Pro Velo

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

Audit Bypad RBC

Rapport – version retravaillée

décembre 2018

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be good move be.brussels

BIKE FOR BRUSSELS

Introduction

BYPAD est l'acronyme de **BicYcle Policy AuDit** (ou audit de la politique 'vélo'). Il s'agit d'un instrument d'évaluation de la qualité de la politique 'vélo' actuelle et d'élaboration d'un plan d'amélioration en concertation avec les acteurs locaux.

Un groupe d'évaluation composé de **représentants du monde politique, d'administrations et d'organisations d'usagers** procède à l'évaluation et élabore un plan d'amélioration. L'ensemble du processus est **encadré par un auditeur externe**. Les auditeurs externes pour la Région de Bruxelles-Capitale sont Dirk Dufour du bureau d'étude TRIDEE et Florent Verstraeten du bureau d'étude de PRO VELO.

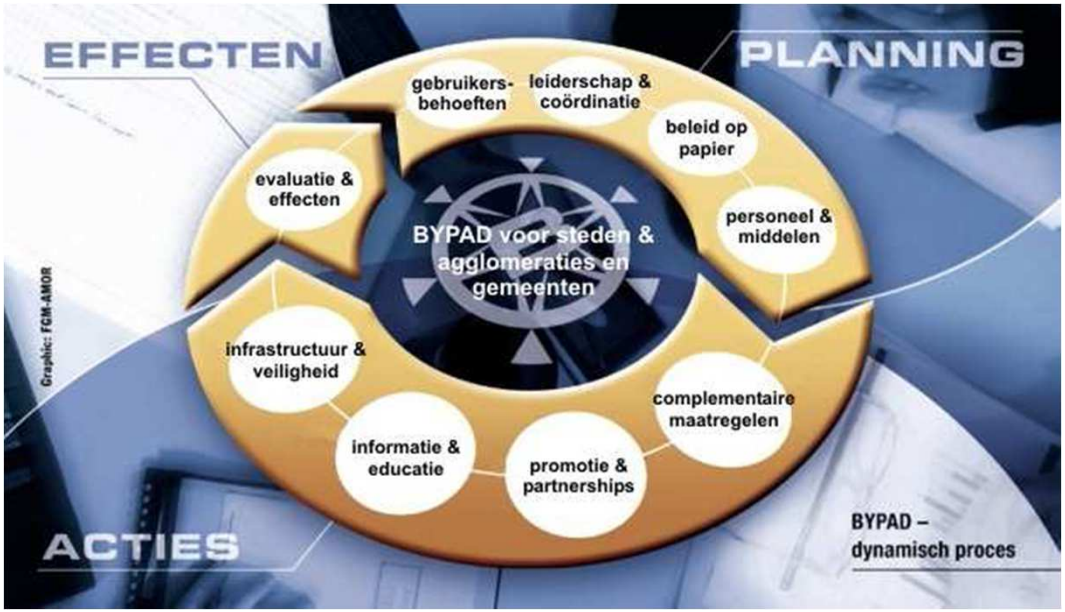
L'audit réalisé en 2018 est le quatrième audit Bypad en Région bruxelloise. Il permet donc une comparabilité des résultats entre 2004, 2007, 2010 et 2018 ainsi que la mise en évidence d'évolutions de long terme.

Pro Velo

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

L'audit 'vélo' fait appel à un questionnaire à choix multiples, basé sur des exemples de bonnes pratiques de différentes villes d'Europe. Ce questionnaire se compose de 9 modules répartis en 3 groupes: la planification et l'organisation de la politique 'vélo' (modules 1-4), les actions proprement dites (modules 5-8) et l'évaluation et les effets (module 9).

Ce faisant, il met l'accent non seulement sur les résultats obtenus sur le terrain, mais aussi sur la façon dont la politique 'vélo' est intégrée dans le processus décisionnel politique et administratif.



Chaque module est placé sur une échelle de développement qui reflète le niveau de qualité de la politique ‘vélo’. BYPAD distingue 4 niveaux de qualité:

- **l’approche PONCTUELLE (niveau 1) – réactions à des problèmes ou demandes spécifiques**
- **l’approche ISOLÉE (niveau 2) – porté et défendu par un élu et/ou fonctionnaire**
- **l’approche SYSTÉMIQUE (niveau 3) – part entière de la politique de mobilité et l’affaire de tous**
- **l’approche INTÉGRÉE (niveau 4) – ambition d’excellence et d’exemplarité internationale**

L’amélioration de la qualité de la politique ‘vélo’ est un processus par étapes où le plan d’amélioration est toujours basé sur des mesures du premier niveau de développement suivant.

Composition du groupe Bypad et processus

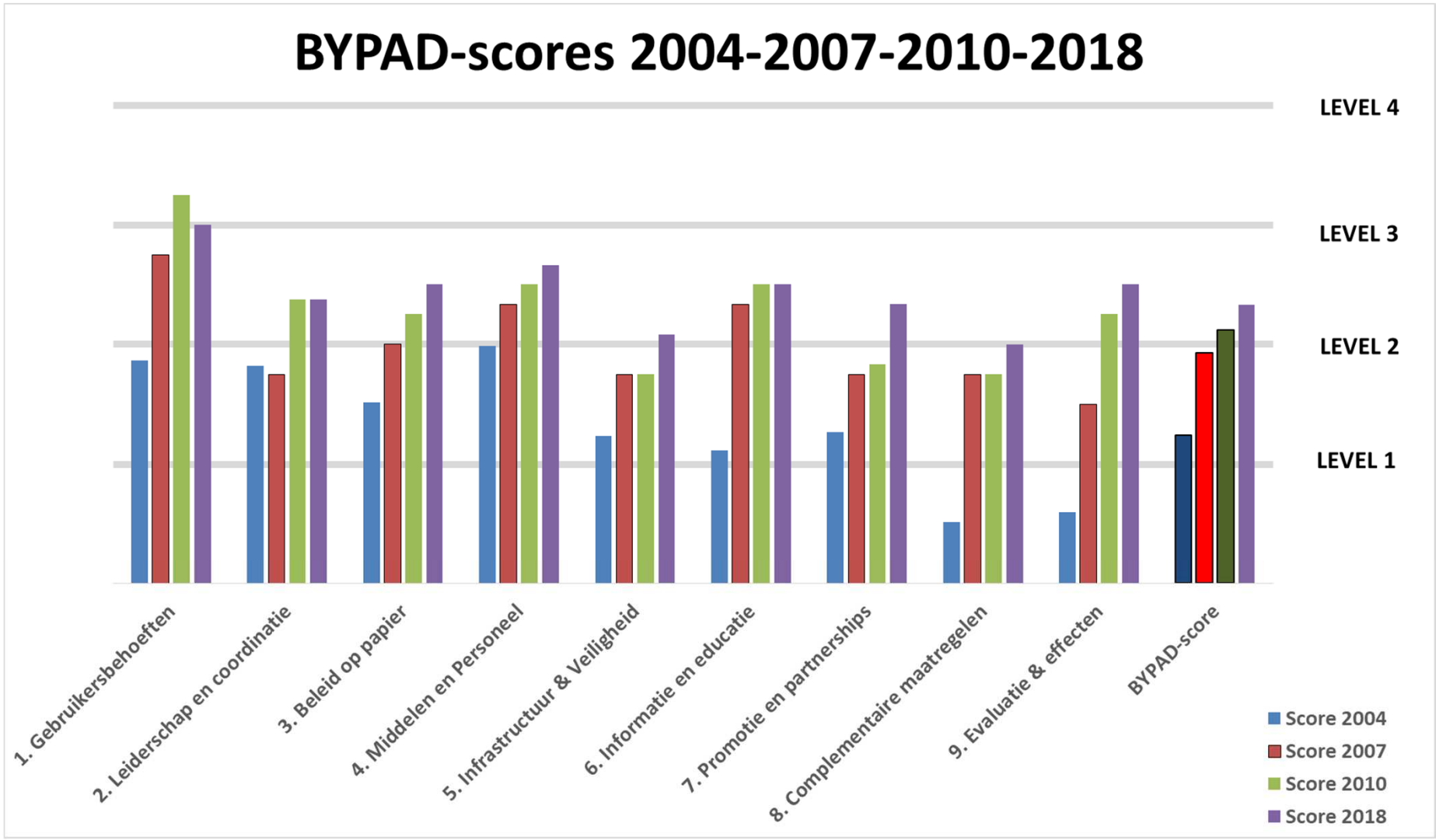
- ✓ Tous les membres du groupe Bypad ont complété le formulaire et l'ont envoyé aux auditeurs
- ✓ Trois réunions rassemblant les membres du groupe Bypad ont permis de faire émerger un consensus des trois composantes du groupe (administration, cabinets et usagers) sur les 30 questions du questionnaire et les conclusions de l'audit.

Frederik Depoortere	Bruxelles mobilité
Tiffany Hernalesteen	Bruxelles mobilité
Ulric Schollaert	Bruxelles mobilité
Jean-Rodolphe Dussart	Bruxelles mobilité
Valérie Decoux	Bruxelles mobilité
Ariane Paulus	Bruxelles mobilité
Isabelle Janssens	Bruxelles mobilité
Mickaël Vaneeckhoudt	Fietsersbond
Florine Cuignet	Gracq
Bernard Dehaye	Gracq
Oliver Kozak	EUCG
Andreas Pilzecker	EUCG
Matthias Vanwijnendaele	Cabinet Smet
Jan Vanderhoeven	Cabinet Debaets
Eric Cooremans	Cabinet Vervoort

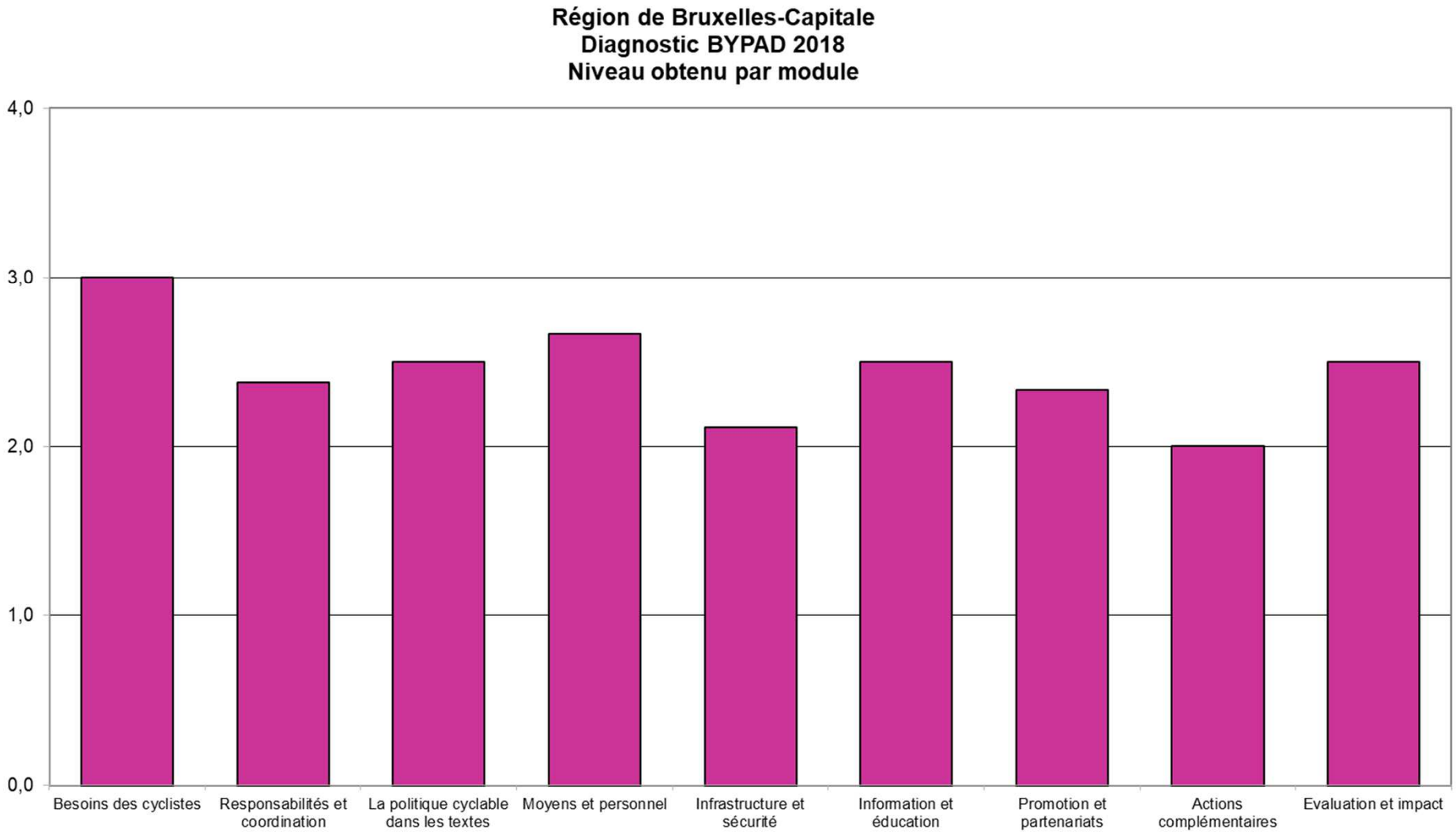
Pro Velo

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

Résultats

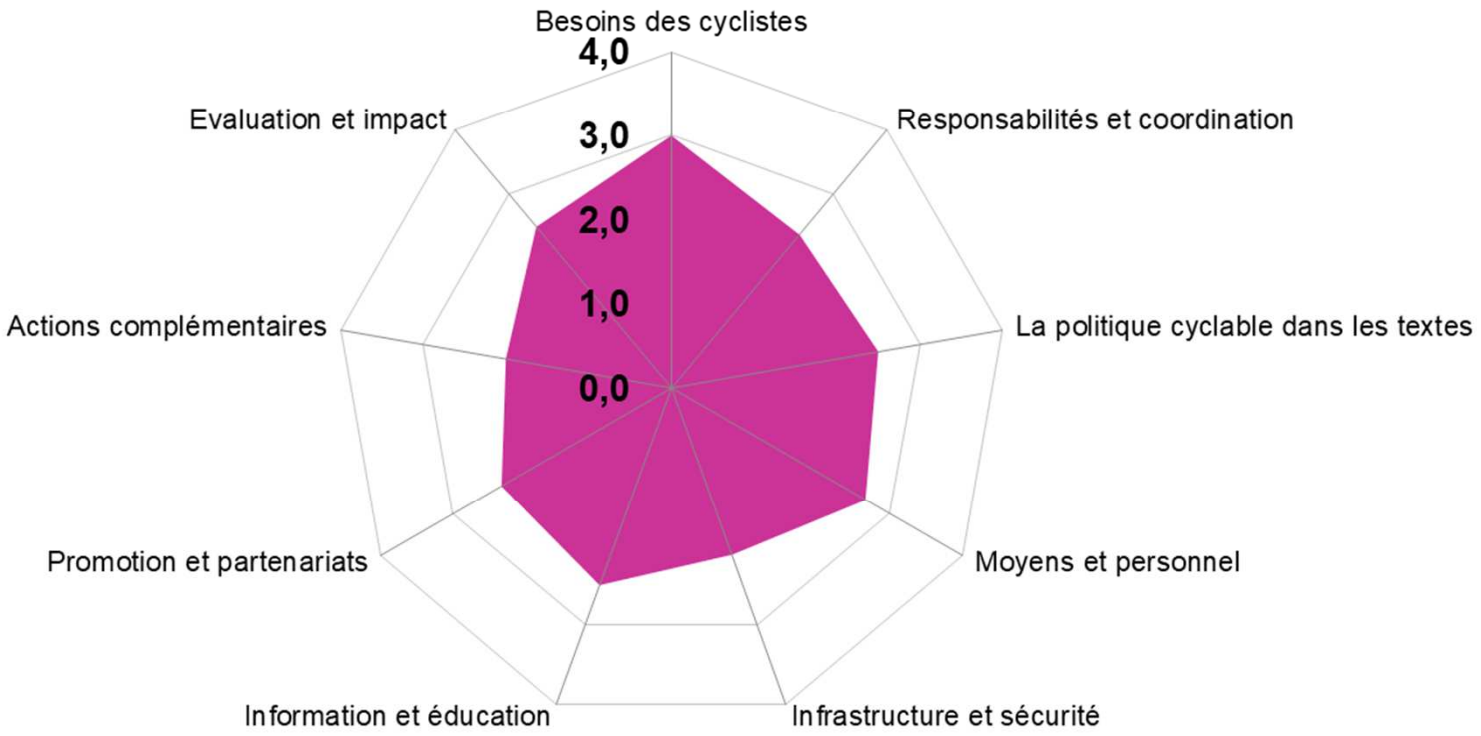


Résultats


Région de Bruxelles-Capitale
Diagnostic BYPAD 2018
Niveau obtenu par module
4,0
3,0
2,0
1,0
0,0
Besoins des cyclistes
Responsabilités et coordination
La politique cyclable dans les textes
Moyens et personnel
Infrastructure et sécurité
Information et éducation
Promotion et partenariats
Actions complémentaires
Evaluation et impact

Résultats

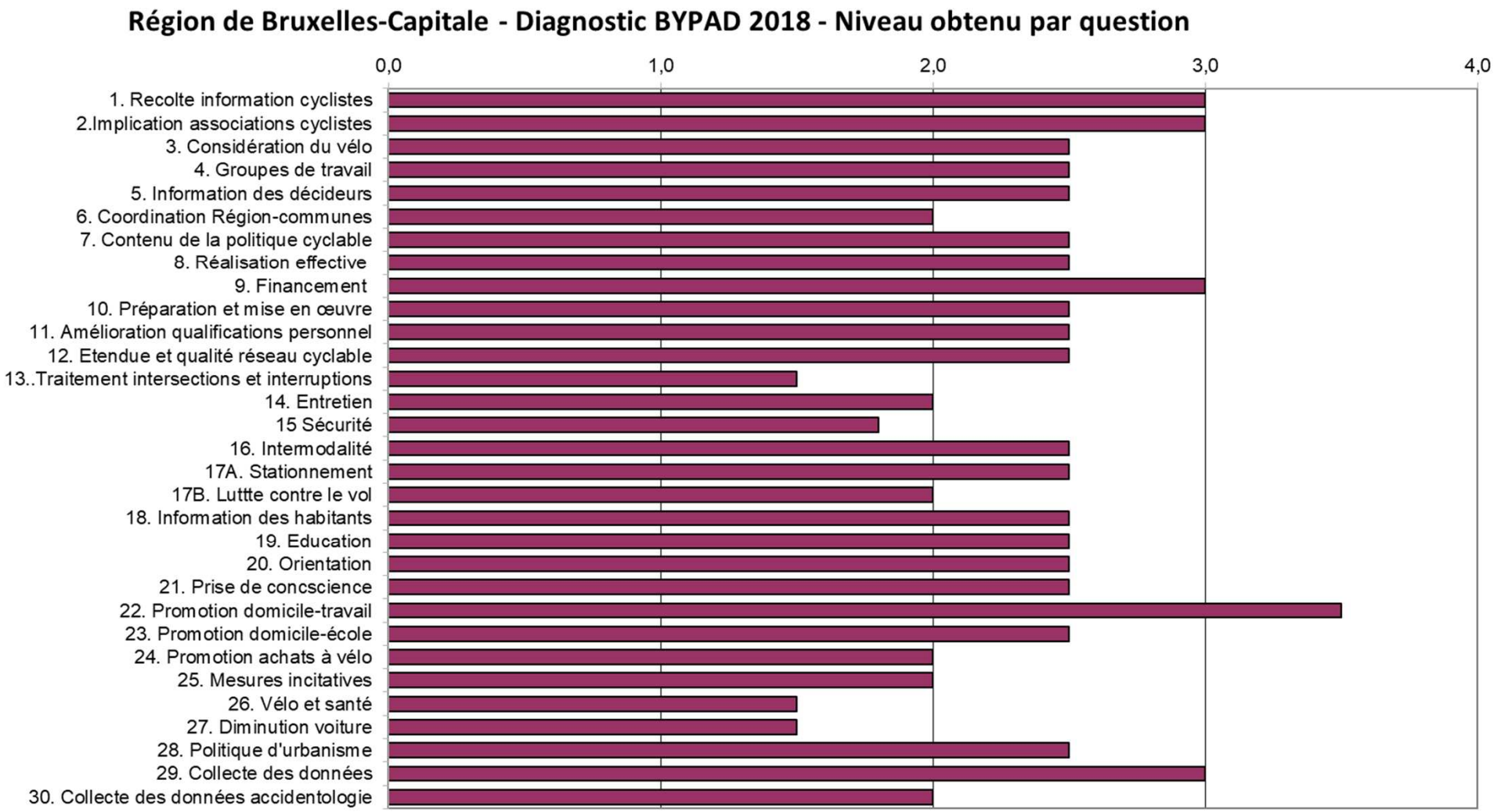
Région de Bruxelles-Capitale
Diagnostic BYPAD 2018
Niveau obtenu par module



Pro Velo

TRIDÉE
CONSEIL EN MOBILITÉ DURABLE

Résultats



Bilan global

- **Globalement la plupart des modules sont en progression**. Néanmoins, force est de constater que celle-ci est **plutôt modeste** lorsqu'on sait qu'elle **porte sur une période de 8 ans** (dernier audit en 2010**).** Autrement dit, **la Région bruxelloise poursuit sa progression** en matière de politique cyclable **notamment à la faveur d'un changement de mentalité des décideurs et de la population.** A l'avenir, il **faudra veiller à s'appuyer sur ce changement de mentalité** pour développer **davantage et plus rapidement la politique vélo.**

- **Comment expliquer ces résultats ?** Si l'on regarde les niveaux Bypad, force est de constater que la **politique cyclable a du mal à dépasser en moyenne le niveau 2 et de percer au niveau 3**. Autrement dit: la politique est bien globale et se développe, mais reste **encore trop « isolée »,** l'affaire d'un nombre réduit de personnes et d'élus. Pour percer au niveau 3, il faut que la politique vélo devienne **systémique**, c'est-à-dire **au cœur de la politique de mobilité** et véritablement « **l'affaire de tous** ». Plus spécifiquement, il faudra que
  - ✓ L'importance **du vélo dans le système de mobilité** soit **reconnue et portée** par l'ensemble **des politiques**
  - ✓ Le **réflexe vélo devienne transversal** dans l'ensemble des **administrations et instances**
  - ✓ **Une politique** de mobilité globale de **réduction réelle de la pression automobile** favorise **un shift vers le vélo**

- Cette analyse **permet de comprendre le sentiment d'insatisfaction** (malgré la progression) **partagé par le groupe Bypad**, autant de la part de décideurs, des agents de l'administration et des associations cyclistes.

Synthèse des tendances par module

- ✓ **Augmentation attendue depuis longtemps pour le module « infrastructure » (M5) avec un saut du niveau 1 vers le niveau 2** alors que le score de ce module était précédemment le point faible et stagnait de manière problématique lors du dernier audit Bypad. Cette augmentation s'explique par la **priorité qui a été mise sur les grandes infrastructures au cours de cette législature**. Au sein du module infrastructure, il convient toutefois de pointer la **problématique des carrefours** qui obtient (unanimement) un très mauvais score ainsi que le **manque ou l'absence d'entretien** des infrastructures existantes. Malgré le rattrapage, ce score reste **toujours en-dessous du score moyen** – la bonne cyclabilité 'de tout point A à tout point B' n'est clairement pas encore atteint et le cycliste reste encore trop souvent confronté à un trafic trop important, des aménagements manquants et des discontinuités des itinéraires (constat unanime des enquêtes – voir rapport TRENDS).

- ✓ La **grande force** reste toujours la connaissance et la prise en compte des **« besoins des cyclistes » (M1), qui obtient le score le plus élevé.** La région récolte de nombreuses données et multiplie les enquêtes, et les cyclistes disposent de lieux et de moments de consultations structurels et récurrents. Cependant, le score baisse, ce qui s'explique par le fait que les **standards de qualité (vade-mecums)** ne sont **pas systématiquement appliqués par toutes les administrations/départements** et par la déception des cyclistes par rapport au **manque de présence systématique des représentants du Ministre de la mobilité** dans les instances et les lieux de consultation des usagers.

- ✓ A l'inverse, la **grande faiblesse** (score le plus bas) reste le module relatif aux **mesures complémentaires (M7)** (notamment la **modération du trafic automobile et le découragement de l'utilisation de la voiture).** Si une **progression (**grâce aux nouvelles orientations prises dans le cadre de l'urbanisation de nouveaux quartiers) **est à saluer**, celle-ci demeure modeste et fait suite à une stagnation lors des audits Bypad précédents 11 ans. La **diminution de la pression automobile** est pourtant une **mesure indispensable pour rendre la ville davantage cyclable (pour tous).** Enfin, le **manque de contrôle systématique des limitations de vitesse par la Police** a également été pointé du doigt (malgré des investissements récents en matière de caméras, de lidars et de moyens de contrôle).

Synthèse des tendances par module

- ✓ **Stagnation apparente pour le module « responsabilité et coordination » (M2)** qui s'explique par le fait que **tous les décideurs (politiques et fonctionnaires) ne sont pas encore convaincus de la pertinence du vélo.** Il n'y a **pas d'instance spécifique vélo** au sein de Bruxelles mobilité rassemblant les différentes directions ni de département vélo mais il existe une coordination régulière et tous projets confondus rassemblant les directions de Bruxelles mobilité et le cabinet du ministre. La **mise en œuvre de la politique vélo** se fait donc de manière **négociée au gré d'alliances et d'opportunités.** Cette politique est par ailleurs **régulièrement freinée par un manque de moyens humains et l'absence d'une reflexe vélo transversal au sein de l'administration**. Durant la dernière législature la **coordination** évoquée plus haut **a permis de compenser et de surmonter ces difficultés. L'absence d'un plan vélo transversal** et **l'absence de contraintes pour les communes** qui ne participent pas à la politique vélo de la Région sont deux autres éléments d'explication de la stagnation pour le « module responsabilité et coordination »

- ✓ **D'autres modules continuent à progresser (légèrement)** et dépassent le niveau 2**: la politique cyclable dans les textes (M3)** qui concerne la stratégie et la programmation – progrès malgré l'absence d'un plan d'action global actualisé**; les moyens et le personnel (M4), la promotion et partenariats (M7), l'évaluation et l'impact (M9).**

- ✓ Le **module « information et éducation » M6 est quant à lui en stagnation** par rapport à 2010 et 2007. **Si ce n'est la progression constatée entre 2004 et 2007, force est donc de constater que la Région bruxelloise n'a plus guère progressé dans ce domaine**. En effet, le brevet du cycliste, la carte vélo et le balisage continuent, et le branding Bike for Brussels se développe progressivement. Cependant, pour atteindre un score plus élevé, il **manque une information vélo forte, complète et accessible en permanence**, des **formations étendues à d'autres publics** que les écoliers, et un **repérage plus facile sur le terrain** (plans d'ensemble).

Résultats détaillés

Module 1 : Besoins des cyclistes

Q1: Comment la Région récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes?

Résultat : 3

La récolte d'information sur les besoins des cyclistes se fait de manière régulière et organisée via différents canaux (enquêtes, ping, Fix my street, etc…).

Il manque néanmoins un suivi après l'étape de collecte et l'information collectée ne circule pas forcément vers les autres départements de l'administration ou les autres administrations.

De nombreuses enquêtes sont menées (1 par an) sur des thématiques diversifiées et auprès des cyclistes, non-cyclistes et nouveaux cyclistes – par l'observatoire du vélo (ProVelo) ou académiques (profiling de nouveaux cyclistes, VUB KWIN). Les résultats sont utilisés pour orienter des projets stratégiques et des subsides. Cependant, il n'y pas d'enquête de satisfaction standardisée et récurrente, permettant de monitoring de l'évolution des besoins et de la satisfaction.

La segmentation des publics cyclistes est en cours depuis peu, par exemple dans le cadre des communications Bike for Brussels (diversité et parité).

Les vade-mecums sont systématiquement consultés par les auteurs de projets au sein de Bruxelles mobilité mais cela n'est pas forcément le cas dans les autres administrations (Beliris, BDU, etc…)

Résultats détaillés

Module 1 : Besoins des cyclistes

Q2: Comment les associations cyclistes sont-elles impliquées dans les prises de décision?

Résultat : 3

Il existe beaucoup de lieux et de moments de consultations structurels et récurrents, notamment la commission vélo où les associations peuvent mettre des points à l'ordre du jour. Il y a également une réunion trimestrielle entre cabinet et associations, ainsi que des concertations thématiques récurrentes (par exemple la task force « Vols ») et ad hoc (action éclairage etc.). Les associations cyclistes se sentent réellement entendues mais elles constatent qu'on ne tient pour autant pas forcément de leur avis.

Le cabinet du ministre de la mobilité fait systématiquement le suivi des réunions de commission (vélo et modes actifs) sur base des PV's et des débriefings qui lui sont faits par l'administration (notamment des points problématiques qui nécessitent une action du cabinet). Mais l'absence quasi systématique des représentants du ministre à l'entièreté ou une partie des commissions (vélo ou modes actifs) nuit à l'efficacité de ces réunions. Cette absence réduit les possibilités de dialogue effectif et diminue l'impact des interventions des associations cyclistes en commission.

Tout projet de réaménagement (avec ou sans permis d'urbanisme) passe idéalement 2 fois et au moins 1 fois, le plus tôt possible dans le processus, en commission modes actifs ou en commission vélo sur base de plans. Un réel effort a été fait depuis le début de cette législature, pour que cela soit systématique pour les projets de Bruxelles mobilité mais cela n'est pas toujours le cas pour les projets de la STIB ou de Beliris. Cependant, les associations cyclistes ne sont pas toujours consultées en amont des projets ou au stade des premières réflexions afin de faire remonter leur besoins et expertise de terrain à ce stade. C'est ce qui explique que le niveau 4 (consultation en amont) n'est pas atteint.

Le processus GoodMove est quant à lui cité comme exemple de véritable co-construction. L'élaboration des plans d'action communaux dans le cadre des audits Bypad communaux est également cité comme exemple de consultation et même de co-construction.

Résultats détaillés

Module 2 : Responsabilités et coordination

Q3: Comment la question du vélo est-elle considérée au sein de l'administration et parmi les élus ?

Résultat : 2,5

Les ministres de la mobilité et de la sécurité routière sont clairement très convaincus du rôle du vélo comme mode de déplacement à part entière. Cependant, ce n'est pas toujours le cas de tout le gouvernement. Il en va de même au sein de l'administration, où tous les services et départements ne sont pas encore convaincus. Néanmoins, on constate que le vélo est devenu crédible au yeux de tous, au moins dans les discours. Et il n'est plus politiquement correct pour un élu de ne pas prendre en compte le vélo ou de nier sa pertinence ou encore sa légitimité. On constate aussi qu'au cours de l'année 2018 un shift de mentalités en matière de mobilité (vélo) s'opère dans le grand public et donc aussi au sein du Gouvernement et le monde politique. Il y a aujourd'hui lieu de s'appuyer sur cette dynamique pour continuer de développer la politique vélo régionale.

Le vélo est ainsi quasiment toujours abordé dans les projets, ce qui ne garantit pour autant pas encore toujours des solutions fortes et crédibles en faveur du vélo, surtout quand d'autres intérêts sont en jeu (suppression stationnement ou bande de circulation voiture, priorité transports en commun). La prise en compte qualitative de la place du vélo n'est donc pas assurée systématiquement.

Intégrer des ambitions fortes pour le vélo dans un projet n'est pas encore un réflexe généralisé ou largement partagé. En pratique les responsables vélo doivent toujours solliciter les individus projet par projet et compter sur la bonne volonté d'individus (politiques et fonctionnaires).

Résultats détaillés

Module 2 : Responsabilités et coordination

Q4: Quels sont les groupes de travail en place au sein de la Région?

Résultat : 2,5

Cette question concerne le degré coordination décisionnelle entre directions et institutions au sujet de la politique vélo.

Il n'y a pas à proprement parler de « département vélo » au sein de l'administration régionale. Les personnes qui travaillent spécifiquement sur le vélo se sont néanmoins rassemblées au sein d'une cellule « modes actifs » au sein de la Direction Stratégie, autour du manager vélo.

Le Manager vélo essaye de coordonner la politique vélo et de garantir une qualité et une cohérence dans cette politique. Il participe tant que possible à toute réunion et concertation pertinente dans les autres directions de Bruxelles Mobilité et les autres institution régionales. Pour cela il doit prendre l'initiative de suivre pro-activement une multitude de dossiers, sans être systématiquement consulté dans tous les cas et sans disposer de correspondants désignés dans les autres directions.

Le niveau 3 n'est pas atteint car il n'existe pas de groupe de travail vélo inter-directions de Bruxelles mobilité au niveau des directeurs. Il y a des difficultés de communication et de transfert d'information concernant le vélo entre les directions.

Résultats détaillés

Module 2 : Responsabilités et coordination

Q5: Comment les décideurs divers sont informés de la politique vélo ?

Résultat : 2,5

En début de législature 2014-2019, le constat a été fait que le plan d'action 2010-2015 était toujours d'actualité et que nombreuses actions devaient encore être réalisées. Par conséquent, le plan 2010-2015 a été prolongé jusqu'en 2019 et sa mise en œuvre se poursuit donc à l'heure actuelle, dans certains cas avec des accents différents et de nouvelles actions.

Aujourd'hui, il existe des plans d'actions thématiques (voir question 7) en matière de vélo ainsi que des documents de référence détaillant la vision du Gouvernement (PRDD, GoodMove (en cours), Déclaration de politique régionale) mais pas de «plan d'action vélo global» actualisé, budgété, mobilisateur et lié à des échéances temporelles. Ceci diminue la visibilité de la politique vélo tant pour le grand public que pour les décideurs et fonctionnaires moins impliqués. Il n'y pas de stratégie de diffusion systématique des objectifs et actions entreprises auprès des différents niveaux de pouvoir et des institutions. Les décideurs communaux sont néanmoins impliqués par le biais du Bypad forum, de la Conférence des Bourgmestres et les contacts entre Communes et Région.

Des bases de données sont par contre mises en place de manière progressive.

Résultats détaillés

Module 2 : Responsabilités et coordination

Q6: Comment sont organisés la coordination et l'échange d'information entre les différentes communes ainsi qu'entre la Région et les communes ?

Résultat : 2

La région a offert aux communes la possibilité de réaliser un audit Bypad et d'établir un plan d'action Bypad. Toutes les communes on fait la démarche entre 2012 et 2017, avec un plan validé par le collège (à 2 exceptions près).

Depuis bientôt 2 ans, il existe grâce au Bypad forum un lieu d'échanges entre communes. Ce forum a été mis en place par la Région, de nombreuses communes y participent avec intérêt mais quelques unes sont moins ou pas présentes lors des journées d'échange. Cette initiative est en outre encore peu connue en dehors des participants.

La participation à ce forum se fait de manière volontaire et force est de constater qu'il n'existe pas de sanctions pour les communes de mauvaise volonté qui ne mettent pas en œuvre leur plan d'action Bypad. Il existe néanmoins une sanction pour les communes qui n'ont pas adopté de plan d'action (c'est le cas de deux communes). Les communes concernées n'ont plus droit aux subsides vélo de la Région.

La Région agit donc principalement par incitation (notamment des subsides importants) et soutien (Bypad et Plan d'Action, BypadForum). Cette politique donne des résultats, mais elle a aussi des limites. C'est ce qui explique que le niveau 3 n'est pas atteint: il n'existe pas de mécanismes de communication régulière et de coordination transversale entre l'ensemble des communes et la Région (mais ce n'est pas le cas non plus dans d'autres domaines).

BS10

Résultats détaillés

Module 3 : La politique cyclable dans les textes

Q7: Quel est le contenu de la politique cycliste de la Région ?

Résultat : 2,5

Cette question concerne l'ampleur de la stratégie globale de la politique vélo.

Le développement du vélo était l'un des nombreux objectifs du plan Iris2. Cependant, ce plan était très sectoriel et ne faisait que très peu le lien entre le vélo et les autres modes de transport.

De 2010 à 2015 il y avait un plan vélo global avec une large gamme de mesures couvrant tous les volets la politique cyclable (ce plan a été prolongé jusqu'en 2019, cfr slide précédente). Une évaluation intermédiaire à conclu que ce plan manquait de force de frappe par une absence de priorisation et de planification dans le temps.

Aujourd'hui, il existe indéniablement une politique vélo ambitieuse qui se focalise sur la mise en œuvre du plan d'action 2010-2015 (prolongé à 2019) ainsi que sur des programmations spécifiques (voir question 8)), mais la stratégie pour atteindre l'ambition affiché n'est pas toujours claire pour tous les acteurs et donc parfois difficile a exécuter. Force est par exemple de constater que le plan vélo de la Région pourrait faire l'objet d'une appropriation bien plus importante par tous les niveaux de pouvoir (notamment les communes), les acteurs (notamment la Police) et les administration impliqués dans la politique vélo.

Il existe un objectif de part modale – 20% des déplacements mécanisés à l'horizon 2018 – mais celui-ci n'a pas fait l'objet d'une programmation dans le temps ni d'un suivi régulier.

À ce jour, la politique vélo ne comprend pas assez des mesures pour décourager l'usage de la voiture, et n'est pas systématiquement intégrée avec d'autres domaines politiques (santé, éducation, environnement). À part Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement entreprend également des actions de sensibilisation favorisant la pratique du vélo, notamment dans le cadre de l'accompagnement des entreprises (Bike Project).

Diapositive 19

BS10 Benedicte Swennen; 16-11-18

Résultats détaillés

Module 3 : La politique cyclable dans les textes

Q8: Comment le gouvernement régional s'assure-t-il que la politique en faveur du vélo sera réalisée?

Résultat : 2,5

Cette question concerne la mise en œuvre opérationnelle de la politique vélo.

Il existe une programmation relativement ambitieuses dans toute une série de thématiques: plan d'aménagements séparés 2015-2020, Plan d'action de lutte contre le vol 2016, plan pluriannuel de communication vélo, plan pluriannuel RER-vélo le long des voies ferrées, Masterplan stationnement vélo. La complexité institutionnelle de Bruxelles explique en partie pourquoi ces programmations ne sont pas toujours assorties d'un calendrier (réaliste) de réalisation, ni d'un engagement fort et contraignant de la Région vis-à-vis des Communes.

Dans les faits, il y a néanmoins une flexibilité qui relève du pragmatisme: si un projet est bloqué par le politique ou une commune, on se concentre sur d'autres projets qui sont (parfois) moins prioritaires mais qui ne sont pas bloqués.

Du personnel a été embauché pour dessiner des infrastructures mais il manque par contre le personnel et les moyens nécessaires au sein de la DGE (direction générale entretien) pour assurer l'entretien des infrastructures réalisées.

Le projet de pistes cyclables séparées est un exemple de programmation ambitieuse qui est en train de se réaliser et qui fait l'objet d'un engagement fort. A l'inverse, la réalisation complète du réseau ICR n'a pas fait l'objet d'une priorisation et n'est toujours pas achevée (alors que l'année d'achèvement annoncée est dépassée depuis longtemps).

Résultats détaillés

Module 4 : Moyens et personnel

Q9: Comment le financement de la politique cycliste est-il assuré ?

Résultat : 3

Il y a un budget annuel qui se situe à 10-16M€/an pour réaliser des pistes cyclables et le réseau ICR, ainsi qu'un budget d'environ 3M€ de subsides aux communes et de 1,5M€ pour les associations cyclistes.

Il faut ajouter à ce budget, toutes les dépenses difficiles à extraire du budget global de Bruxelles mobilité mais qui concernent partiellement et parfois de manière importante le vélo dans des projets transversaux.

Cependant, ce budget est très peu visible, puisqu'il ne fait pas l'objet d'une communication vers le grand public et la presse et n'est pas identifiable à proprement parler dans le budget régional – il n'y a pas de ligne budgétaire vélo spécifique.

Le plan vélo 2010-2015 n'a pas fait l'objet d'une programmation budgétaire pluriannuelle.

Résultats détaillés

Module 4 : Moyens et personnel

Q10: Qui prépare et met en œuvre la politique cycliste?

Résultat : 2,5

Cette question concerne le niveau de ressources humaines affectés à la mise en œuvre des la politique vélo.

Il existe une fonction de manager vélo mais pas de répartition claire des tâches ni d'équipe fixe pour l'entourer manager vélo. Face à cette situation, celui-ci prend en charge le suivi de tout le volet infrastructures mais également tous les autres volets de la politique vélo (stationnement, promotion, communication, etc..). Ces efforts et son emploi du temps sont ainsi dispersés sur une multitude de dossiers, de l'échelle stratégique jusqu'aux interventions ponctuelles.

Des dysfonctionnements généraux et structurels ont été constatés au sein de Bruxelles mobilité dans le cadre d'un audit et ceux-ci ont des répercussions, notamment sur la mise en œuvre (efficace) de la politique vélo. On constate par contre une évolution positive ces dernières années en matière moyens humains consacrés à la politique vélo. Au sein de la Direction Projets et Travaux (DPT), 10 personnes travaillent par exemple sur des projets vélo et sont formés spécifiquement à cela. Par contre, au sein de la Direction Gestion et Entretien (DGE) il n'y a actuellement plus personne affecté au vélo – le cadre n'est pas rempli à 100% du à la grande rotation du personnel. D'autres organismes sont chargé de tâches spécifiques: Parking Brussels (parkings sécurisés), Cyclo (Points vélo), ProVelo (éducation, sensibilisation, monitoring). En outre, il existe une équipe pour l'entretien et les petites interventions en faveur du vélo (exemples de réalisations: avenue Bolivar, avenue de la Toison d'Or, chaussée de Gand, chaussée de Wavre, avenue Demot, avenue de Tervuren, avenue de la Reine). Force est aussi de constater que la complexité institutionnelle de la région Bruxelloise est chronophage pour Bruxelles mobilité car même pour les voiries régionales, il faut consulter les communes et négocier avec elles. De même, l'implication de la Police n'est jamais garantie et doit être obtenue via les communes .

Selon certains membres du groupe Bypad, les moyens financiers et en personnel sont nettement insuffisants si on ambitionne une politique vélo menant à une part modale vélo élevée. D'autres rétorquent que les obstacles à une politique vélo (plus) ambitieuse sont avant tout politiques et organisationnels.

A ce stade du développement de la politique vélo au sein de l'administration, se pose la question de savoir si « tout le monde peut faire du vélo » au sein de l'administration où s'il faut confier cette tâche à des spécialistes qui travaillent avec des personnes ressources convaincues de manière opportuniste (comme c'est encore le cas actuellement).

Résultats détaillés

Module 4 : Moyens et personnel

Q11: Qu'est-ce qui est mis en place pour améliorer les connaissances et les qualifications du personnel qui traite la politique vélo?

Résultat : 2,5

Bruxelles-Mobilité organise une formation CEMA avec module modes actifs chaque année, et une formation CEMA Manager Vélo (6 jours) tous les deux ans. Ces formations sont ouvertes à tous les départements: les participant viennent majoritairement de Bruxelles Mobilité (Direction stratégie, Direction Travaux et Projets) et les communes, mais également de Bruxelles Environnement, Beliris, Parking Brussels, la STIB etc. La formation est gratuite et se fait sur base volontaire.

La participation à VeloCity est largement encouragée par Bruxelles-Mobilité (prise en charge des frais d'inscription).

Dans quelle mesure le personnel a-t-il la possibilité de participer ces formations ou d'autres en matière vélo? La réponse à cette question varie sensiblement en fonction du département au sein duquel travaillent les fonctionnaires. Le constat suivant est fait: au plus les personnes s'occupent de vélo au sein d'un département où le vélo est pris au sérieux et prioritaire (notamment par la direction) au plus les possibilités de formation sont importantes, diffusées et encouragées. Dans certains départements, cette possibilité de se former spécifiquement au vélo est ainsi très difficile voire impossible.

Il n'existe donc pas de programme de formation systématique et obligatoire pour les responsables vélo.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q12: Quelle est l'étendue du réseau cyclable existant et quelle est sa qualité ?

Résultat : 2,5

Il y a unanimité au sein du groupe Bypad pour constater que le niveau 3 (réseau cyclable structurel réalisé selon des normes de qualité) n'est clairement pas atteint. Pour autant, le groupe constate qu'il y a déjà une offre d'itinéraires qualitatifs aménagée et disponible et que cette offre augmente de manière importante ces dernières années (priorité du ministre en place). Ceci explique la cote de 2,5 qui situe donc Bruxelles entre les niveaux 2 et 3.

Au-delà des standards de qualité (difficile à imposer tant dans des projets régionaux que communaux) et de réglementation (notamment en zone 30), il importe de de prendre au sérieux les retours d'usagers qui se sentent pour la majorité d'entre eux en insécurité (objective et/ou subjective) et en situation d'inconfort manifeste (notamment en raison de coupures ou de zones 30 non-respectées ou non-aménagées) sur une grande partie de leurs trajets. Ce constat est confirmé par l'analyse cartographique de la cyclabilité (étude 2015). Autrement dit, il est difficile de faire un trajet continu de 5km à vélo au sein de la RBC sans être confronté à des aménagements ou des densités/vitesses de trafic qui insécurisent le cycliste sur de nombreux points de son itinéraire.

Les nouveaux projets d'aménagement sur la petite ceinture affichent déjà aujourd'hui un saut de qualité de l'aménagement, notamment une largeur de 4 m (bidirectionnel) permettant la cohabitation de différents types de cyclistes (croisements et dépassement entre lents et rapides) et différents types de vélo plus larges.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q13: Dans quelle mesure les intersections avec la circulation automobile ont-elles pu être sécurisées et les interruptions du réseau (barrières physiques) résolues?

Résultat : 1,5

Les intersections constituent le maillon faible de la politique cyclable bruxelloise selon les membres du groupe Bypad. Il s'agit souvent du premier problème soulevé par les non-cyclistes car un carrefour dangereux condamne un itinéraire entier. Les usagers ont ainsi l'impression qu'on donne de la place aux cyclistes lors d'aménagements (de plus en plus nombreux), seulement quand cela n'en prend pas aux autres usagers.

Dans le cadre des grands chantiers de réaménagements, les ZACA (zones à concentration d'accidents) sont traitées mais dans certains cas, le périmètre n'englobe pas le carrefour et dans d'autres cas, le réaménagement sécurise certains mouvements cyclistes pas tous. améliore

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q14: Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables?

Résultat : 2

- Il y une inspection systématique sur les voiries régionales (tous les 2 mois). Cette inspection se fait en voiture aujourd'hui mais elle se faisait en vélo par le passé (ce qui permettait d'avoir une vue plus complète des problèmes à signaler).
- Les marquages sont refaits 2 fois par an
- Des petites interventions d'entretien (notamment suite à des plaintes via Fixmystreet sont également planifiées mais avec un temps de réaction trop lent du aux dysfonctionnements internes à Bruxelles mobilité
- Il existe un programme de ré-asphaltage pour les pistes cyclables qui le nécessitent
- Les logos vélos sont maintenant fixés par thermoplastique (afin d'en prolonger la durée de vie

Un audit a été réalisé en 2013 avec le Meetfiets et celui-ci a permis de dégager une liste d'interventions à réaliser par ordre de priorités. Certains problèmes ont été traités. Cependant, en 2018 on n'est pas encore arrivé au bout et il est prévu de refaire un audit en 2018.

Les usagers signalent régulièrement des problèmes sur les réseaux communaux et sur les ICR (qui sont la plupart du temps des voiries communales). Les communes ont l'obligation d'entretenir les infrastructures existantes qui ont été financées par la Région; cependant cette obligation ne semble pas être imposée, ni sanctionnée en cas de non respect. Les cyclistes peuvent soutenir / externaliser le contrôle – mais alors, il faut une machine qui sait répondre à la demande – du personnel pour suivre et intervenir.

De manière générale, que ce soit au niveau régional ou communal, les autorités ne sont pas en capacité de répondre de manière efficace et rapide aux problèmes signalés par les usagers. Et dans les faits, la prévention dans l'apparition des problèmes n'est plus effective.

Il existe un programme assez efficace de déneigement des aménagements cyclables (la région a acheté des machines spécifiques pour les déneiger); par contre, en cas de chantier, les déviations cyclistes sont souvent problématiques, selon les usagers.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q15: Qu'est-ce qui est fait pour améliorer la sécurité des cyclistes?

Résultat : 1,8

Il existe un Plan de sécurité routière à l'horizon 2020, qui s'oriente fortement vers la protection des modes actifs. Cependant, il n'y a pas à l'heure actuelle de programme d'action ou de stratégie spécifique de la Région pour renforcer la sécurité des cyclistes comme c'est le cas dans les autres villes. Le plan de sécurité routière actuel n'est pas fort pris en compte par les différents acteurs (notamment la Police) et niveaux de pouvoir. A ce sujet, il est à regretter que les communes ou la STIB ne tiennent pas compte des vade-mecums en la matière lorsqu'elles réaménagent des voiries.

Le réseau à 30/h est déjà bien étendu et concerne 42% des voiries locales (objectif était néanmoins de 100% dans le plan Iris2). Par contre, ces zones 30 sont très fragmentée sur le terrain et manquent de cohérence lisible par l'ensemble des usagers.

Les aménagements sécurisés et séparés sur les grands axes régionaux s'étendent (35km déjà réalisés pendant cette législature, encore 15km projetés) et permettent ainsi de sécuriser les trajets à vélo.

Le projet Ping if you care à quant à lui permis d'en savoir plus sur ce qui insécurise les cyclistes et dont il faudra tenir compte dans les campagnes et actions à venir.

Le sentiment d'insécurité reste le frein principal chez les nouveaux cyclistes. Ce sentiment d'insécurité est en particulier alimenté par les infractions (stationnement, vitesse, dépassement, priorité) qui font l'objet de très peu de contrôles et donc de contraventions.

Ce sentiment d'insécurité bien réel, ne peut néanmoins occulter des efforts importants entrepris récemment et qui visent à rattraper le retard pris en la matière ces dernières années:

- contrôle dans les zone 30: 1.7M€ pour les lidars
- contrôle zone 30: 3M€ pour l'achat de caméras par les zones de police ;
- campagnes sur la distraction au volant

Mais dans les faits, le cycliste dans la circulation ne ressent pas encore ses choix politiques récents, il est confronté à la densité du transit automobile ainsi qu'au stationnement sur les pistes cyclables et il constate enfin que sans aménagements qui ralentissent les automobilistes, une majorité d'entre eux ne respectent pas la limitation de 30km/h.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q16: Qu'est-ce qui est fait pour optimiser l'intermodalité entre les transports en commun et le vélo ?

Résultat : 2,5

Les stations et arrêts STIB sont généralement équipés d'arceaux. Cependant, ces derniers sont souvent saturés (constat par l'observatoire du vélo): il n'y a pas de suivi dynamique pour suivre la demande. Il existe une réglementation claire pour accepter les vélos dans les métro et trams en dehors des heures de pointe. Les ascenseurs de métro (en cours de déploiement) sont adaptés et accessibles aux cyclistes.

Les grandes gares sont équipées en stationnement vélo sécurisés, notamment via les points vélos. Cependant, la gare du Midi est sous-équipée et constitue un point noir majeur inacceptable quand on connait l'importance de cette gare au niveau régional, national et international. Il est aussi regrettable de ne pas pouvoir disposer d'un parking vélo suffisant et sécurisé en gare de Bruxelles-Schuman. L'équipement de la majorité des petites gares desservies par train S (env. 40) reste très aléatoire, tandis qu'il s'agit d'un enjeu d'intermodalité important.

Un programme global d'équipement en stationnement de l'ensemble des pôles de transport en commun pour répondre aux besoins n'existe pas à ce jour, mais l'étude du Masterplan Stationnement vélo en jette les bases.

Aux stations Bourse et De Brouckère, deux projets de parking vélo sécurisé de grande ampleur sont en phase de fin de travaux et seront mis en service avant la fin de la législature.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q17A: Qu'est-ce qui est fait pour améliorer le stationnement des vélos?

Résultat : 2,5

Des arceaux sont placés systématiquement lors de réaménagements et la région en ajoute régulièrement sur toutes ses voiries.

Des projets plus ambitieux de stationnement sécurisés sont en cours et seront inaugurés avant la fin de la législature: Bourse (800 places), De Brouckère (1000 places) ainsi qu'aux terminus de lignes structurantes.

Les communes étendent activement l'offre de box vélo (vu la liste d'attente actuelle, la demande est très importante), grâce aux impulsions régionales: subsides, centrale d'achat et gestion centralisée par l'agence de stationnement (demandes, liste d'attente, abonnements, badges au lieu de clés).

Un masterplan est en cours de rédaction mais il n'est pas encore adopté et effectif: l'objectif est d'établir une programmation coordonnée entre divers acteurs pour mettre en place des solutions de stationnement adaptés et complètes sur la région.

Résultats détaillés

Module 5 : Infrastructure et sécurité

Q17B: Qu'est-ce qui est fait pour prémunir les usagers du vélo contre le vol?

Résultat : 2

Il existe un plan d'action anti-vol élaboré par une task force, regroupant des acteurs prêt à agir, y compris police (mais pas toutes les zones) et le parquet. Des collaborations concrètes avec les zones de police Montgomery et Uccle sont en cours. Le dépôt pour des vélos retrouvés et son site web augmentent les chances de retrouver un vélo volé. Un système d'enregistrement en ligne des vélos est en cours de développement (mais le fait que le système soit régional et pas national ou européen en réduira l'impact effectif).

Cela dit:

1. la 'carte d'identité' du vélo n'existe pas – on étudie à l'heure actuelle la piste d'une base de données en lignes
2. la police est de plus ou moins bonne volonté en fonction de la zone dans laquelle on se trouve. Des témoignages d'usagers indiquent qu'il n'est parfois pas facile ou même possible de déclarer un vol auprès de la police.
3. Les vélos appâts (prévu dans le plan d'action) ne peuvent pas être utilisé pour le moment (Le parquet ne veut pas utiliser les vélos appâts) Des collaborations concrètes avec les zones de police Montgomery et Uccle sont en cours pour chercher la bonne procédure avec le parquet.

Les campagnes de sensibilisation contre le vol sont par contre systématiques et contribuent à lutter contre le vol de vélo.

Résultats détaillés

Module 6 : Information et éducation

Q18: Comment les habitants sont-ils informés de la politique en matière de vélo?

Résultat : 2,5

Bike for Brussels commence à toucher le grand public en communiquant sur la politique vélo régionale. Cette démarche positive en est encore à ses début mais elle prend de plus en plus d'ampleur. L'objectif est de développer progressivement Bike for Brussels comme une marque « chapeau » avec une identité de marque forte et reconnaissable (la couleur ocre, lié à la couleur des pistes), pouvant regrouper et harmoniser l'ensemble des initiatives de différents acteurs, d'un aménagement régional à la sortie vélo d'une école fondamentale ou un parking vélo lors d'un évènement.

L'information des habitants de fait de manière très occasionnelle et est très variable de commune à commune. Elle concerne surtout des nouveaux aménagements sur lequel le politique essaye de capitaliser mais pas le vélo de manière générale. Une stratégie de communication globale à l'échelle régionale est extrêmement difficile, vu les différents niveaux de pouvoir.

Le 3 correspond au Bicycle Account de Copenhague (actions, objectifs, indicateurs – suivi chaque année), or il n'y a pas de Bicycle Account à Bruxelles.

Toutes les informations pratiques liées à la mobilité vélo gagneraient quant à elles à être rassemblées de manière lisible sur un seul portail (celui de Bruxelles mobilité) car elles sont aujourd'hui fort dispersées ou difficilement accessibles.

Résultats détaillés

Module 6 : Information et éducation

Q19: Qu'est-ce qui est mis en place en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo?

Résultat : 2,5

Avec le brevet du cycliste, la Région forme chaque année 17% des élèves du primaire. Cela représente beaucoup d'élèves quantitativement mais une petite minorité d'élèves au niveau régional. L'objectif est de former les enseignants pour qu'ils forment de manière autonome les élèves et d'avoir donc un effet multiplicateur. Le fait que le brevet ne soit pas repris dans le programme obligatoire empêche d'atteindre efficacement cet objectif. Il y a une liste d'attente d'écoles souhaitant s'inscrire dans cette démarche.

Des groupes cibles sont aussi touchés par des programmes de formations : un exemple Via Vélo – apprentissage de la pratique du vélo pour adultes.

Résultats détaillés

Module 6 : Information et éducation

Q20: Qu'est-ce qui est fait pour aider les cyclistes à s'orienter lors de leurs déplacements?

Résultat : 2,5

Les ICR sont organisés et numérotés selon des logiques potentiellement parlantes: 12 radiales (correspondant aux aiguilles d'une montre), 2 radiales (A,B), 1 en arc (C), 3 longeant des vallées (canal, Senne, Maelbeek) et 1 selon un itinéraire urbanistique (Palais). Tous les ICR sont balisés, et marqués au sol par des doubles chevrons. La carte vélo les reprend sur un fond topographique, et ils sont consultable en ligne. Un outil de recherche d'itinéraire est en cours de développement. Les données sont accessible en open data.

Cependant, la communication sur ces principes de lisibilité de l'ensemble peut être amélioré, même sur les outils existants (balisage, carte, en ligne), et les cyclistes (notamment les nouveaux parmi eux) ont du mal à s'y retrouver dans ce réseau et donc à l'utiliser et planifier leur déplacement. Il n'y a toujours pas de plans de l'ensemble du réseau dans l'espace public alors que cette mesure est évoquée depuis de nombreuses années comme un levier pour faciliter l'utilisation et l'appropriation de ce réseau.

L'inspection et l'entretien du balisage ne sont pas suffisamment systématiques. Il est à noter que sur certains ICR il manque des panneaux et qu'il n'est pas encore possible pour les usagers de signaler ce problème via Fixmystreet (mais cela est prévu dans la prochaine version).

L'asphalte ocre des pistes cyclables augmente leur visibilité auprès du grand public.

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q21: Qu'est-ce qui est fait pour augmenter l'usage du vélo par la prise de conscience ?

Résultat : 2,5

Cette question concerne les activités d'argumenter et de conscientiser de l'intérêt du vélo auprès du grand public et d'acteurs / stakeholders.

Des évènements récurrents permettent de découvrir la pratique du vélo et de sensibiliser à son intérêt en ville: la journée sans voitures, les activités de mise en selle lors de la Semaine de la mobilité, le salon Bike Brussels. Bike experience est une approche personnalisée de mise en selle, permettant au cycliste hésitant de se faire guider par un cycliste expérimenté, sur un trajet quotidien, donc généralement le déplacement domicile-travail

Le branding Bike For Brussels essaye d'augmenter la visibilité du vélo et des actions vélo dans la ville. Des campagnes grands publics se succèdent, sur base d'arguments divers, notamment l'efficacité du vélo comme mode de déplacement en ville. Les bénéfices sociaux, économiques, environnementaux et en matière de santé sont moins souvent mis en avant.

Par contre, il existe peu d'évènements ciblant une conscientisation par les stakeholders, par exemple des rencontres employeurs ou commerçants autour de l'intérêt du vélo. VUB, Belfius, Agoria Les employeurs + employés peuvent être impliquées plus.

Les associations cyclistes participent déjà à la promotion du vélo et soutiennent l'action régionale en matière de vélo mais elles pourraient en faire encore davantage, notamment en matière de lobbying pro-vélo dans le débat public, si leurs moyens étaient renforcés (afin de faire le poids face à d'autres lobbys pro voiture).

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q22: Qu'est-ce qui est fait pour encourager la pratique du vélo vers le lieu de travail ?

Résultat : 3,5

La Région offre dans toutes ces directions et sites des facilités de stationnement vélo, des incitants au vélo pour le domicile travail et des vélos de service. Il faut généraliser cela également pour tous les Organismes d'intérêts public Régionaux pour lesquels ce n'est pas encore le cas.

Les Plans de déplacements d'entreprises sont obligatoires à partir de plus de 100 employés (ce qui représente 43% des employés en région Bruxelloise), accompagnés et suivis par la Région (Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité). Des facilités et incitants vélo font partie du package de base à mettre en place. Pour l'instant, il n'y a pas d'obligation de résultat. Depuis cette législature, suite à un changement de législation, ces mêmes entreprises, lorsqu'elles offrent une voiture de société, sont obligées d'offrir un package alternatif, soit un vélo, soit un titre de transport public, complété par d'autres avantages. Au niveau des entreprises, on remarque un changement de mentalité concernant la mobilité (vélo) au cours de l'année 2018.

L'action Bike Project (mené par ProVelo) permet à une administration ou une entreprise d'auditer ses actions vélo et d'élaborer un plan d'action. Et l'action 'au travail sans voiture' incite à tester d'autres solutions et services vélo (Villo, points vélo etc.). L'award Bike Brussels catégorie entreprise permet de mettre en avant les entreprises exemplaires.

HUB.Brussels offre des primes à l'achat de matériel vélo dans le cadre du développement d'une activité professionnelle.

Cependant, il n'y a pas à ce jour de coordinateur ou de point de contact unique (SPOC) 'vélo et entreprises', ni de normes contraignantes pour la qualité du stationnement vélo au lieu d'emploi (niveau 4 Bypad).

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q23: Qu'est-ce qui est fait pour encourager la pratique du vélo vers l'école ?

Résultat : 2,5

La promotion du vélo est un des axes des Plans de déplacements scolaires. La Région obligé toute école d'établir un diagnostic de la mobilité sur base d'une enquête. Par la suite, elle offre, aux écoles qui le souhaitent, un accompagnement pour établir un Plan de Déplacement scolaire, ainsi que des subsides pour aider à la réalisation d'actions, ainsi que salon des PDS annuel pour favoriser l'échange. Ainsi, 200,000€ par an financent plus de 50 PDS. Parmi les mesures les plus fréquentes sont: l'offre de stationnement vélo, la mise à disposition de flottes vélo, la création de rangs vélo.

Cependant, les PDS ne concernent pas encore l'ensemble des écoles et se fait sur base volontaire. Les mesures concernent encore très peu les aménagements ou la gestions des abords d'écoles ainsi qu'un travail sur la sécurisation ou l'attractivité des itinéraires à vélo ou des mesures du type plan de circulation. Un bon exemple: la zone de police Montgomery produit une carte des itinéraires scolaires à vélo.

Récemment des subsides pour la mise en place de rues scolaire ont été lancés pour un budget d'1million d'euro.

Avec le brevet du cycliste, la Région forme chaque année 17% des élèves du primaire.

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q24: Qu'est-ce qui est fait pour promouvoir l'utilisation du vélo pour faire des achats?

Résultat : 2

Les noyaux commerçants sont desservis par les itinéraires Cyclables Régionaux, et systématiquement équipés d'arceaux et de stations Villo!. Les commerces bike friendly sont mis en valeur via les réseaux sociaux.

Cependant, il n'y a pas de programmation globale de l'offre en stationnement vélo par noyau, ni un réseau de parkings gardés (important pour le 'shopping' de moyenne ou longue durée). Les parkings De Brouckère et Bourse en cours de réalisation seront une première offre conséquente au centre-ville.

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q25: Quelles sont les mesures incitatives pour encourager l'usage du vélo tout au long de la vie ?

Résultat : 2

L'encouragement des enfants est le plus développé, par le bais du brevet du cycliste (Q19) et les plans de déplacements scolaires PDS (Q23).

Des animations/formations occasionnelles se font, par exemple l'inauguration d'un nouvel aménagement. Des initiatives ciblant de nouveaux publics ou des moments 'life change' (changement d'école/travail, permis, retraite, déménagement…) sont rares – certaines communes offrent une balade à vélo aux nouveaux habitants. Il n'existe pas de programme soutenu d'animations ou de formations pour des groupes cibles divers.

Quelques aides ciblés existent pour encourager l'achat ou l'utilisation d'un vélo: prime vélo en échange de la plaque d'immatriculation (Bruxel'Air), prime d'investissement pour indépendants, vélos de location pour les étudiants néerlandophones (BRIK), et Villo va être électrifié

Résultats détaillés

Module 7 : Promotion et partenariats

Q26: Comment les effets positifs de la bicyclette sur la santé sont-ils utilisés pour soutenir la politique cycliste ?

Résultat : 1,5

Occasionnellement, l'effet non-polluant du vélo est mis en avant dans la communication. Une étude de la VUB sur l'impact de la pollution a démontré l'effet globalement bénéfique du vélo sur la santé de l'individu et les coûts sociétaux y liés (l'action physique compensant largement les effets négatifs de l'air pollué). Cependant, l'étude a surtout mis en garde contre les risques de l'air pollué, tout comme l'action citoyenne des 'rues scolaires', et non pas sur les bénéfices du vélo.

Il n'y a généralement pas de politique concertée pour promouvoir les effets bénéfiques du vélo sur la santé, ni de partenariats avec le secteur de la santé (assurances, mutuelles…) – au contraire de la marche qui a déjà bénéficié d'actions largement diffusées comme les 1000 pas et des normes de santé du type 15min de marche par jour.

Résultats détaillés

Module 8 : Actions complémentaires

Q27: Quelles mesures sont prises pour diminuer l'utilisation de la voiture (gestion de la circulation, du stationnement) ?

Résultat : 1,5

L'aménagement de l'espace public ces dernières années est marqué par une réduction importante des capacités de circulation automobile. De nombreuses places ont ainsi été réaménagées en piétonniers ou espaces partagés (Parvis de Saint-Gilles, Place du Miroir, Place Dumon, Place Jourdan, Place Fernand Cocq et Chaussée d'Ixelles, etc..). Cette évolution en matière d'aménagement de l'espace public sera d'autant plus impactante si elle se généralise et s'applique à tous les quartiers de la Région bruxelloise.

Les sens uniques limités quasi-systématiques sont un point fort de la Région bruxelloise puisqu'ils renforcent la position concurrentielle du vélo et facilitent les itinéraires à vélo.

La zone basse émission est une mesure de réduction de la pollution (mise en place par Bruxelles environnement) mais pas forcément une mesure de réduction du trafic automobile. Il existe une tarification routière pour les camions (ce qui réduit les camions visés par la mesure dans la région) mais pas pour les voitures (une tarification routière automobile permettrait d'orienter les volumes selon les lieux et moments de la journée).

La fiscalité automobile et la frilosité politique à toucher au stationnement ont empêché jusqu'ici un repartage volontariste de l'espace public jusqu'ici. Jusqu'à présent, il n'y a pas de pratique volontariste de réduction du stationnement en voirie, seulement des suppressions dans le cadre de projets. Le prix du stationnement en voirie reste relativement bas comparé aux villes étrangères, et généralement encore moins cher que le parking en ouvrage (souvent sous-utilisé), ce qui induit une importante circulation à la recherche d'une place en surface.

La piétonisation des boulevards du centre est un projet fort, tant symboliquement que stratégiquement, vu sa localisation en centre-ville. Ce projet a été soutenu par la Région, notamment parce qu'il a permis de couper un axe de transit important dans le centre-ville, de supprimer du stationnement et de faire diminuer la pression automobile. Un plan de mobilité plus réfléchi et ambitieux (dans une logique de coupure des flux de transit plutôt que de fluidité automobile) aurait été préférable mais ne pouvait pas être imposé par la Région à la Ville de Bruxelles.

Résultats détaillés

Module 8 : Actions complémentaires

Q28: De quelle manière l'urbanisme concourt-il à soutenir la politique cycliste ?

Résultat : 2,5

La Région est déjà un territoire polycentrique et mixte, qui met à distance cyclable la plupart des destinations quotidiennes quasi partout Le Plan Régional de Développement Durable vise à renforcer cette mixité, ainsi que les projets urbains en cours d'élaboration.

Plusieurs nouveaux quartiers en cours d'aménagement ou en réflexion (Trèfles, Chaudron, Jospahat, Mediapark, Tour et Taxis, Tivoli, Gare de l'ouest) donnent un avantage compétitif au vélo en rendant le transit automobile impossible dans le quartier et/ou en prévoyant des infrastructures cyclables là où cela est nécessaire.

Dans les nouveaux immeubles, le règlement régional d'urbanisme (RRU) impose un local vélo et un seul emplacement par unité d'habitation; cependant il n'y a pas d'obligation plus précise de qualité, comme par exemple des points fixes pour accrocher les vélos ou une accessibilité effective. L'objectif de la Région est de rendre le RRU plus ambitieux en la matière. Dans le cadre d'un processus de révision en cours, Bruxelles mobilité a proposé d'imposer un emplacement vélo par personne ainsi que l'obligation de prévoir un dispositif d'attache du vélo. Le processus de révision étant en cours, il n'est pas encore possible, à l'heure d'écrire ces lignes, de dire quelles orientations ont été prises.

Résultats détaillés

Module 9 : Evaluation et impact

Q29: Comment les données relatives à la pratique du vélo sont-elles relevées et utilisées?

Résultat : 3

L'observatoire du vélo permet de suivre depuis 1999 l'évolution du nombre des cyclistes ; mais l'objectif n'est pas forcément d'améliorer les itinéraires/aménagement, tenant compte des flux (auquel cas il y aurait des points de comptages sur toutes les infrastructures et itinéraires régionaux).

Des données sont récoltées par différents moyens : l'enquête itinéraires, Ping… mais cela se fait de manière parfois dispersée et non-systématique.

Des évaluations avant/après sont lancées pour les grands projets (bd Général Jacques, Poincaré, Bourse…) mais aucun de ces projets n'est encore totalement terminé dont on n'a pas encore l'après.

BELDAM c'est effectivement tous les 10 ans jusqu'à présent, mais pas acquis automatiquement.

Des compteurs automatiques (10) sont en train d'être placés sur de nombreuses voiries régionales.

Résultats détaillés

Module 9 : Evaluation et impact

Q30: Comment la région collecte-t-elle et utilise-t-elle les données sur l'accidentologie ?

Résultat : 2

Les statistiques d'accidentologie générale sont suivies et analysées régulièrement, et les analyses des accidents vélo ont fait encore récemment l'objet d'une analyse approfondie, y compris analyse des lieux et causes d'accidents.

Cependant, il n'existe pas de groupe de travail ou de task force en la matière et il n'y a pas d'analyses multicritères des accidents vélo.

Des données sont collectées et analysées mais cela ne fait pas l'objet d'un suivi et d'une action spécifiques à l'heure actuelle. Il n'y a pas de récolte de données complémentaires, par exemple des enquêtes auprès des hôpitaux, mutuelles etc. – seul moyen d'avoir une vue sur les accidents non-déclarés et les chutes sans opposants (estimé généralement à plus de la moitié des accidents).