

Élections régionales 2024

Principales demandes du GRACQ & du
Fietzersbond pour la législature 2024 – 2029 en
région de Bruxelles-Capitale

Le vélo à Bruxelles, une pratique en forte évolution...

Taux de croissance
moyen depuis 2010 :
12,5 %

Croissance 2021-2022 :
+43,7 %

Evolution des cyclistes à Bruxelles en heure de pointe du matin (8h-9h)
(26 points de comptage en janvier, mai, septembre et novembre)

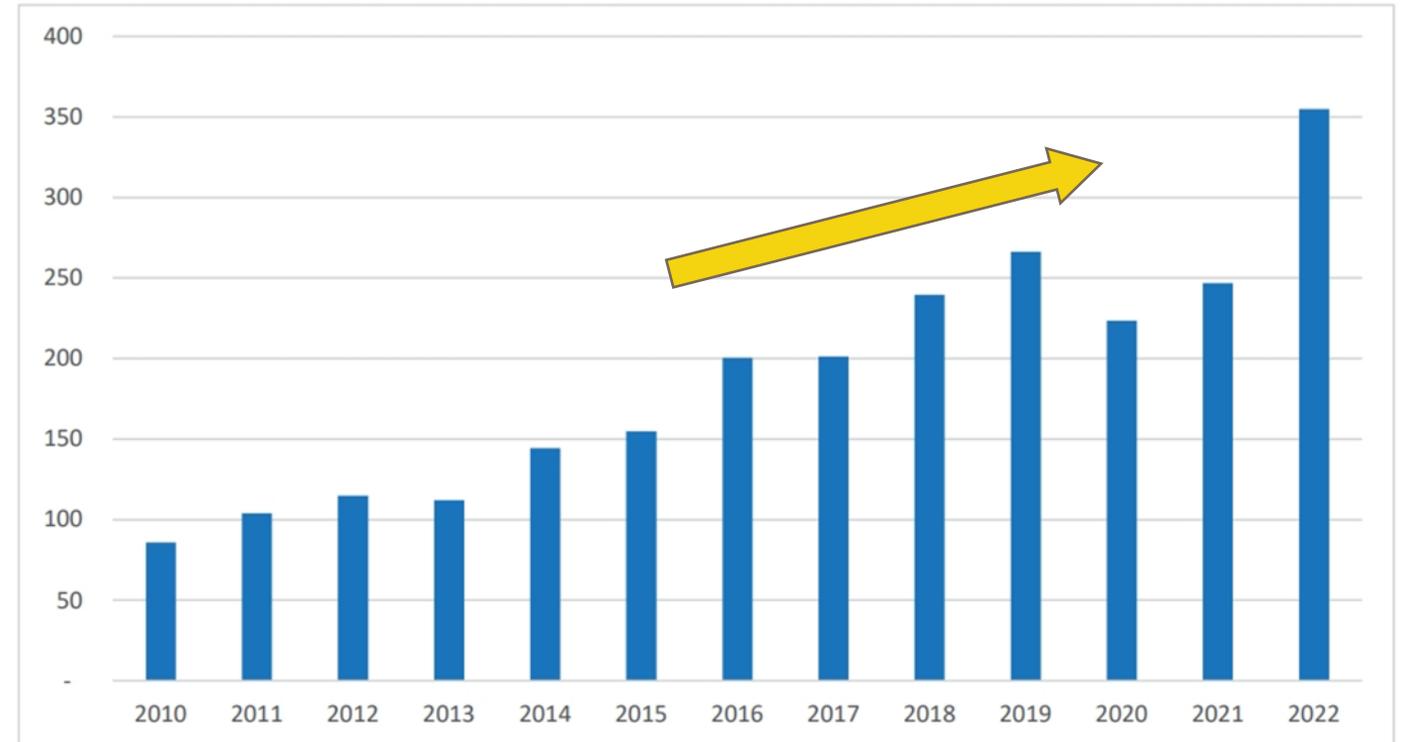
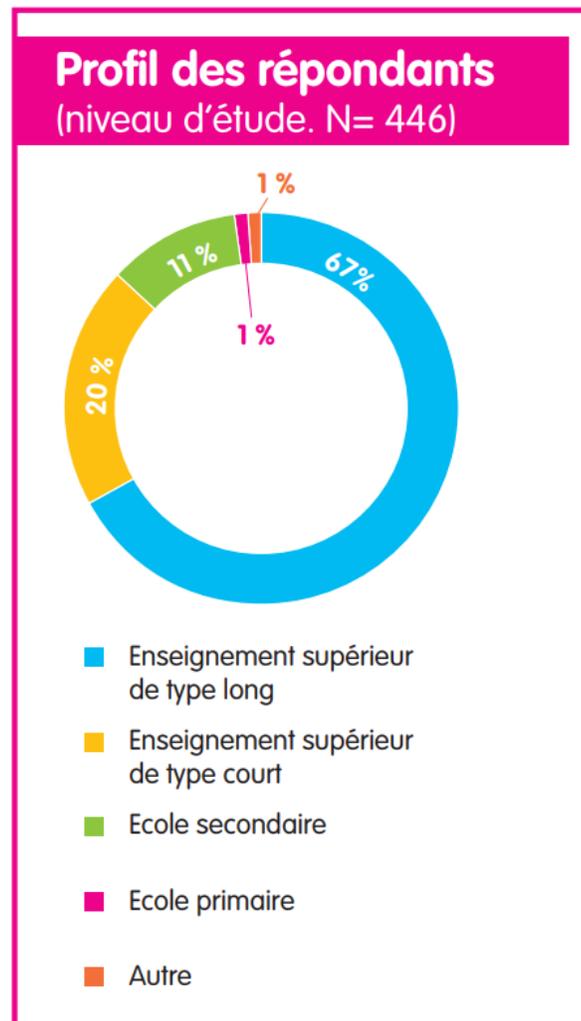
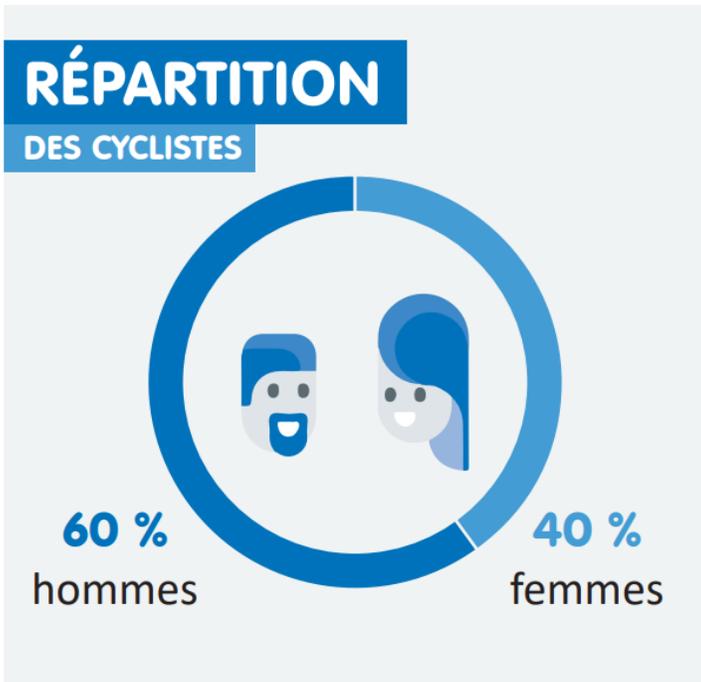


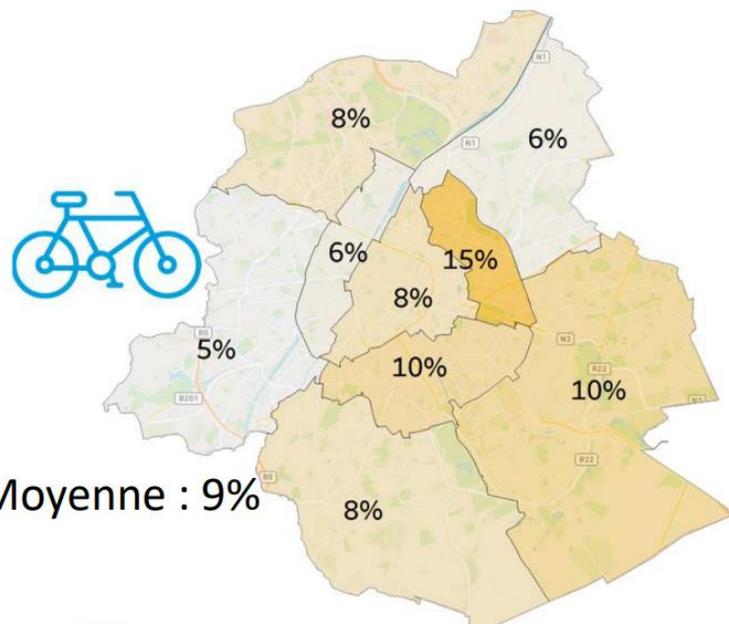
Figure 7 - Evolution des flux cyclistes (moyenne horaire par point de comptage) à Bruxelles entre 2010 et 2022. Source : Pro Velo

..mais une pratique qui reste inégale

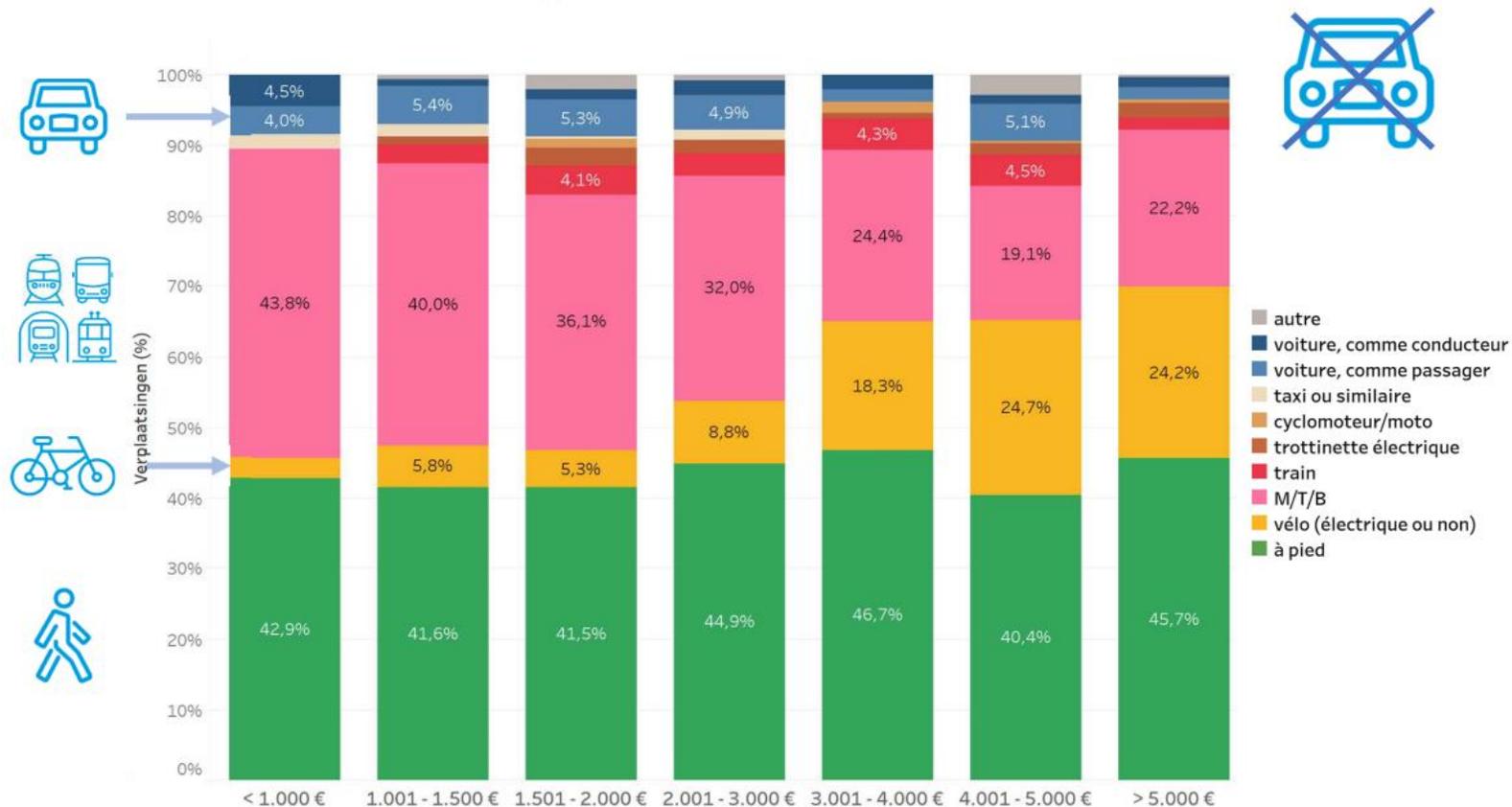


...mais une pratique qui reste inégale

Part modale vélo en fonction du lieu de résidence



Répartition modale en fonction de la catégorie de revenus, chez les ménages non motorisés



SOURCE : ENQUÊTE OVG 6 – BRUXELLES MOBILITÉ

LE VÉLO À LA PORTÉE DE TOU·TE·S

J'ai BESOIN DE
GARER MON VÉLO
EN SÉCURITÉ



J'ai BESOIN
DE COMBINER
TRANSPORTS & VÉLO



NOUS AVONS BESOIN
DE NOUS SENTIR
EN SÉCURITÉ À VÉLO



J'ai BESOIN
D'UNE
FORMATION



J'ai BESOIN
D'UN VÉLO



J'ai BESOIN
D'UN PETIT
COUP DE POUCE
POUR ME METTRE
EN SELLE



J'ai BESOIN
D'INFRASTRUCTURES
CONFORTABLES



JE TRAVAILLE
À LA POLITIQUE VÉLO



Le vélo à la portée de tou·te·s : lever les freins à la pratique du vélo



Des infrastructures qui permettent à tou·te·s de se déplacer à vélo



Un environnement sûr pour se déplacer à vélo



Stationner son vélo sans crainte du vol



Des solutions vélo adaptées à ses besoins



Des formations pour rouler à vélo



Une combinaison vélo + transports publics facilitée



Un encouragement au shift mental et modal



Des politiques cyclistes adaptées

Des infrastructures qui permettent à tou·te·s de se déplacer à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Aménagements cyclables qui accueillent **tous les cyclistes** en sécurité indépendamment de leur **âge**, de leur **genre**, de leur **origine**, de leur niveau d'**expérience**, du **type de vélo** utilisé (classique, VAE, vélo-cargo...)
- **Confort** des aménagements (largeur, revêtement, absence d'obstacles...)
- **Sécurité** et **lisibilité** des intersections
- Réseau cyclable aménagé de manière **cohérente** et clairement **balisé**
- **Entretien** pour des infrastructures praticables toute l'année



Mesure prioritaire

Développer le réseau de pistes cyclables séparées du trafic sur les axes à plus fort trafic. Privilégier dès que possible la réalisation d'infrastructures rapides à mettre en œuvre et peu coûteuses, afin d'assurer à court terme de bonnes conditions de sécurité (sans attendre la réalisation de projets de grande ampleur).

Exemples : moyenne ceinture, chaussée de Ninove, chaussée de Wavre, avenue Jacques Sermon...

Mais aussi...

- Sécuriser systématiquement les **carrefours** situés sur des voiries équipées d'infrastructures cyclables, et qui constituent des coupures insécurisantes
Ex. Porte de Flandre, De Trooz, Meiser, Montgomery...
- Appliquer le concept de "**ville du quart d'heure**" : une ville polycentrique où les principaux services de proximité sont accessibles aux citoyen·ne·s à 15 minutes de marche ou de vélo.

Un environnement sûr pour se déplacer à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Concilier sécurité **objective** et **sentiment** de sécurité
- **Mixité** du trafic dans les voiries de quartier à faible trafic et aménagements **séparés** sur les axes plus importants
- Attention particulière aux **abords d'écoles**, parcs, plaines de jeux...
- **Respect** des règles : campagnes de sensibilisation, formations, système de contrôle-sanction
- Sécurité vis-à-vis des **poids lourds** (angles morts) et des **trams** (rails)
- Sécurité durant les **chantiers** ou les **événements temporaires**



Mesure prioritaire

Encourager le rééquilibrage de l'espace public afin de dégager de l'espace pour les modes actifs / les espaces verts / les activités urbaines

- **via la politique de stationnement** (système de tarification qui favorise le stationnement hors voirie, limitation du nombre de cartes riverains, stimuler les systèmes de partage de voitures...)
- **via les plans de circulation**

Mais aussi...

- Encourager les **zones de police** à sanctionner les infractions qui mettent en danger les modes actifs (stationnement sur les trottoirs et sur les pistes cyclables, vitesse excessive, conduite sous influence, agressivité au volant...)
- Rendre l'espace public **intuitif** : l'aménagement doit favoriser une compréhension directe du comportement attendu

Mais aussi...

- Lutter contre l'angle mort des **poids lourds** (sensibilisation des usagers, équipement des véhicules, mesures de circulation)
- Dissuader l'acquisition et l'utilisation de **véhicules plus volumineux, plus lourds et plus puissants**, qui représentent un danger supplémentaire pour les usagers plus vulnérables
- Systématiser les "**carrefours sans conflit**" aux carrefours à feux (dissociation des phases vertes des mouvements conflictuels), avec des temps d'attente acceptables.
- Multiplier les **zones de livraison** pour lutter contre les arrêts illicite sur les pistes cyclables.

Des solutions de stationnement vélo, sans crainte du vol

De quoi parle-t-on ?

- Stationnement à proximité directe des lieux de destination : de **courte** durée (arceaux) et de **longue** durée (accès sécurisé/protégé)
- Stationnement adapté à **tout type de vélo** , y compris de grand gabarit
- Encourager le stationnement vélo sécurisé au sein des **bâtiments**
- Lutte efficace contre le **vol** de vélos :
 - Identification des vélos
 - Développer l'action de la police et de la justice



Mesure prioritaire

Créer un réseau de parkings vélo à contrôle d'accès aux différents lieux de fréquentation (zones commerciales, lieux culturels, entreprises...) facilement accessibles. Actuellement, les parkings vélo sécurisés sont réservés au stationnement résidentiel et intermodal, et uniquement accessibles sur abonnement annuel/mensuel.

Mais aussi...

- Encourager l'**enregistrement des vélos** dans la database *MyBike* > obligation d'enregistrer les vélos neufs.
- Harmoniser le système **Cycloparking** à l'échelle régionale + améliorer le service clientèle (suivi des plaintes, horaires élargis...).
- Encourager la création de parking vélo sécurisé au sein du **bâti existant**.

Un accès à une solution vélo adaptée à ses besoins

De quoi parle-t-on ?

- Démocratiser l'**accès au vélo** en permettant à toute personne de disposer d'un vélo
- Vélos **adaptés** aux besoins (variables)
- Systèmes de vélos **partagés + locations**
- Réseau de **services** vélo (vélocistes, ateliers, bornes publiques...)



Mesure prioritaire

Lutter contre la précarité mobilité : garantir l'accès à un vélo aux publics plus précarisés.

Mais aussi...

- Anticiper la fin du contrat *Villo!* : le futur dispositif de **vélos publics** doit être accessible au plus grand nombre (type de vélo, coût, fracture numérique)
- Encourager les initiatives de **location/prêts de vélo** pour les besoins particuliers (vélothèques...)
- Réseau de **vélocistes et d'ateliers vélo** : accès aisé aux services de vente/réparation sur l'ensemble du territoire.

Des formations pour rouler à vélo

De quoi parle-t-on ?

- Formation des cyclistes pour **maîtriser** leur vélo, connaître les **règles** de circulation et acquérir les bons **réflexes**.
- Formation des conducteurs (y compris chauffeurs professionnels) pour améliorer la **cohabitation** avec les cyclistes.
- Lutte contre l'**inégalité** d'apprentissage (genre, allochtones, précarité...)
- **Aires d'apprentissage** pour s'exercer en sécurité



Mesures

- Systématiser l'**apprentissage** du vélo et la formation à la sécurité routière au sein des **écoles** primaires et secondaires
- Formations de mise en selle pour **adultes** (publics ciblés).

Une combinaison « vélo/transports publics » facilitée

De quoi parle-t-on ?

- Booster le potentiel du vélo grâce à la **combinaison** avec les trains, trams, bus, métros
- **Accessibilité** des stations/arrêts
- **Stationnement** vélo (sécurisé et libre)
- **Embarquement** des vélos sur le matériel roulant
- **Services** vélos (location de vélos, petites réparations...)



Un encouragement au shift mental & modal

De quoi parle-t-on ?

- Travailler à une **image positive** du vélo (campagnes de promotion, balades, évènements)
- Valorisation de l'aspect **bien-être** et **plaisir** (aussi vélo récréatif / sportif)
- Certains **moments de la vie** sont propices à un changement de mobilité (déménagement, nouveau travail, arrivée d'un enfant...) > faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement
- Utiliser la **fiscalité** pour orienter les choix de mobilité (rationnaliser l'usage de la voiture et favoriser le report modal vers le vélo), y compris pour le public professionnel.



Mesure prioritaire

Stimuler l'usage du vélo comme solution logistique.

Mais aussi...

- Création de "*bike parks*" pour encourager la découverte du vélo à travers une activité ludique et sportive, notamment par les plus jeunes.
- **Taxe kilométrique intelligente** : modulation de la tarification en fonction du type de véhicule utilisé et de son usage.

Des politiques cyclables qui s'adaptent en permanence

De quoi parle-t-on ?

- **Données** quantitatives et qualitatives pour appuyer la politique cyclable (comptages, études...)
- **Consultation** des usagers cyclistes
- **Moyens humains + budgets**
 - Planification
 - Mise en œuvre
 - Évaluation (BYPAD)
- Cohérence des politiques régionales et communales (centrales d'achat, subsides, formations...)



Mesure prioritaire

Doter les différentes administrations régionales du personnel formé nécessaire à la mise en œuvre de la politique cycliste et prévoir les budgets en conséquence.

Mais aussi...

- Mieux connaître l'**accidentologie cyclistes** : favoriser une meilleur enregistrement et l'analyse des accidents impliquant des cyclistes
- Création d'une **cellule "vélo"** au sein de Bruxelles Mobilité
- Développer un **diplôme pluridisciplinaire** (bachelier/master) destiné à former des professionnels de la mobilité cycliste