

Good Service

C.3 Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement

L'ambition est de soutenir et d'accompagner le développement de services liés à la pratique du vélo et autres moyens légers de déplacement, y compris pour le transport de marchandises. Le cadre législatif du free floating sera renforcé, notamment en ce qui concerne le stationnement. La concertation avec les différentes parties prenantes sera assurée.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions

-  Intégrer le mode vélo dans les interfaces du MaaS (voir action C.1) afin d'offrir des propositions d'itinéraires adaptés à la pratique du vélo dans les outils de recherche
-  Développer des services de recharge, de stationnement sécurisé et d'entretien des vélos et trottinettes électriques
-  Accompagner le développement des offres de vélos électriques et trottinettes électriques en libre-service afin d'assurer des services de qualité adaptés aux besoins et contraintes régionaux et fournir des conseils de sécurité routière adaptés aux nouveaux services (voir action C.11)
-  Renforcer les dispositifs de sécurisation et les services permettant de retrouver un vélo volé
-  Encourager le développement de la location de vélos et autres moyens légers de déplacement pour de courtes, moyennes et longues durées
-  Développer l'offre en stationnement vélo, notamment sécurisée, conformément aux orientations, lignes directrices et priorités identifiées par le Masterplan stationnement vélo
-  Confier la gestion du stationnement vélo sécurisé à un opérateur unique (parking.brussels), conformément au Masterplan stationnement vélo
-  Créer les conditions de développement de livraisons de marchandises à vélo
-  Mettre en place des dropzones permettant d'organiser le stationnement des véhicules de type free floating dans des espaces délimités et réservés à leur attention, en lieu et place d'un emplacement de stationnement automobile, en fonction du contexte local
-  Renforcer l'accès des vélos aux services de transport public (véhicules de TP et haltes, notamment par des petits aménagements rapides (goulottes sur les escaliers, stationnement vélo, etc.))

Analyse de l'avancement et des freins

Le MaaS intègre déjà deux opérateurs vélo, mais n'offre pas encore les meilleurs itinéraires cyclables ni même d'information sur la présence de parking sécurisé ou d'arceaux à l'arrivée.

Le stationnement vélo sécurisé a fortement augmenté. Des ateliers cyclos sont présents dans les gares principales de Bruxelles. Dans les concessions de Parking.brussels, il y a également des services disponibles (recharge, services d'entretien vélo, consignes...).

Cette sous-action renvoie à l'action C11. En effet à l'été 2023, le gouvernement Bruxellois a adopté l'arrêté cyclopartage qui vise à renforcer l'encadrement des services de trottinettes, vélos et scooters partagés. Au 1^{er} février 2024, la limitation des opérateurs devait entrer en vigueur, mais un recours juridique complique la mise en œuvre.

Le plan de lutte contre le vol de vélo a été approuvé en 2021 et a été accompagné par des réunions bisannuelles de la task force vol de vélo. Le suivi du plan et l'animation de la task force doivent être repris par Bruxelles Prévention et Sécurité qui est un acteur bien placé pour assurer la coordination avec le Parquet et les zones de police. Développement d'une initiative des zones de police "U-Lock" pour une coordination améliorée dans la lutte contre le vol de vélos comme par exemple créer un seul dépôt pour les vélos volés et retrouvés. Après avoir développé la plateforme d'enregistrement de vélo mybike.brussels, il était important pour Bruxelles d'aboutir à une harmonisation au niveau national. C'est désormais chose faite puisque l'accord de coopération pour le lancement d'un mybike national a été voté par les régions et le parlement fédéral début 2024. Par ailleurs, le lancement d'un test d'arceaux vélo sécurisés sur les voiries bruxelloises est prévu pour le printemps 2024. Enfin, un projet "vols de vélo" est en cours chez Parking.brussels et traite de la prévention et du suivi des vols de vélos pour les clients cycloparking.

En ce qui concerne la location vélo, l'arrêté cyclopartage prolonge la possibilité d'utiliser des vélos en flotte et des trottinettes en libre-service. Une étude concernant l'après-Villo en vue de la fin du contrat avec JC Decaux a été réalisée en 2023.

L'offre de stationnement sécurisé pour les vélos a connu une augmentation importante. Entre 2014 et 2022, le nombre d'emplacements sécurisés a été multiplié par 14 et est aujourd'hui de plus 4000 places sécurisées. Initialement construite autour des box vélos (plus de 1000 box en 2023), la politique de stationnement sécurisé de vélos s'est désormais diversifiée via les Bike&Ride, les parkings partagés par des riverains ou encore des acteurs privés. Ces dernières évolutions permettent de créer des parkings plus grands, mieux sécurisés avec des coûts de maintenance inférieurs. Malgré tout, des défis subsistent comme le changement des habitudes (passage du stationnement en voirie à du stationnement hors voirie), l'entretien que nécessite les box vélos et les problèmes de sécurité rencontrés même dans des parkings sécurisés. Il convient aussi de noter la question du coût important de ces parkings sécurisés alors que les recettes restent faibles, car le prix du service doit rester inférieur au tarif très bas pour la première carte riverain pour une voiture.

La gestion du développement des parkings sécurisés pour vélo a été confiée à Parking.brussels, via son équipe cycloparking qui a pris en charge tant le développement de tels emplacements que d'une plateforme régionale. Parking.brussels, est donc désormais responsable de la majorité du stationnement sécurisé vélo. Il existe néanmoins des offres au niveau de la SNCB, ainsi que des parkings publics (Loi, Miroir par exemple). Le système n'est pas encore harmonisé entre eux.

Les conditions pour le développement des livraisons de marchandises à vélo se sont nettement améliorées notamment avec le projet Cairgo Bike qui incluait aussi bien, de l'accompagnement professionnel, une prime ou encore un soutien aux opérateurs de mobilité partagée. Par ailleurs, cette dimension a été intégrée dans des appels à projets comme BE circular 2023 ou le Green Deal logique. L'action A5 en lien avec les microhubs devrait permettre d'améliorer la situation. Mais cela reste difficile sans modification du PRAS.

L'ordonnance et l'arrêté cyclopartage ainsi que le guide de mise en œuvre des dropzones et les subsides dropzones octroyés aux communes ont permis une création exponentielle de dropzones. Ce développement par les communes et la région sur le territoire Bruxellois est remarquable. Dans le futur, il sera important de converger vers une harmonisation de ces dropzones qui ne respectent pas toutes les recommandations du guide dropzones.

L'accès aux stations de métro s'améliore via le placement d'ascenseurs. Bien que l'on trouve de nombreux arceaux à proximité des gares, la question de la sécurité se pose. Enfin le placement des goulottes est mieux pris en compte dans les nouveaux projets et des tests sont en cours.

Chiffres clés

- Nombre de dropzones : 1769 (633 régionales + 1136 communales) en février 2024
- Réduction du nombre de trottinettes partagées : 12.000 trottinettes en janvier 2024 --> objectif 8.000
- Nombre d'arceaux vélos : 34.240 (situation 2020)
- Nombre d'emplacements sécurisés : 7636 emplacements actifs (situation au 31/12/2023)

Réalisations illustrées



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

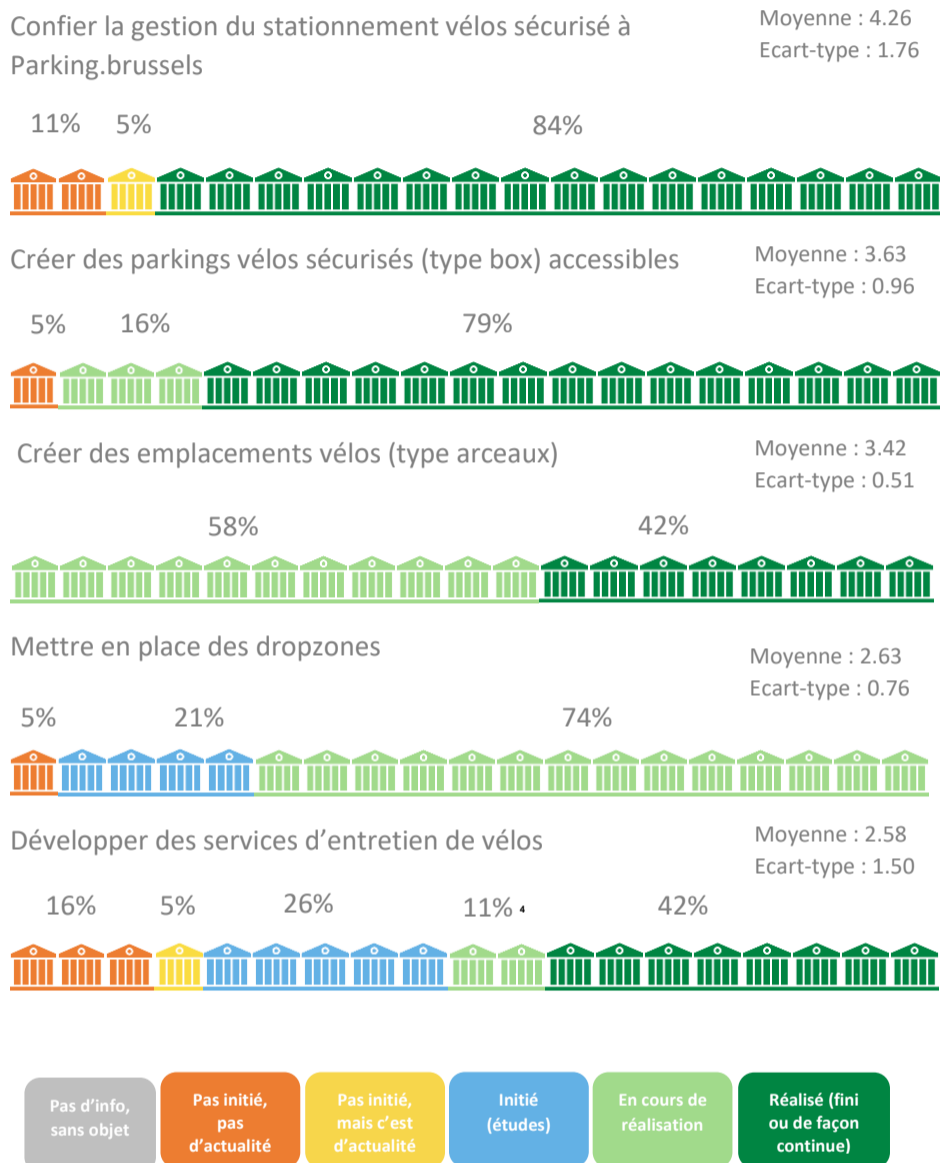


GOOD SERVICE

C.3 Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement

L'ambition est de soutenir et d'accompagner le développement de services liés à la pratique du vélo et autres moyens légers de déplacement, y compris pour le transport de marchandises. Le cadre législatif du free-floating sera renforcé, notamment en ce qui concerne le stationnement. La concertation avec les différentes parties prenantes sera assurée.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

La totalité des actions ci-dessus a une moyenne plutôt élevée (>2.5). Cela s'explique par une volonté des communes de développer les services en lien avec le vélo et les autres modes de déplacement légers.

La quasi-totalité du stationnement vélos sécurisé est gérée par Parking.brussels. Woluwe-Saint-Lambert et Saint-Josse-ten-Noode sont les seules à vouloir garder leur autonomie communale (Uccle est en discussion).

Quasiment toutes les communes ajoutent continuellement des boxes sécurisés pour vélos. Les conditions pour bénéficier du subsidie sont pointées comme un obstacle par certaines communes (localisation du box en remplacement d'un emplacement de stationnement, critère de visibilité des traversées piétonnes à prendre en compte...).

Toutes les communes ont des arceaux vélos sur leur territoire et continuent d'en poser régulièrement. Cette mesure est donc bien réalisée (mise en œuvre continue) ou en cours de réalisation en Région Bruxelles-Capitale. La plupart des communes les posent sur propre initiative ou sur demandes des habitants.

En ce qui concerne les dropzones, l'arrêté cyclopartage permet d'obliger leur utilisation sur toute la Région de Bruxelles-Capitale depuis janvier 2024, afin de lutter contre le stationnement sauvage des trottinettes.

Il y a une réelle volonté politique dans chaque commune de créer des dropzones notamment à cause des nombreuses plaintes et des obstacles qu'elles peuvent représenter sur les trottoirs.

Quasiment toutes les communes ont des dropzones sur leur territoire et celles qui n'en ont pas sont en train d'en mettre en place ou ont initié le processus. Un frein au développement des dropzones est la conditionnalité des subsides. En effet, les dropzones doivent remplacer des espaces auparavant disponibles pour la voiture (notamment pour le stationnement en voirie) sauf justification afin de garantir le cheminement piéton.

Pour les services d'entretien de vélos, de nombreuses communes mettent à disposition des pompes sur voiries et parfois des kits de réparation. Cependant, plusieurs communes ont décidé d'arrêter ces services à cause de dégradations et de vols. D'autres relayent simplement ce qui existe en termes d'entretien et de réparations pour vélos sur leur territoire (vélocistes, ateliers, etc.) ou organisent des événements ponctuels en rapport au vélo.

Chiffres clés

- 1136 dropzones créées sur voiries communales (février 2024)

Bonnes pratiques

- À Woluwe-Saint-Lambert, la commune développe un plan vélo dans une orientation de sécurisation du stationnement vélos. Plusieurs abris sécurisés pour les vélos ont été aménagés : parking couvert, fermé, surveillé, voire innovant, grand hangar vélo, station vélo-cargo, etc.
- Dans certaines communes, comme à Watermael-Boitsfort, des ateliers participatifs de mécanique vélo sont mis en place dans le cadre du subsidie de Bruxelles Mobilité « Bruxelles en vacances ». Pour cette commune, le projet est réalisé en partenariat avec les ateliers de la rue Voot. Ces ateliers proposent des formations à la mécanique vélo, mais également des ateliers plus artistiques comme de la céramique ou de la photographie. Le but de ces ateliers vélos est de promouvoir l'autonomie des cyclistes en leur apprenant à entretenir et réparer leur vélo et les encourager à privilégier ce mode de déplacement¹.



Atelier sur la mécanique vélo de la rue Voot

- À Ganshoren, il faut mettre des pièces (comme dans un caddy) pour utiliser les pompes à vélo ; cela a résolu le problème de vandalisme d'après la commune. Une carte sur le site « Cyclo » est disponible pour savoir où trouver une pompe à vélo².

¹ ateliers vélo – Les Ateliers de la rue Voot

² Pump it... yourself ! | cyclo



Pompe vélo publique avec pièce

- À Berchem-Sainte-Agathe, une campagne de promotion des bornes de réparation a été menée auprès des cyclistes. Des flyers ont été attachés aux guidons des vélos, accompagnés d'un jeton en plastique permettant d'utiliser la borne.