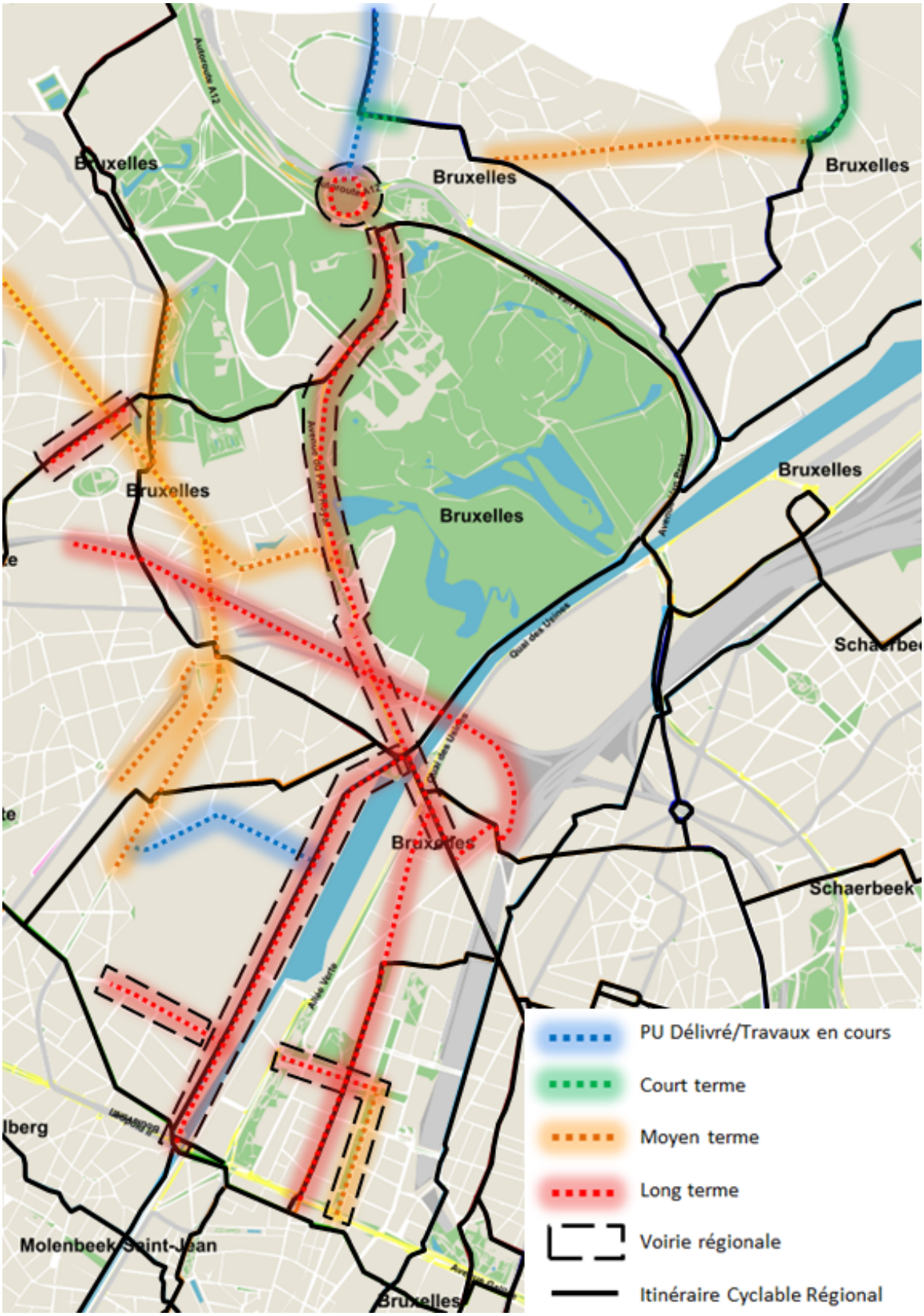
Des compteurs automatiques qui communiquent en temps réel la quantité des flux cyclistes à un point donné seront placés dans l'espace public moyennant un subside régional. Ces compteurs seront identiques au modèle utilisé par la Région et intégrés au traitement statistique régional.

6. ANNEXES

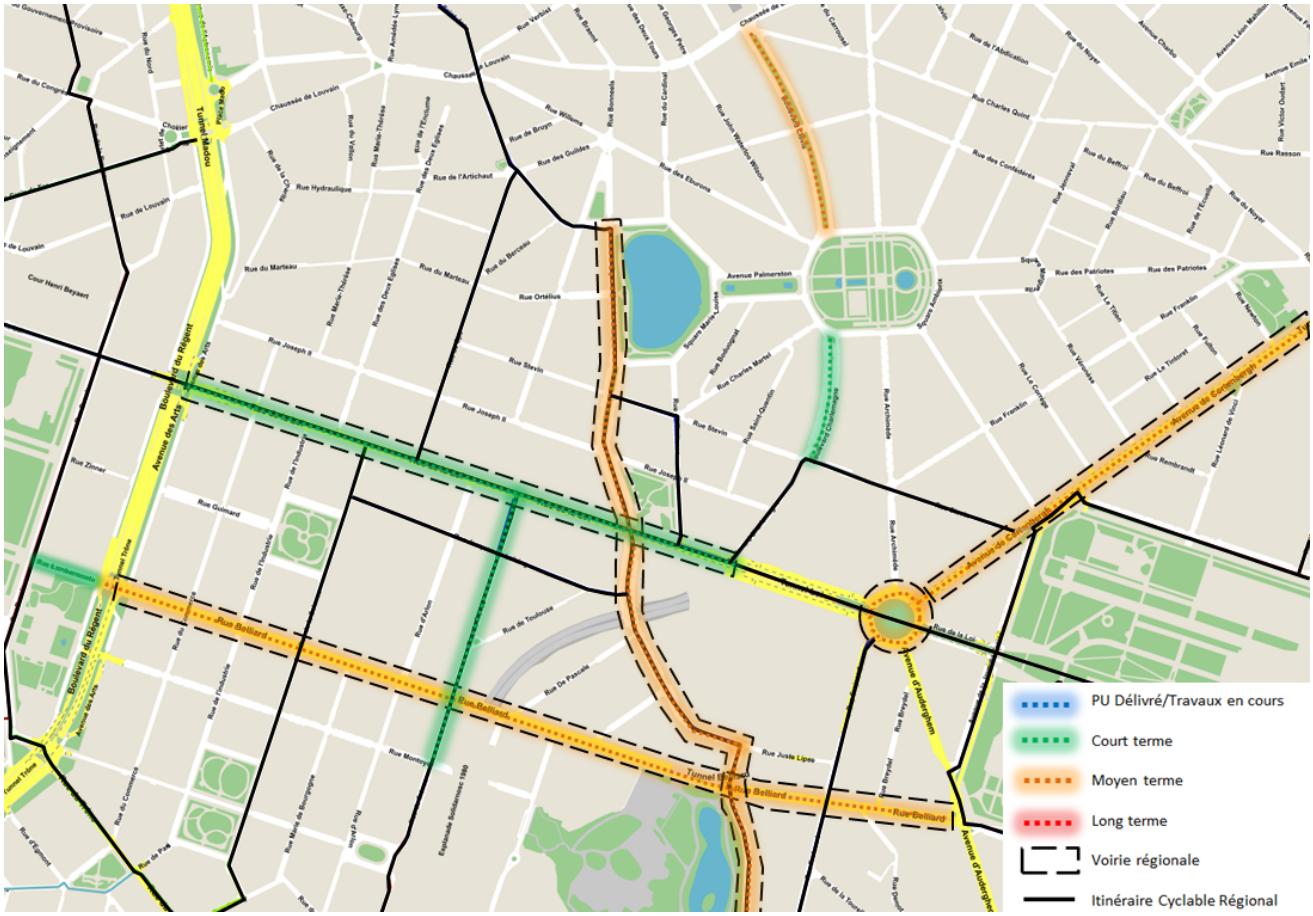
CARTE 1 : PRIORITES PENTAGONE



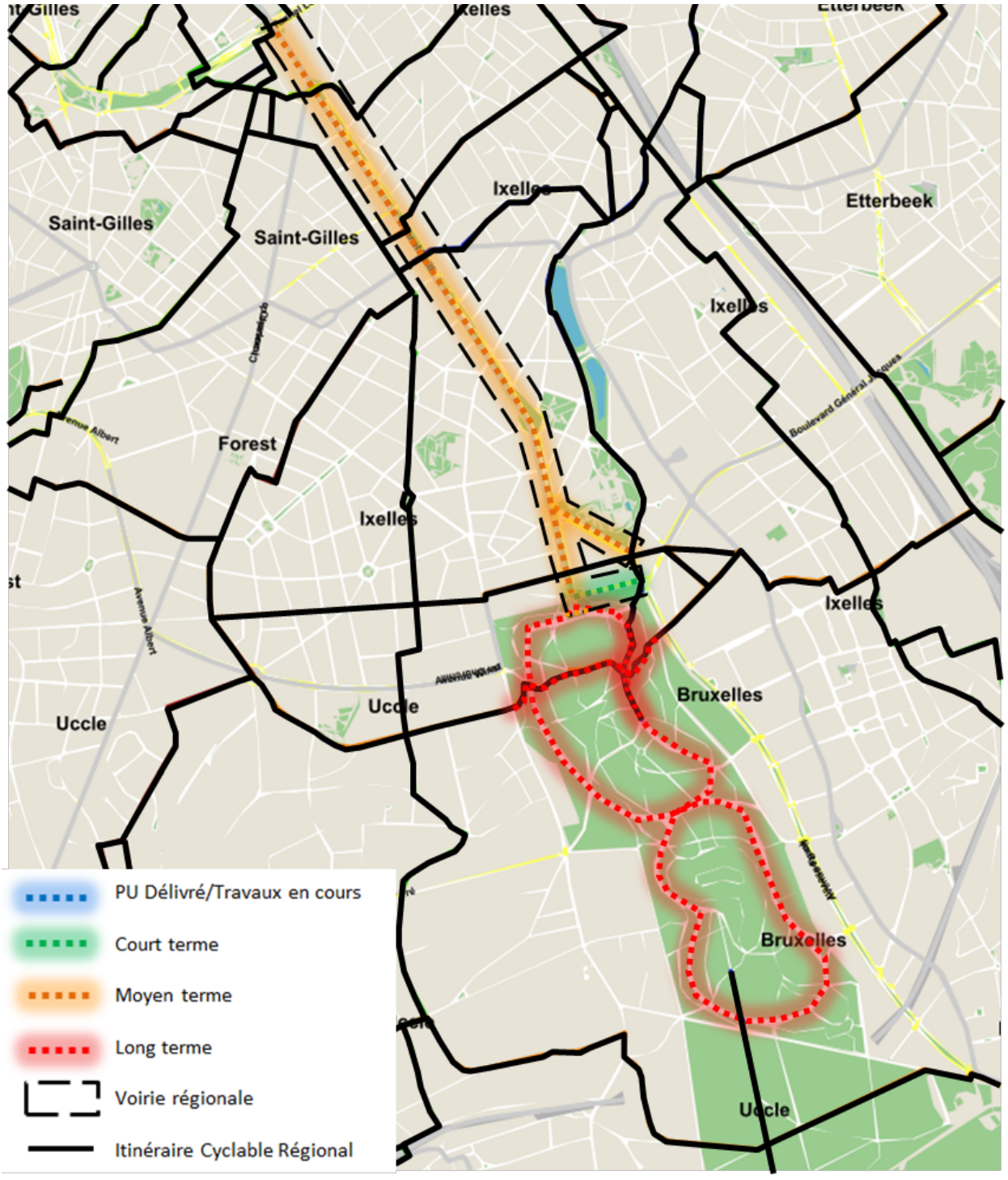
CARTE 2 : PRIORITES QUADRANT NORD



CARTE 3 : PRIORITES QUADRANT EST



CARTE 4 : PRIORITES QUADRANT SUD



CARTE 5 : PRIORITES HAREN

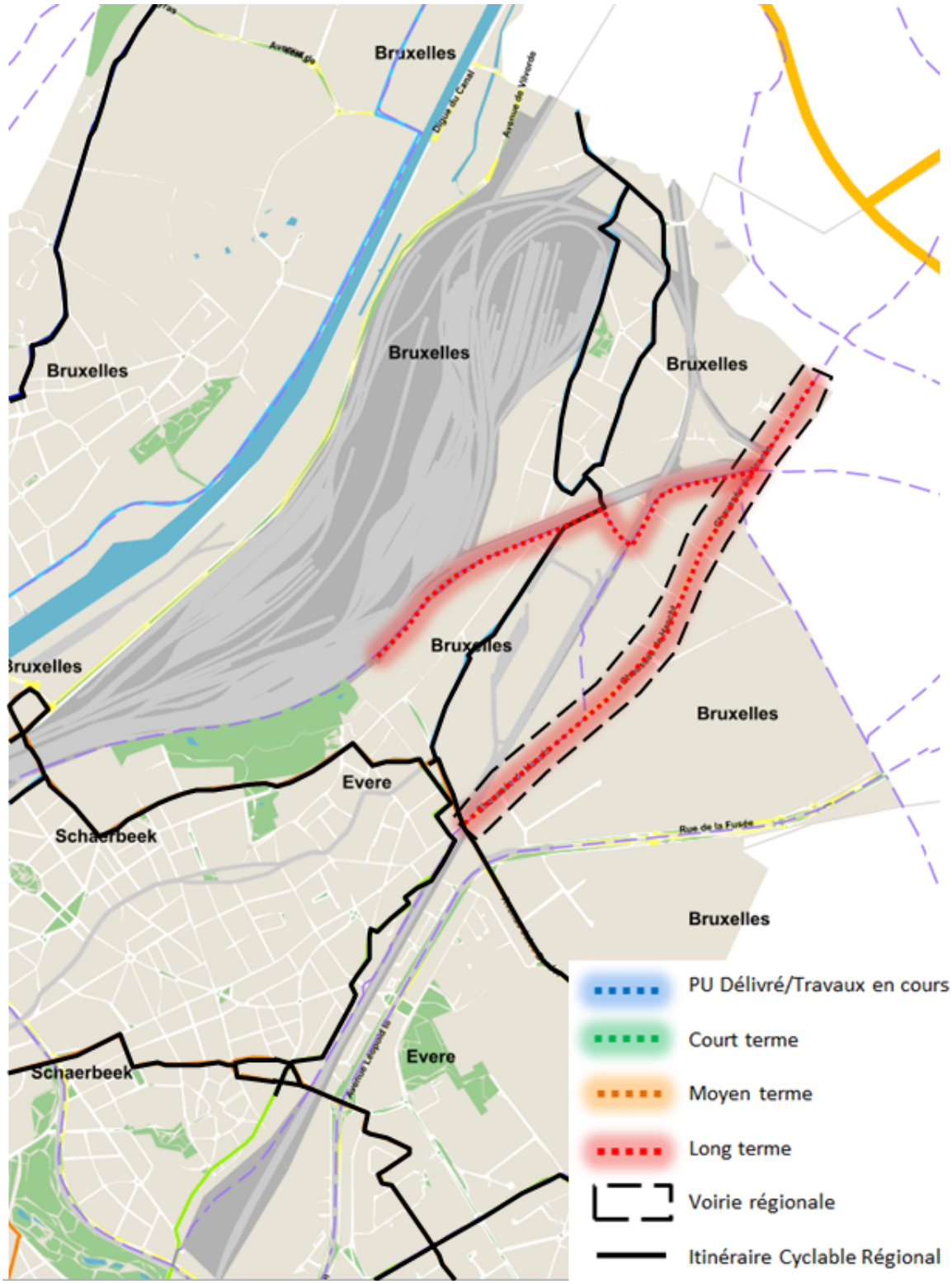


TABLEAU 1 : VOIRIES DU RESEAU ICR

Rue(s) concernée(s)	N° ICR	Timing	Objectif	Phase actuelle	Avec/sans demande de permis d'urbanisme
Boulevard de l'Empereur	1	MT	PCS	PU introduit	Avec
Axe boulevards Pachéco-Berlaimont	1 & 12	MT	Remplacer PCM par des PCS	En cours d'étude	Avec
Rue de la Loi	2, 3 & 4	CT entre Ducale et Royale, PU obtenu entre Petite Ceinture et Ducale	PCS entre Petite Ceinture et Ducale, PCM larges entre Ducal et Royale	PU introduit	Avec
Rue des Colonies	2,3 & 4	CT	PCM	Phase test prévue	Sans
Rue du Miroir	6	MT	Réaménagement de façade à façace	En cours d'étude	Avec
Rue Roger van der Weyden	6	CT	Piste cyclable marquée à contre-sens	En cours d'étude	Sans
Rue des Fabriques et place de Ninove	6 & 10	PU	Pavés sciés plutôt que des pavés classiques	PU introduit	Avec
Rue de Trêves	7	CT	Pistes cyclables marquées et bande bus	En cours d'étude	Sans
Rue du Champ de Mars	11	CT	Piste cyclable marquée à contre-sens –coupure du trafic automobile à hauteur du square et suppression du stationnement côté Ville de Bxl	En cours d'étude	Sans
Rue de la Banque - rue Montagne de l'Oratoire – Place de Louvain	12	MT	Réasphaltage + création de pistes cyclables séparées et marquées	En cours d'étude	Avec
Rue de Malines	12	CT (partie rue Neuve) et MT (entre Jacqmain et A. Max)	Mise en plain-pied avec revêtement en pavés sciés	PU délivré pour tronçon entre rue Neuve et Blvd A. Max + en cours d'étude pour tronçon entre A. Max et Jacqmain	Avec
Place du Trône	PP	MT	Resserment de la voirie et pavés sciés	PU délivré	Avec
Rue des Cendres	SZ	CT	Remise en fonction du SUL	En cours d'étude	Sans
Avenue de la Brise	MM	CT	Piste cyclable marquée	En cours d'étude	Sans
Rue Haute et rue Blaes	1	LT	Rues cyclables ? Mise en SUL	En cours d'étude	Sans
Rue de Witte de Haelen	11	MT	Pavés sciés plutôt que des pavés classiques	En cours d'étude	Avec
Rue de Flandre - rue Sainte-Catherine	11	LT	Rue cyclable ? D'autres statuts sont envisageables + zone résidentielle dans une 1ère phase pour rue Sainte-Catherine	En cours d'étude	Sans
Rue Ravenstein – Coudenberg	11	CT	pistes cyclables marquées ou séparées rue Ravenstein	En cours d'étude	Sans
Rue de Namur	11	MT	Diminution et apaisement trafic motorisé	En cours d'étude	Sans
Rue Léon Lepage - Marché aux Porcs	A	CT	PCM dans une 1ère phase, PCS ou zone de rencontre dans une 2ème phase	En cours d'étude	Avec
Rue du Craetveld	MM	CT	Asphaltage de la piste cyclable bidirectionnelle	En cours d'étude	Sans

Abréviations :
PU : permis d'urbanisme délivré, CT : court terme, MT : moyen terme, LT : long terme, PCS : piste cyclable séparée (séparation physique, distance ou surélévation par rapport à la chaussée), PCM : piste cyclable marquée (surface réservée en chaussée), BCS : bande cyclable de suggestion (mixité, avec chevrons en chaussée) SUL : sens unique limité

TABLEAU 2 : VOIRIES HORS DU RESEAU ICR

Rue(s) concernée(s)	Timing	Objectif	Phase actuelle	Avec/sans demande de permis d'urbanisme
		PENTAGONE		
Axe rues de Laeken - Van Artevelde - Anderlecht	MT	Plan provisoire de marquage pour la ligne de bus STIB 46entre Tour & Taxis, Porte d'Anvers et Porte d'Anderlecht --> Plan définitif en cours de réflexion avec PCS potentielles	Etude en cours	Avec
Rue de Ligne	MT	Apaisement du trafic automobile et pavés sciés + PCM	Etude en cours	Avec
Rue Lambermont	CT	PCM	Etude en cours	Sans
Rue Antoine Dansaert	MT	PCS	Etude en cours	Avec
Rue des Bogards - Alexiens	MT	PCM et PCS	Etude en cours	Avec
Rue du Midi	PU obtenu entre Lombard et Alexiens, MT entre Alexiens et Rouppe	Mise en plain-pied entre Lombard et Alexiens + Mise à sens unique avec bande bus-vélo en contre-sens (nécessite un PU modificatif)	PU obtenu	Avec
Boulevard Emile Jacqmain	CT	Elargissement des pistes cyclables et création de zones tampon entre le stationnement et les pistes cyclables	Etude en cours	Sans
Rue du Loxum	CT	PCM	Etude en cours	
Cantersteen	MT	PCS	PU introduit	Avec
Boulevard Adolphe Max	MT	Zone de rencontre	Etude en cours	Avec
Rues du Fossé aux Loups - Assaut - Montagne aux Herbes Potagères	CT	Réinstauration de bandes bus accessibles aux vélos	Etude en cours	Sans
Rues de l'Ecuyer - Arenberg	LT	Réaménagement de façade à façade	Etude en cours	Avec
Rue de Tournai	CT	Changement sens de circulation (bus 48) et suppression stationnement + PCM à contre-sens	Etude en cours	Sans
Place du Sablon	LT	La cyclabilité de la place doit être améliorée		
Rue du Bois Sauvage - rue de la Collégiale	LT	Apaisement du trafic automobile	Etude en cours	
Boulevards centraux	PU	Piétonnier central	PU délivré	Avec
Rue Auguste Orts	PU	Piétonnier central	PU délivré	Avec
Axe rues Royale - Régence	LT	Réduction du trafic motorisé de transit. PCS à terme		
Avenue de Stalingrad	LT	L'avenue va être réaménagée après le chantier du Métro, accordera davantage de place aux cyclistes	Etude en cours	Avec
Boulevard Lemonnier	LT	PCS ou zone de rencontre		
		HORS PENTAGONE		
Rue Dieudonné Lefèvre - Rue de l'Entrepôt	PU	PCS et PCM/bande bus	PU délivré	Avec
Boulevard Emile Bockstael - Houba de Strooper	MT	PCS (derrière le stationnement)	Etude en cours	Avec
Avenue de Versailles	MT	PCS (derrière le stationnement)	Etude en cours	Avec
Chaussée d'Anvers	LT	PCS	Etude en cours	Sans
Bois de la Cambre	LT	Réduction du volume de trafic motorisé de transit à travers le Bois, amélioration des traversées cyclables E-O, étude de la possibilité de fermetures temporaires (weekend et vacances scolaires)	Etude en cours	Avec
Rues des Artistes - Karel Bogaerd	MT	PCS (évaluer besoins de stationnement)	Etude en cours	Avec
Avenue Jean Sobieski	MT	PCS	Etude en cours	Avec
Boulevard Clovis	MT	PCS	Etude en cours	Avec
Boulevard Charlemagne	CT	PCM dans un 1er temps, PCS à terme	Etude en cours	
Avenue Mutsaard	PU	PCS	PU délivré	Avec

TABLEAU 3 : VOIRIES REGIONALES

Rue(s) concernée(s)	Timing envisageable	Objectif	Phase actuelle	Avec/sans demande de permis d'urbanisme
Avenue Louise	MT	Rue cyclable sur voies latérales = desserte locale, zone 30, mixité ou piste cyclables séparées Goulet Louise cyclable : mise en piétonnier de plein pied,	En cours d'étude (Bruxelles Mobilité + STIB)	Avec
Avenue Emile De Mot	MT	PCS unidirectionnelles de part et d'autre et rétrécissement de la voirie		Sans
Rue de la Loi	CT	Réduire à 3 bandes de circulation PCS large Traversées à aménager et équiper de feux cyclistes (SUL) - priorité rue de Trêves (ICR)		Sans
Rue Belliard	MT	PCS unidirectionnelle de part et d'autre. Test en cours. Traversées à aménager et équiper de feux cyclistes (SUL) - priorité rue de Trêves (ICR)	Test en cours	Sans
Square Marie-Louise	MT	PCM		Avec
Chaussée d'Etterbeek - avenue Livingstone	MT	PCM (revoir l'offre de stationnement) et/ou Bande bus vélo et/ou rue cyclable		Avec
Petite Ceinture	PU	PCS, bandes bus ou rues cyclables	Travaux en cours - PU introduit pour tronçon entre Porte de Namur et Louise - Concours d'architecture pour square Sainctelette	Avec
Avenue de Cortenbergh	MT	PCS (deux sens ou bidirectionnelle). Une bande bus + vélo à contre-sens est prévue dans le cadre du projet Schuman	PU introduit (tronçon entre Schuman et Joyeuse Entrée)	Avec
Rond-point Schuman	MT	Zone de rencontre	PU introduit	Avec
Chaussée de Haecht	LT	PCS élargies		Avec
Rue Picard	LT	PCS dans le cadre du projet de Tram	En cours d'étude (projet tram)	Avec
Boulevard de Smet de Naeyer	LT	PCS		Avec
Boulevard Barthelemy-Neuvième de Ligne-Nieuwport	LT	PCS		Avec
Avenue Lloyd George	CT (PCM)	PCM ou PCS		
Giratoire A12	LT	Sécuriser giratoires Gros Tilleuls, Mutsaard – PCS (ou reconfiguration globale)		Avec
Avenue de la Reine	LT	Améliorer sécurité, confort, lisibilité, temps d'attente aux 2 carrefours De Trooz - revoir PCS ou reconfiguration globale	Pu introduit pour square Jules de Trooz	Avec
Avenue du Parc Royal	LT	PCS élargies, mieux séparées, continues (reprofiler la voirie)		Avec
Boulevard Albert II	MT	PCS à niveau du trottoir et aux carrefours en giratoire	PU introduit	Avec
Boulevard Simon Bolivar	LT	PCS à niveau du trottoir et aux carrefours en giratoire	En cours d'étude (projet tram)	Avec
Avenue du Port	LT	PCS confortables de part et d'autre sur tout l'axe et connexions confortables avec place Sainctelette et rue Claeessens	En cours d'étude	Avec

Quels choix d'aménagement vélo pour les grands axes de circulation (50 km/h) ?

PISTE SEPAREE OU MARQUEE ?

Souvent, on évoque la création de pistes cyclables, sans préciser s'il s'agit de pistes marquées sur la chaussée longeant la circulation ou des pistes physiquement séparées de la circulation. La différence est cruciale, et le débat fuse à l'échelle internationale. Chaque solution a son champ d'application, et doit être mise en œuvre en respectant les normes de qualité et de sécurité.

Dans le plan présent, la Ville de Bruxelles préconise la création de pistes séparées les plus larges possible le long des grands axes à 50km/h, sur base du raisonnement suivant.

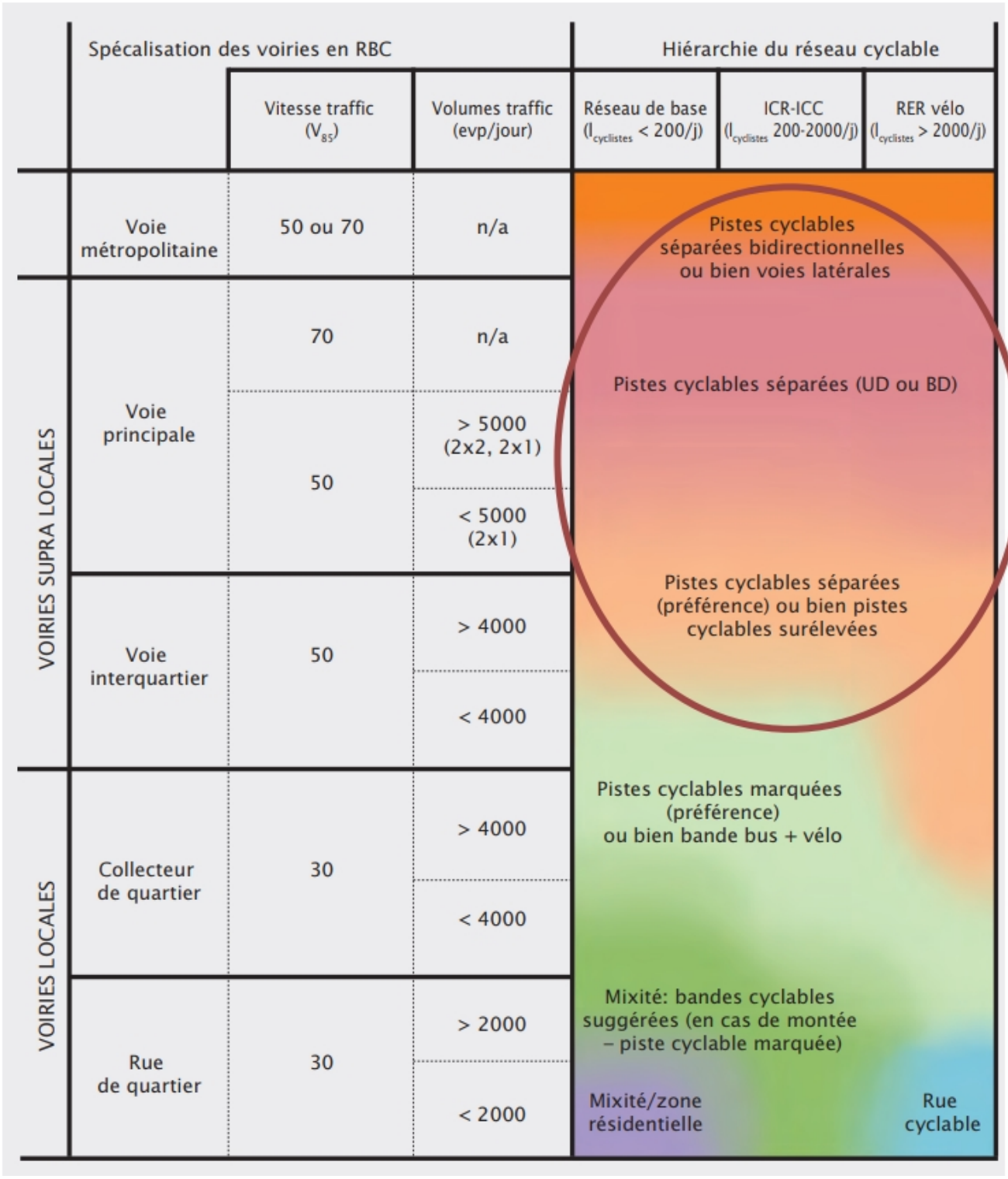
La PCM est une solution parfaitement adaptée au cycliste expérimenté.

- *Si elle est bien exécutée en Ville de Bruxelles, la PCM offre une sécurité tout à fait satisfaisante dans le cas de 2*1 bande de circulation à 50/h (vitesse effective) et des volumes de circulation modérés (moins de 2000 evp/jour[32]).*
- *La distance de sécurité du stationnement (0,80 m – éviter le danger d'accident de portières qui s'ouvrent) – ou de la bordure (0,40 m) est la norme, et la distance de la circulation (ligne Sauwens, 0,40 m) est recommandée.*
- *La PCM, combiné à des sas vélo à tous les carrefours à feux, offre une grande visibilité et flexibilité de mouvement pour le cycliste rapide, et la possibilité du tourne-à-gauche en un temps.*
- *Le stationnement sauvage sur la piste reste problématique et demande des efforts importants de contrôle policier.*

La PCM a l'avantage de faciliter la mise en œuvre (marquage uniquement) et l'entretien (partie de la chaussée).

Cependant, la PCS (de largeur suffisante et respectant les standards du vade-mecum relatif aux pistes cyclables séparées) est nécessaire pour attirer de nouveaux cyclistes débutants, occasionnels ou des enfants, de 8 à 88 ans[33] et pour permettre à un enfant de 12 ans de rouler en toute autonomie[34].

- *Le cycliste débutant n'a pas les capacités (conduite automatique, reconnaissance de danger) acquises après de longues heures de pratique. Il ne se sent donc, légitimement, rassuré que lorsqu'il est bien séparé de la circulation.*
- *La <<PCS offre une excellente sécurité en section, à droite des voitures stationnées (moindre risque de portières) ou avec une différence de niveau par rapport à la voirie (à hauteur du trottoir).*
- *La PCS exige une attention particulière aux carrefours : traversées bien lisibles, voire gestion des feux adaptée. L'alternative de la réinsertion bien en amont du carrefour vers un sas vélo, est moins rassurante pour le cycliste débutant.*
- *La PCS rassure et permet une conduite détendue entre carrefours. Aux carrefours, le tourne-à-gauche se fait en deux temps, prix que l'enfant ou le cycliste hésitant est prêt à payer pour sa sécurité.*



Source : Vade-mecum pistes cyclables séparées, Bruxelles Mobilité

La relation avec les 9 modules BYPAD et les 4 champs d'action du plan d'action vélo est la suivante :

CHAMP D'ACTION	*MODULES BYPAD CORRESPONDANTS*
ROULER À VÉLO L'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure et sécurité – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires – maîtrise de la circulation et du stationnement
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cyclable dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

