



be
good
move
be.brussels

QUESTION

03

Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Mai 2017

Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?

Partout dans les grandes villes européennes, l'usage du vélo est en plein boom. À Bruxelles aussi, les déplacements à vélo représentent un vrai potentiel de mobilité, compte tenu de la distance moyenne des déplacements et de la structure en mosaïque de la Région. Pourtant, malgré des ambitions affichées depuis 15 ans, les infrastructures adaptées font souvent défaut et le manque de cyclabilité est un frein important à l'usage du vélo. Il est temps de ne plus le considérer comme un mode de déplacement réservé à une minorité de convaincus, pour tirer parti de l'intérêt de son développement pour l'ensemble de la société.

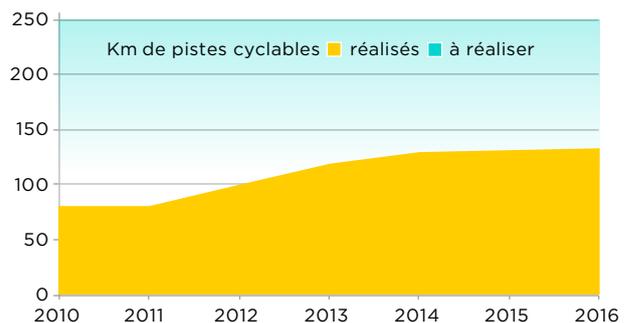
Trop peu d'aménagements cyclables

Le dispositif cyclable de la Région est composé de deux réseaux :

- le réseau d'Itinéraires Cyclables Régionaux (ICR), qui se situe principalement sur des voiries locales mises en zone 30 ;
- le réseau des grands axes, où il faut réaliser des aménagements physiques.

Selon le Plan Régional de Développement, le réseau ICR aurait dû être achevé en 2005. En réalité, seulement 50% du réseau a été physiquement réalisé en 2017. Le réseau ICR a d'abord été mis en œuvre par itinéraire, à partir de 1998. En 2004, 4 ICR étaient achevés. Depuis, la logique d'ICR complets a été abandonnée et le réseau s'est réalisé petit à petit, par tronçon. Une étude regroupant les ICR dans le sud de Bruxelles a été lancée en 2007, pour aboutir à un grand chantier, toujours en cours à Forest, Saint-Gilles, Ixelles et Uccle. Mais une grande partie des ICR a été balisée en 2014-2015.

Kilomètres de pistes cyclables





Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?

Du côté des aménagements sur les grands axes, une panoplie de dispositifs ont été mis en œuvre, allant du simple marquage d'une bande suggérée aux aménagements séparés de la circulation, parfois bidirectionnels,

en passant par des couloirs bus via des pistes marquées. À Bruxelles, le cycliste rencontre donc une multitude d'aménagements différents, mais aussi et surtout des problèmes de discontinuité.

Aménagements existants

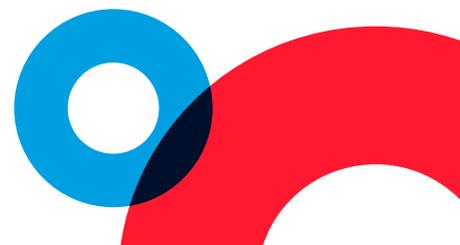
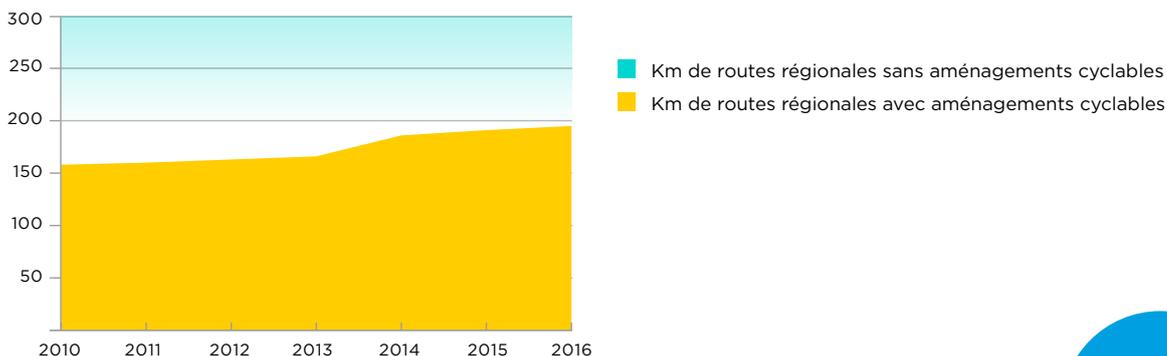
Etude Analyse de la cyclabilité en Région de Bruxelles-Capitale



Types d'aménagements

- Voie latérale 1 côté
- Voie latérale 2 côtés
- Voie latérale vélo deux sens
- Bande bus/vélo 1 côté
- Bande bus/vélo 2 côtés
- Bandes bus/vélo + trottoir cyclopiéton
- Bande cyclable suggérée 1 côté
- Bande cyclable suggérée 2 côtés
- Bande cyclable suggérée + bande bus/vélo
- Piste cyclable marquée 1 côté
- Piste cyclable marquée 2 côtés
- Piste cyclable marquée + bande bus/vélo
- Piste cyclable marquée + trottoir cyclopiéton
- Piste cyclable marquée + voie latérale
- Piste cyclable marquée + bande cyclable suggérée
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle 1 côté
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle 2 côtés
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle + bande bus/vélo
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle + bande cyclable suggérée
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle + trottoir cyclopiéton
- Piste cyclable séparée unidirectionnelle + voie latérale
- Piste cyclable séparée bidirectionnelle
- Piste cyclable séparée bidirectionnelle avec piétons
- Piétonnier
- Zone 30

L'évolution des aménagements cyclables sur les grands axes





Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?

Le manque d'infrastructures pointé dans les audits de qualité

Une politique cyclable ne se limite évidemment pas aux seules infrastructures. Elle est traditionnellement résu- mée par la mise en œuvre de quatre « E » :

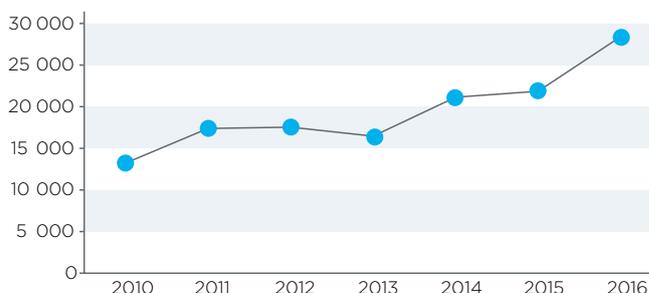
- **E**ngineering (les infrastructures);
- **E**ducation;
- **E**ncouragement;
- **E**nforcement (évaluation, contrôle).

Basés sur les méthodes de management de la qualité, les audits BYPAD (Bicycle Policy Audit) effectués par la Ré- gion en 2004, 2007 et 2010 identifient les domaines de la politique cyclable régionale qui progressent et ceux, au contraire, où des efforts restent à fournir. Or il s'agit principalement du développement des infrastructures, mais aussi des mesures d'accompagnement, comme les plans de circulation ou la politique de stationnement, qui ont stagné entre 2007 et 2010. La Région a cepen- dant lancé des initiatives pour soutenir les Communes en faveur d'une politique vélo locale. Grâce à des sou- tiens financiers notamment, certaines Communes ont développé les aménagements, le stationnement et les équipements pour cyclistes. Sur base d'un accompa- gnement régional initié en 2013, toutes les Communes auront bientôt élaboré leur Plan Vélo global.

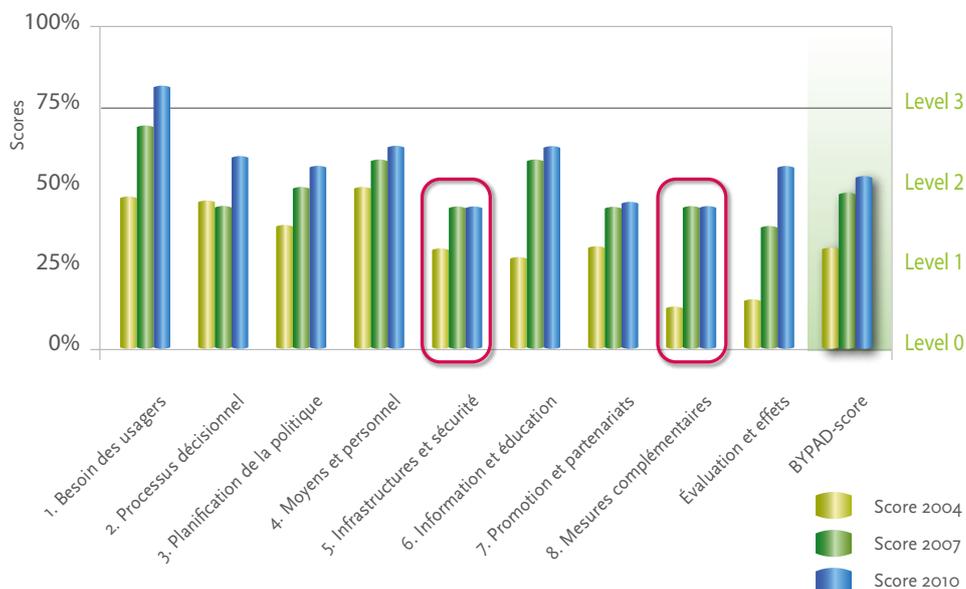
L'utilisation du vélo à Bruxelles

D'après l'enquête BELDAM (2010), la grande enquête nationale sur la mobilité des Belges, la part modale du vélo pour les déplacements des Bruxellois se situait au- tour des 3,5%. Mais l'augmentation constatée depuis lors pourrait indiquer que le vélo est en train de devenir un mode de déplacement à part entière dans la Région, malgré les faibles moyens financiers (moins de 2% du budget mobilité régional) injectés dans la politique cy- clable et la lenteur des réalisations depuis 10 ans.

Évolution des cyclistes depuis 2010



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





Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?

Mais 60% des Bruxellois ne font jamais de vélo, tandis que 60% des Flamands font du vélo plusieurs fois par semaine ou par mois. Cependant, les comptages organisés par l'Observatoire du Vélo (4 fois par an à 27 lieux stratégiques) montrent depuis des années une croissance légère mais constante. Et les comptages de 2016 semblent indiquer une croissance accélérée: phénomène ponctuel ou tendance lourde ?

Le profil des cyclistes reste cependant encore trop limité: majoritairement des hommes, jeunes adultes, diplômés d'études supérieures, avec des revenus moyens ou élevés. Pour vraiment faire décoller la part modale, il faudra élargir la cible et séduire un public large.

Même l'importance du service de vélo en libre-service est à relativiser. En 2017, seuls 4,5% des vélos observés en circulation étaient des Villo! et la tendance est à la baisse. Le taux d'utilisation d'environ 2,5 usages par jour par emplacement Villo! reste bien en-dessous des résultats dans des villes comparables, mais l'impact potentiel des vélos en libre-service reste de toute façon très modeste.

Quel est le potentiel du vélo à Bruxelles ?

À Munich et à Helsinki, la part modale du vélo est supérieure à 10%, tandis que les exemples de Copenhague et Amsterdam prouvent qu'une part modale à 30% est possible. À Bruxelles, le potentiel est important car près de 60% des déplacements internes à la Région font moins de 5 km. Or cette distance correspond aux trois quarts des déplacements à vélo et permet de répondre à un grand nombre des besoins de déplacements. On pourrait donc clairement viser une part modale du vélo à 15% ou 20% des déplacements.

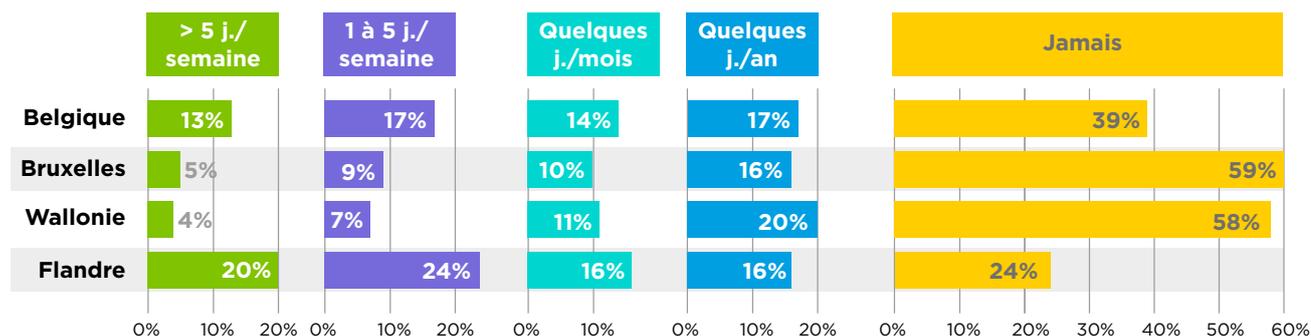
Quels sont les freins à la pratique du vélo à Bruxelles ?

Pourquoi, malgré une pratique du vélo en plein essor et des innovations comme le biporteur bakfiet et le vélo à assistance électrique, les Bruxellois n'utilisent pas plus le vélo pour leurs déplacements en ville ? Le relief et la météo sont des questions mineures. Car plus fondamentalement, c'est la cyclabilité aléatoire sur le terrain qui pose problème.

- Le sentiment d'insécurité:** trop souvent confrontés à un trafic motorisé envahissant, cyclistes et non-cyclistes témoignent d'un sentiment d'insécurité. En suivant un ICR, le cycliste doit théoriquement traverser des quartiers apaisés, en zone 30. En réalité, la mise en zone 30 reste encore très partielle, le cycliste se retrouve trop souvent dans des rues locales à 50 km/h, sans aménagement vélo, et obligé de composer avec des bus et un trafic de transit important. Sur les grands axes, malgré les efforts réalisés, c'est la diversité et la discontinuité des aménagements qui posent problème. Aux carrefours notamment, ou lors de traversées, il doit souvent improviser et prendre des risques en l'absence d'aménagements sûrs et lisibles.
- La problématique du vol:** l'offre de stationnement pour vélo est encore insuffisante. Il manque, non seulement des arceaux dans les rues, mais surtout du stationnement sécurisé aussi bien à proximité des habitations qu'à destination (zones d'emploi, écoles, équipements) et aux pôles de transport en commun.

Usage habituel du vélo

Beldam 2010



Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?



Etude Analyse de la cyclabilité en Région de Bruxelles-Capitale (2015)

Pour tous

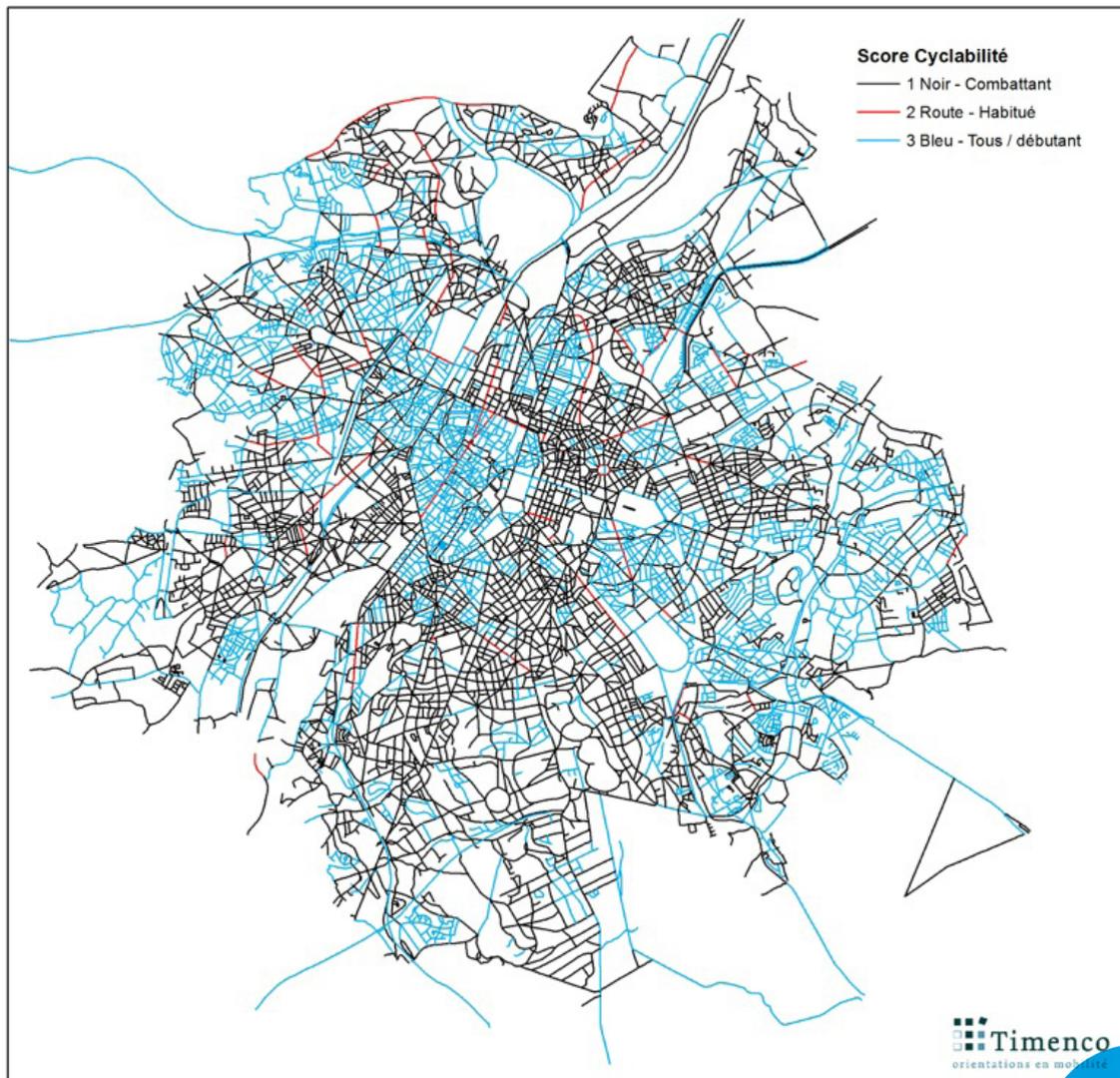
- 30 km/h (sauf mixité sur collecteur et bus+vélo)
- Pistes cyclables marquées au sol sur collecteur et interquartier à 30 km/h
- Pistes cyclables séparées (uni- + bidirectionnelles), chemin vélo, partage piétons

Convient aux habitués

- Bande bus + vélo (sauf sur les métropolitaines)
- Pistes cyclables marquées au sol à 50km/h sur voie de quartier, collecteur ou interquartier

Réservé aux combattants

- La mixité sur collecteurs et interquartier (même 30 km/h)
- La mixité à 50 km/h
- Pistes cyclables marquées au sol sur voie principale ou métropolitaine
- Bus + vélo sur voie métropolitaine



Pourquoi la Région manque-t-elle d'aménagements cyclables malgré une demande croissante ?



En conclusion

Marquée par des ambitions fortes et une approche complète depuis 25 ans, la politique vélo en Région de Bruxelles-Capitale a manqué de force de frappe pour sa mise en œuvre. Beaucoup d'acteurs ne semblent toujours pas considérer le vélo comme un mode de déplacement à part entière pour le grand public, mais plutôt un enjeu pour une minorité de cyclistes convaincus. Le développement d'alternatives à la voiture est ainsi excessivement focalisé sur les transports en commun, aux coûts d'investissement et d'exploitation exponentiels par rapport à une politique vélo. Cela se traduit par une frilosité de mesures prises sur le terrain, mettant souvent le cycliste en conflit avec les piétons, les transports en commun et les plantations, tandis que le stationnement reste souvent intouchable. La prise en compte du vélo et des normes de qualité correspondantes ne sont pas encore une évidence transversale, forçant les responsables vélo, de plus en plus compétents, à rester dans un mode de vigilance et de négociation. Les compromis qui en résultent ne favorisent pas l'émergence d'un saut qualitatif assorti d'avantages compétitifs.

Il n'est même pas nécessaire d'envisager une augmentation du budget dédié au vélo en cohérence avec la part modale souhaitée de 20% (c'est-à-dire passer d'environ 12 à 120 millions par an du budget annuel « mobilité ») pour atteindre des résultats significatifs. Mais il est clair qu'il faut « changer de braquet » pour y arriver. La réalisation d'un réseau interrégional vélo, longeant certaines lignes de chemin de fer ou encore des autoroutes cyclables, constituerait un véritable saut d'ambition. Il faut souligner, par ailleurs, les conclusions de l'étude sur le poids économique du vélo à Bruxelles, réalisée en 2014 par Transport & Mobility Leuven. Les 4% de cyclistes de 2014 rapportent déjà 100 millions par an. Il s'agit principalement d'économies : les frais de santé non dépensés (qui le seraient si on n'avait pas ces cyclistes) constituent plus de 90% de ce chiffre. 20% de cyclistes auraient un poids de 500 millions d'euros par an de bénéfices pour la société. Cela devrait aider les décideurs à investir davantage dans cette politique de mobilité.

