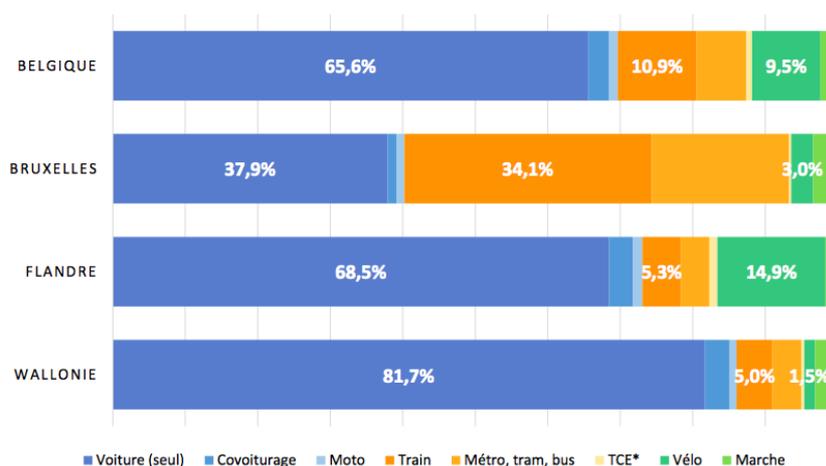


## Plan vélo Ecolo-Groen La Belgique en selle

### I. Enjeux

Alors qu'il est un moyen de transport tout à fait efficace dans de nombreux pays, le vélo est quasi absent du débat public chez nous, et singulièrement en Wallonie. Bruxelles, malgré des efforts consentis, reste également à la traîne en la matière. La part modale<sup>1</sup> du vélo pour les déplacements domicile-travail est en effet très faible dans ces deux régions.



Source : Gracq, 2016

En Flandre, la part modale du vélo est 6 fois plus élevée qu'en Wallonie. Néanmoins, la marge de progression reste importante aussi au Nord du pays : en effet, la proportion de cyclistes quotidiens atteint 36% aux Pays-Bas, 23% au Danemark. Les chiffres sont très variables d'une agglomération à l'autre, et sont souvent tirés vers le bas par le faible taux existant hors des villes. Les enjeux sont donc ceux-ci :

1. Comment faire du vélo un moyen de transport plus rapide et sûr, élément d'une mobilité améliorée ?
2. Comment encourager les cyclistes quotidiens, et faire franchir le pas à ceux qui hésitent ?
3. Comment booster l'utilisation du vélo dans les agglomérations, et entre elles ?

Trouver une réponse rapide à ces questions est fondamental pour plusieurs raisons.

<sup>1</sup> La part modale du vélo représente le nombre de trajets effectués en vélo par rapport au total de tous les trajets effectués en un lieu et sur un laps de temps donné.

## **A. Bon pour le trafic(efficacité)**

On estime que pour les distances d'au moins cinq kilomètres (cette distance a tendance à augmenter avec la généralisation des vélos électriques), le vélo est plus rapide et plus commode que la voiture. L'expérience menée sur Leuven en 2015, via l'application Routecoach, a montré que le vélo est plus rapide que la voiture dans une zone très étendue autour des centres urbains. C'est une simple question d'efficacité : la vitesse de déplacement de la voiture en agglomération est faible : 18 km/h dans l'agglomération, moins encore en centre-ville, contre 12 km/h à vélo. Si l'on prend en compte les temps de stationnement, d'accès à la destination finale, de congestion, le déplacement à vélo devient très concurrentiel en termes de rapidité de déplacement.

Une combinaison optimale vélo/train permet de généraliser cet avantage à de plus longues distances. Il s'agit en effet des deux moyens de transports les plus efficaces dans leur catégorie (longue distance + desserte fine/urbaine). Aux Pays-bas, trajets « intermodaux » train/vélo sont devenus les plus nombreux, juste après les déplacements en voiture<sup>2</sup>.

L'impact positif sur la congestion profitera à tous les usagers motorisés de la route, principalement les ménages et les entreprises. A l'heure actuelle, chaque année, les automobilistes qui se rendent à Bruxelles pour y travailler perdent en moyenne 41 heures dans les bouchons. Ceux qui voyagent vers Anvers ou vers Liège ont perdu respectivement 37 et 19 heures.

## **B. Bon pour la santé**

Le report modal vers des mobilités moins polluantes est incontournable, il contribuera de façon déterminante à améliorer la qualité de l'air.

La commission européenne a plusieurs fois rappelé la Belgique à l'ordre pour son laxisme en matière de pollution de l'air. Elle avait déjà décidé de poursuivre la Belgique en 2008 et en 2015 pour la même raison.

Pour la commission, la Belgique doit réduire la congestion du trafic et prendre des mesures pour décourager l'usage de la voiture. C'est le seul moyen pour pouvoir respecter les normes européennes sur la qualité de l'air, qui sont déjà peu ambitieuses, selon l'OMS. Un rapport de la Commission insiste sur le fait que la Belgique est le pays le plus embouteillé d'Europe, et que près de 80 % des déplacements s'y effectuent en voiture, ce qui est un record. Les niveaux d'émissions de différents polluants y sont très préoccupants.

Selon une étude de l'ULB<sup>3</sup>, le coût annuel de l'impact des polluants atmosphériques sur la santé (absence pour maladie, traitements médicaux, décès prématurés...) et l'agriculture (chute des rendements) est estimé à

---

2 <https://decorrespondent.nl/7173/maak-kennis-met-de-belangrijkste-reiziger-die-nog-geen-naam-had-de-treinfiets/754219968975-93451217>)

3 [https://www.rtbf.be/info/societe/detail\\_environnement-la-pollution-de-l-air-coute-des-milliards-a-la-belgique?id=9034098](https://www.rtbf.be/info/societe/detail_environnement-la-pollution-de-l-air-coute-des-milliards-a-la-belgique?id=9034098)

18 milliards d'€ pour la Belgique. Chaque année, la pollution de l'air est responsable de 11770 décès. Chaque Belge perd en moyenne 9 mois d'espérance de vie en bonne santé dans ce contexte.

En France, le Commissariat général au développement durable a publié en mai 2016 les résultats d'une évaluation de la politique française de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien<sup>4</sup>. Les conclusions : cette politique est positive et « rentable », via les effets bénéfiques en terme de santé des usagers, de réduction des nuisances environnementales, des coûts d'entretien de la voirie. Toutes les études vont dans ce sens.

En effet, outre l'aspect bénéfique du vélo en matière de (dé)pollution de l'air, le vélo préserve des maladies vasculaires et cérébrales, réduit les risques de cancer de 15 à 40%, mais aussi du diabète et des maladies coronariennes. Qui plus est, se mettre au vélo permet de perdre 6 kilos en moyenne dès la première année d'usage régulier ! Contrairement aux idées reçues, le cycliste est moins exposé que l'automobiliste à la pollution de l'air, même avec un taux d'inhalation plus élevé (du fait de l'exercice et de son relatif éloignement des voiries). Certains vont même plus loin : dans une étude anglaise<sup>5</sup> conduite sur 10000 cyclistes domicile-travail pendant 10 ans, les utilisateurs quotidiens annoncent que leur pratique du vélo a des effets surprenants sur l'ensemble de leur vie : 80 % d'entre eux sont moins stressés, 67 % se disent plus productifs (et 45 % des employeurs le confirment), 53 % sont moins souvent malades, 49 % ont commencé à manger plus sainement, 29 % boivent moins d'alcool. D'autres recherches établissent une connexion directe entre l'activité physique quotidienne et une durée de vie allongée de 5 à 7 ans. Que demander de plus...

### **C. Bon pour l'économie durable et l'emploi**

Une autre étude de l'ECF<sup>6</sup> estime les bénéfices du vélo pour la société européenne à près de 515 milliards par an. Il s'agit donc de la somme économisée par la société, via une réduction des coûts externes du transport routier, du fait d'une pratique du vélo accrue à l'échelle européenne.

---

4 COMMISSARIAT GÉNÉRAL AU DÉVELOPPEMENT DURABLE, évaluation de la politique de développement de l'usage du vélo pour les transports du quotidien, mai 2016, <http://www2.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/LPS231-2.pdf>

5 Cycling 10:10 Report : Cycling to work 2005–2025; past, present, futur, mars 2015 - <https://www.cyclescheme.co.uk/files/Cyclescheme-10-10-Report.pdf>

6 THE EU CYCLING ECONOMY Arguments for an integrated EU cycling policy, ECF, décembre 2016, [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY\\_low%20res.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/FINAL%20THE%20EU%20CYCLING%20ECONOMY_low%20res.pdf)



pourtant garer 10 vélos, dans un abri dont le coût est sans commune mesure avec celui d'un emplacement voiture<sup>9</sup>.

Enfin, en matière d'emploi : 1600 emplois durables seraient créés par une politique cyclable ambitieuse. En effet, contrairement à ce que l'on pourrait croire, le vélo crée proportionnellement plus d'emplois (production, vente, réparation, location, etc.) que les voitures et ceux-ci sont non-délocalisables.

Pris ensemble, ces éléments constituent un coût énorme pour la société, sans compter les effets globaux sur le climat qui sont difficiles à évaluer<sup>10</sup>.

#### **D. Bon pour le portefeuille**

Au niveau individuel, les économies ne sont pas à négliger non plus : un vélo bien entretenu et équipé coûte 250 euros par an, contre 5 000 euros en moyenne pour une voiture. En outre, une indemnité est versée aux travailleurs qui se rendent au travail à vélo : ils sont payés pour se déplacer ! Dans certains cas, un cycliste qui se rend au travail en vélo perçoit une indemnité kilométrique de 0,25 €, exonérée de cotisation sociale et déductible fiscalement.

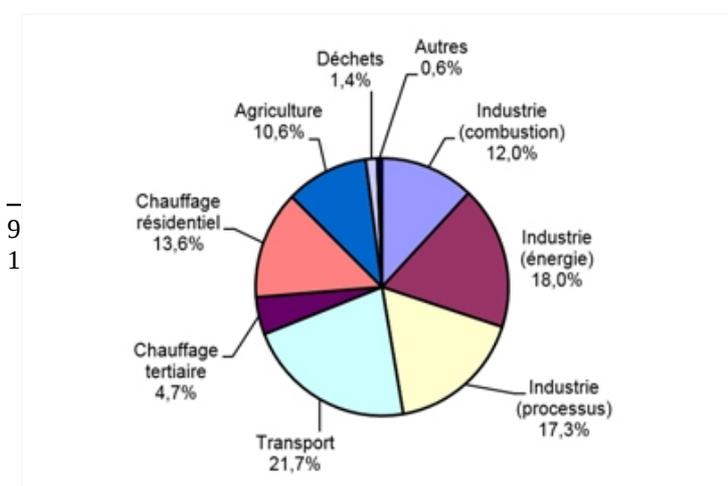
Par ailleurs, les études montrent qu'un employé qui prend régulièrement son vélo est moins souvent malade et est plus productif. La productivité peut augmenter jusqu'à 52 % chez un employé actif physiquement.

Enfin, chaque euro investi dans les infrastructure cycliste rapporterait jusqu'à 14 euros en économie de prestations de santé.

Pour faire des économies à tous les niveaux,, il n'y a pas photo, il faut utiliser davantage le vélo.

#### **E. Bon pour la planète**

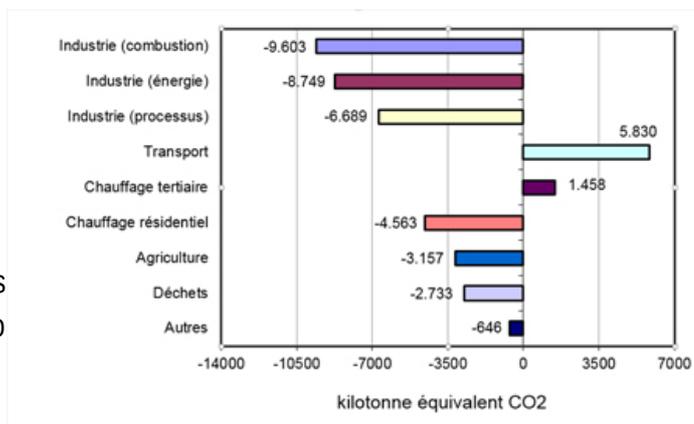
Le transport est un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre (environ 25% du total), et sa part dans le total émis est en constante progression. Le développement de l'usage du vélo peut jouer un rôle non négligeable pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO2 indispensables pour freiner le réchauffement climatique.



uros par an.

Émission gaz à effet de serre par secteur (2015)  
Evolution émission par secteur GES 1990-2015

Source : climat.be



En effet, de nombreuses études montrent les impacts écologiques positifs d'une pratique du vélo généralisée, notamment dans les villes.

A un niveau individuel, faire 10 km de vélo par jour au lieu de prendre sa voiture permet d'économiser 700kg de CO2 en un an !

Sur un plan global, en 2011, une étude<sup>11</sup> de l'ECF (European cyclists federation) montrait déjà que si tous les européens pratiquaient autant le vélo que les Danois (23 % des déplacements), cela permettrait de couvrir jusqu'à 25% des objectifs de réduction des gaz à effet de serre pour le secteur des transports en Europe . En outre, les importations européennes de pétrole diminueraient de 9 %.

Une autre étude, publiée en novembre 2015<sup>12</sup>, va plus loin dans l'analyse de l'impact potentiel du vélo. Les auteurs ont réalisé des projections si toutes les villes mondiales adoptaient des politiques volontaristes en matière de développement du vélo, pour atteindre une part modale moyenne de 11% en 2030. Ils estiment alors que 300 millions de tonnes d'émissions de CO2 seraient évitées 25 trillions de dollars seraient économisés.

11 *Cycle more Often 2 cool down the planet : ECF gratefully acknowledges Quantifying CO2 savings of cycling*, ECF, 2011, [https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF\\_CO2\\_WEB.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_CO2_WEB.pdf)

12 *A Global High Shift Cycling Scenario*, Institute for Transportation & Development Policy and the University of California - Davis Jacob Mason, Lew Fulton, Zane McDonald ; novembre 2015

## 2. Mais pourquoi n'avance-t-on pas ? Les défis à relever

On l'a vu, l'utilisation du vélo est faible en Belgique, comparativement aux pays en pointe comme le Danemark ou les Pays-Bas. La moyenne est relevée par le relativement bon score de la Flandre. La progression est constante et surtout à Bruxelles, où les comptages ont révélé une augmentation importante d'année en année. Malgré cela, la Belgique reste à la traîne. Pourquoi en est-on là, et comment renforcer drastiquement la tendance ?

### **Prérequis : Institutions et pilotage**

L'enchevêtrement des compétences politiques en matière de mobilité est un des obstacles au développement ambitieux d'une politique cyclable. Pour y remédier :

- Comme au Danemark, développer une « Ambassade du vélo » au niveau fédéral et dans chacune des trois régions, qui réunit urbanistes, designers, collectivités locales, fédération des cyclistes, opérateurs de mobilité (SNCB, TEC, De Lijn,...) et tous les partis. Elle est responsable de l'élaboration d'une stratégie globale en faveur du vélo, pour nourrir les débats du Conseil exécutif des ministres de la mobilité (CEMM). Un ambassadeur-vélo porte le message de cette structure partout où c'est nécessaire.
- Réunir un CEMM au moins une fois par an, avec comme seul objet de discussion l'amélioration des politiques cyclables et la promotion des modes de déplacements actifs, sur base des travaux de l'Ambassade du vélo à créer.
- Renforcer les cellules « politique cyclable » permanentes, dans chaque région. Renforcer les contacts entre elles : le travail sur les politiques cyclables doit se faire également dans une optique « métropolitaine ».
- Assurer une transversalité des compétences : chaque ministre, dans ses propres compétences, doit être conscient des enjeux liés au vélo (police, urbanisme, infrastructures,...).

### **Prérequis : Le défi culturel et politique**

Actuellement, la société entière, y compris les cyclistes et piétons, paye les coûts externes liés à l'omniprésence des transports motorisés (on peut les estimer aujourd'hui à 25 milliards par an via la congestion, les accidents, la pollution...). Dans une mobilité d'avenir, chaque utilisateur doit assumer la charge du coût externe de son mode de transport. Le vélo et les modes de transports « actifs » doivent être mis en valeur dans les investissements et la planification des transports.

L'utilisation du vélo est plus liée, dans l'ordre d'importance, à la présence d'infrastructures adaptées et à une dynamique culturelle propice au vélo qu'à des contraintes physiques ou climatiques. Les Suisses ou les Danois pratiquent énormément le vélo, et l'on ne peut pas dire que le climat ou le relief jouent en leur faveur. Ce qu'il faut, c'est une politique publique du vélo active.

L'arrivée du vélo électrique annule en partie la justification « géographique » à la pratique faible du vélo en Belgique, et surtout en Wallonie. Les reliefs et les distances ne seront plus des obstacles. En revanche, toutes les études montrent que le sentiment d'insécurité causé par le manque d'infrastructure et la pression automobile, ou la peur de se faire voler le vélo sont des éléments déterminants du choix de ne pas faire de vélo.

**Dès lors, les défis culturels à relever ne sont pas ceux des citoyens, mais bien ceux des dirigeants politiques de tous niveaux**, qui peinent à considérer l'investissement dans une politique cyclable comme quelque chose de « rentable », économiquement et électoralement. Des études de plus en plus nombreuses indiquent pourtant que chaque euro investi dans le développement du vélo permet à la collectivité d'en économiser entre 10 et 20.

#### A. Défi culturel et politique :

- Instaurer dans toutes les grandes villes un service responsable de développer et entretenir le réseau cyclable. Dans les communes de taille moyenne, un agent spécialement formé pour le développement d'une politique cyclable peut suffire. Les régions participent au financement de ce service, et proposent une stratégie d'action sur base des travaux de la nouvelle cellule « politique cyclable » régionale. A noter qu'en Flandre, ceci est déjà en place avec un notamment la présence d'un « fiets manager » auprès de l'administration Flamande et la création du « Fietsberaad ».
- créer une ou plusieurs allocations budgétaires spécifiques « politique et infrastructures cyclistes » dans les budgets régionaux et communaux.
- Développer dans chaque commune un Plan communal Cyclable, en concertation avec les cyclistes et les associations. Développer également une réflexion à l'échelle des bassins de vie, pour identifier les tronçons à équiper prioritairement (dans une optique intercommunale).
- Multiplier et faire connaître les différents incitants fiscaux et financiers en faveur du vélo.
- Organiser à grande échelle des politiques de sensibilisation et d'accompagnement dès l'école primaire, et mettre l'apprentissage de la circulation à vélo au programme de l'enseignement obligatoire. Aux Pays-Bas, les enfants se rendent à l'école primaire pour 49 % à vélo – avec ou sans accompagnement, pour 37 % à pied et pour 14 % seulement en voiture; dans les écoles secondaires, le pourcentage vélo est encore supérieur.
- Continuer à inciter les entreprises à développer l'usage du vélo : mise à disposition de flotte de vélos ou actions de sensibilisation pour mettre les ambitions en pratique. Un soutien technique et financier accompagnera les démarches des entreprises.

### B. Défis budgétaires et fiscaux :

Les objectifs politiques en faveur du vélo sont rarement ambitieux, de même que les moyens budgétaires dégagés. Pourtant, seule une politique volontariste pourra avoir des résultats positifs sur la mobilité de l'avenir. et développer ses effets dans des délais « raisonnables », c'est-à-dire avant que les conséquences (économiques, climatiques ou de santé) de l'immobilité belge soient irrémédiables.

La Flandre vient de décider d'un plan cyclable de 100 millions d'euros par an. Cela représente près de 16€ par an par habitant, ce qui la rapproche doucement des budgets mobilisés aux Pays-Bas, évalués à 25€/an/hab (sans compter les mesures prises par chaque collectivité locale : 100 millions entre 2006 et 2010 pour Amsterdam par exemple). Ces montants sont néanmoins insuffisants : un budget annuel de 300 millions par an est nécessaire pour mener une politique cyclable vraiment ambitieuse.

A Bruxelles, les budgets ont été doublés en 2015 pour arriver à 10€ par habitant, ce qui est encore largement insuffisant compte tenu des enjeux de mobilité sur la Région. 5 euros, c'est en revanche ce que la Wallonie investit par an et par habitant pour le réseau cyclable tant en terme de sécurité que d'entretien (hors RAVEL). Les 5 euros sont atteints depuis 2012 et le plan Wallonie cyclable de Philippe Henry, qui a doublé les montants octroyés jusqu'alors au vélo. C'est peu dire que le retard accumulé en Wallonie est énorme. L'objectif à atteindre est pourtant de minimum 16 à 17 euros par habitant et par an. Doubler, et passer à 10€ par habitant ne coûterait que 35 millions à la RW. Les effets retours sur la collectivités sont au moins 10 fois plus élevés.

A comparer avec l'ensemble des investissements consacrés aux transports routiers, ces montants sont ridicules (450 millions d'euros par an pour les routes régionales, auxquels s'ajoutent environ 500 millions par an de travaux en voiries communales, rien que pour la Wallonie)<sup>13</sup>.

L'effort global belge doit se poursuivre et s'amplifier à tous les niveaux. Pour parvenir à remplir les objectifs climatiques de l'Europe, l'ECF (European Cyclists Foundation) a calculé que l'Union européenne doit doubler ses investissements dans les projets cyclables pour parvenir à 3 milliards d'euros sur la période 2012-2026. Ce montant devrait encore être doublé au cours de la période 2028-2034.

Attention, le budget n'est pas tout : les choix politiques doivent refléter les choix budgétaires. C'est souvent quand il faut faire des choix politiques que les projets bloquent (suppressions stationnement, réduction vitesses, moins de bandes de circulation, etc.).

Dès lors :

- Les premières années, l'effort budgétaire sera triplé en Flandre, quintuplé à Bruxelles, et décuplé en Wallonie de façon à rattraper le retard accumulé.

---

13 Réseau routier de Wallonie : Note de réflexion – IEW – mai 2010

- Cet effort sera alimenté par différentes sources, sans tabou. Une association française propose par exemple une « contribution modes actifs » prélevée à hauteur de 0,5 % sur le budget publicitaire des marques automobiles (2 Milliards d'euros annuels en France). Ce fonds permettrait de financer en partie les travaux publics spécifiquement nécessaires aux modes actifs. Les moyens financiers peuvent également être repris en partie sur le budget alloué au système des voitures de société, appelé à disparaître.
- Augmenter le soutien aux vélos électriques via des réductions d'impôt de 15% sur le prix d'achat d'un vélo électrique (comme pour les motos) et un système de crédit d'impôt accessible aux ménages ne payant pas d'impôt.
- Soutenir l'utilisation du vélo pour des usages professionnels : livraisons « last mile », etc.
- Les associations de promotion du vélo seront soutenues plus intensément
- L'indemnisation pour déplacements domicile-travail à vélo doit devenir obligatoire pour tous les travailleurs.
- Instaurer un forfait minimal correspondant à l'indemnité pour 5km et un forfait maximal de 25km, par trajet quotidien dans un sens.
- Octroyer la déduction fiscale à 120% de tous les frais vélos des entreprises, y compris le leasing et le coaching, qui en sont actuellement exclus.
- Instaurer un « Budget Mobilité » accessible à tous les travailleurs sous forme de crédit d'impôt imputé sur le précompte professionnel. Le budget mobilité incite au choix des modes durables ; celui qui opte pour la marche ou le vélo empoche simplement le montant global. Celui qui prend le train ou le bus peut couvrir le montant de son abonnement. Le budget mobilité tient également compte de la co-modalité (utilisation combinée de divers modes). Les déplacements réalisés totalement ou partiellement à vélo font l'objet d'un Bonus Vélo calculé au prorata de la distance parcourue à deux-roues. Il est dû pour tous les travailleurs (ce n'est pas un avantage pour l'employeur) et il remplace intégralement tous les autres avantages fiscaux et parafiscaux en faveur des déplacements domicile-travail. Chaque travailleur reçoit un budget mobilité d'un montant minimum de 700 €, qui peut monter jusqu'à 2.780 €. Le dispositif actuel de soutien aux voitures de société suffit à financer le budget mobilité.

### **Priorité 1 : Sécurité et infrastructures adaptées**

C'est la priorité absolue. Sans infrastructure, pas de cyclistes. Un des facteurs principaux qui permet le développement du vélo au quotidien, est celui des aménagements adaptés : pistes cyclables, signalisation, règles de circulation routière, parkings vélos, carrefours sécurisés... sont indispensables à une pratique sécurisée du vélo. Plus le sentiment d'insécurité est grand, moins les cyclistes sont nombreux. En Flandre, on compte plusieurs milliers de km de pistes cyclables souvent séparées du réseau routier, des milliers de panneaux spécifiques, des ponts et tunnels réservés. La Flandre est largement en avance sur la Wallonie et

Bruxelles, mais reste encore loin de ce que l'on peut voir au Danemark ou aux Pays-Bas (on y compte près de 30 000 km de pistes cyclables).

Souvent, les plans d'actions privilégient l'usage « d'infrastructures légères et sécurisées », comme les marquages au sol, pour une approche « rapide qui permet de répondre à une majorité des attentes des usagers cyclistes ». C'est une étape essentielle, si elle est accompagnée d'un apaisement du trafic (zones 30 dans les centres). Malheureusement, ce type de mesure a surtout un impact sur les usagers actuels. Les usagers potentiels sont en effet en demande de plus de sécurité. La simple peinture au sol ne les décidera pas à franchir le pas. Trop souvent, également, les plans de financement des subsides d'aménagements sont dispersés, alors qu'ils doivent faire l'objet d'une priorisation, en mettant notamment le focus sur les zones urbaines et les liaisons entre centres.

En termes statistiques, 4,5% des tués sur la route sont des cyclistes, 13,4% sont des piétons, 23,1% sont des usagers des deux-roues, et la moitié restante sont des automobilistes. Mais ces chiffres cachent une autre réalité : proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus, les cyclistes sont très exposés au risque d'accident. Alors qu'ils ne parcourent respectivement que 6% des kilomètres en Belgique, ils représentent plus d'un quart (23%) des usagers grièvement blessés<sup>14</sup>. Une partie des accidents de vélo, ceux sans blessés ou avec blessure légère, échappent en outre aux statistiques.

L'augmentation récente du nombre de cyclistes, alors que les infrastructures n'évoluent que peu, est à l'origine d'un accroissement des accidents. En 2016, 739 accidents impliquant au moins un cycliste ont été recensés en Région bruxelloise, ce qui représente 20 % de l'ensemble des accidents corporels enregistrés cette année-là. En 2012, on n'en recensait que 420.

Les villes, où la pression automobile et la pollution se font sentir plus directement, doivent évoluer. La promotion de centres-villes 100% piétons apparaît comme une tendance à l'échelle européenne. De nombreuses métropoles passent le cap, comme à Londres avec la mise en place d'un « péage urbain », Copenhague qui compte pas moins de 500 km de pistes cyclables ou Oslo qui vient de décider de limiter fortement l'accès aux voitures à partir de 2019 via le nombre de places de stationnement. Ces dernières seront remplacées par des espaces publics et des pistes cyclables

Par ailleurs, nous sommes dans un contexte de rationalisation des budgets publics, singulièrement des communes. Dans ce cas, l'efficacité-coût des infrastructures doit être étudiée en profondeur. Le rapport peut varier de 1 à 500 entre la construction d'infrastructures routières et cyclistes. Pourtant, là où une voie cyclable de 1,5m permet le passage de 1500 personnes par heure et par sens, une route urbaine de 2\*2 bandes permet « seulement » à 4000 personnes d'y circuler par heure<sup>15</sup>. Le rapport n'est même pas de 1 à 3. La question des infrastructures cyclistes n'est donc pas économique.

---

14 *Lesions subies suite a l'implication dans un accident de la circulation*, Vias Institute, novembre 2017, <http://www.vias.be/fr/recherche/publications/wat-is-specifiek-voor-fietsers-en-motorfietsers-bij-de-verwondingen-opgelopen-bij-een-verkeersongeval/>

15 *Vélo urbain : dossier spécial coûts – vélocité n°88 – décembre 2006* ;

<b>Encadré I :</b>			
<b>Ordre de grandeur comparatif du coût de quelques aménagements (2010)</b>			
	<b>Vélo</b>	<b>Automobile</b>	<b>Rapport</b>
<b>Piste cyclable (V) / Autoroute urbaine (A), au km</b>	200 000 €	100 000 000 €	1 pour 500
<b>Arceau posé deux places (V) / Place de parking en surface (A)</b>	100 €	2500 €	1 pour 25
<b>Place de parking sous abri (V) / Place de parking en ouvrage (A)</b>	600 €	15 000 €	1 pour 25

Source : Une politique ambitieuse pour la petite reine – La Fabrique écologique – 12/2017

## A. Favoriser les infrastructures adaptées

Les déplacements en vélo peuvent souvent remplacer des déplacements de distance courte ou moyenne en voiture. Le focus doit donc être mis sur les aménagements locaux et les infrastructures permettant l'intermodalité entre les vélos et les transports publics. En effet, parmi les priorités à mettre en œuvre pour maximiser l'usage du vélo, la création d'infrastructures spécifiques est sans aucun doute la plus marquante. Toutes les études, enquêtes et expériences de terrain indiquent que des infrastructures sécurisées sont vraiment essentielles pour inciter les nouveaux cyclistes à franchir le pas.

Les voiries spécifiquement adaptées aux vélos ont un impact important sur la sécurité des cyclistes, mais également sur leur sentiment de sécurité. Celui-ci étant un des principaux obstacles à l'usage du vélo, il doit être réduit au maximum. Objectivement, les voiries qui séparent les flux cyclistes et automobilistes sont plus sûres pour les cyclistes. Par exemple, la Ville d'Amsterdam a constaté deux fois plus d'accidents de cyclistes par kilomètre parcouru sur les voies à 50 km/h sans terre-plein de séparation que sur les voies à 50 km/h avec un terre-plein.

L'explosion des vélos électriques, dont la vitesse est généralement plus élevée que celle des vélos classiques, doit aussi être accompagnée par une évolution des normes des infrastructures cyclables. D'autre part, le réseau cyclable n'est pas très différent, dans sa conception, du réseau routier. Il doit être<sup>16</sup> :

- Continu : à l'heure actuelle, un cycliste ne sait pas s'il trouvera une infrastructure adaptée tout au long de son trajet. Une piste cyclable est parfois réalisée sur un tronçon de 500m entre deux ronds-points, puis disparaît tout à coup.

<sup>16</sup> Une politique ambitieuse pour la petite reine – La Fabrique écologique – 12/2017

- Hiérarchisé : des véloroutes régionales connectent les agglomérations entre elles, le réseau express vélo structure les grands flux, les pistes cyclables secondaires qui desservent les pôles et les zones de cohabitation avec les autres modes de circulation qui permettent la desserte fine,
- Entretenu : le réseau cyclable est une véritable infrastructure routière. A ce titre, il doit être entretenu, nettoyé et dégagé (neige, feuilles...), et réparé là où c'est nécessaire.

### **Mesures à mettre en œuvre**

- Développer un grand plan d'investissement pour la création de sites propres dans les villes, de cheminements cyclables entre les villes et entre les villages et les gares de bus/trains. Toute nouvelle voirie et toute réfection de voirie doit être pourvue d'infrastructures adaptées, sauf avis motivé du gestionnaire de voirie..
- Consulter systématiquement les associations cyclistes et les services compétents (Fietsberaad ou administration spécifique à créer/renforcer en Wallonie et à Bruxelles) pour tout aménagement de voirie ou d'infrastructures spécifiques.
- Faire l'inventaire et la remise en état de tous les sentiers identifiés comme utiles dans le cadre d'itinéraires cyclables (points nœuds). Prioriser la réfection des accès aux écoles et aux gares.

Une redistribution de l'espace public en faveur des modes actifs est un passage obligé, surtout dans les villes. Le retard accumulé en Belgique, et singulièrement en Wallonie, est énorme. Pourtant, de nombreuses villes étrangères montrent l'exemple. Au Danemark, très en avance, l'espace dédié aux voitures en ville est petit à petit raboté pour développer même un « cyclisme social » via des voies larges permettant de circuler à deux de front, pendant qu'un 3ème cycliste peut les dépasser.

- Entre les agglomérations, des voies vertes réservées aux vélos seront implantées le long des voiries existantes. Sur ces « voies vertes », adaptées aux vélos électriques (minimum 1,75m de large), les feux de signalisation sont synchronisés en fonction de la vitesse moyenne d'un vélo et non, comme c'est le cas le plus souvent, d'une voiture. Les cyclistes peuvent ainsi rouler régulièrement sans mettre pied à terre.
- Anticiper le développement des Speed-pedelecs via des voies rapides pour vélos : plus larges, plus rectilignes et comportant le moins d'intersections possibles. Développer des liaisons cyclables « grande vitesse » entre les pôles économiques, et vers Bruxelles et les grandes agglomérations, et le long des voies ferrées. Étudier réellement la faisabilité et le coût de la création du « VER » le long des chantiers RER sur les lignes SNCB 124 et 161.
- Multiplier les zones réservées aux cyclistes et piétons, et appliquer systématiquement les mesures du code favorables aux cyclistes : rues cyclables, SUL, rues limitées à 30km/h qui permettent une cohabitation voiture/vélo sans séparation, panneaux B22 et B23, feux « vert intégral », etc.
- Limiter les places de stationnement automobiles dans les centre-villes, et en transformer une partie en stationnements sécurisés pour vélos pour les riverains..

- Généraliser les zones 30 dans les centre-villes et le centre des villages.
- Abaisser les bordures des pistes cyclables.
- Installer des parkings vélos (arceaux en U) aux abords de toutes les zones culturelles, commerciales, scolaires...
- Prévoir un budget adapté pour l'entretien et les demandes d'amélioration du réseau cyclable existant.
  
- Développer une « smart urban mobility » : Là où le trafic vélo s'accroît, l'utilisation de vélos équipés de puce permettraient d'interagir avec le réseau et les feux, pour fluidifier le trafic cycliste.
- Accidentologie : se pencher sur le rôle des infrastructures de transport dans chaque accident mortel. Un comité composé de fonctionnaires et de policiers suggère des améliorations, s'il y a lieu.
- Assurer un entretien et un nettoyage efficace des pistes cyclables. En hiver, assurer un déblayage de la neige qui inclut les pistes cyclables.

## **Priorité 2. Intermodalité**

L'intermodalité entre le vélo et les transports en commun est un point fondamental d'une politique cyclable ambitieuse : si le passage d'un mode de transport à un autre se réalise facilement, les trajets effectués à vélo ne concernent plus seulement les petites distances, mais peuvent s'étendre aux trajets domicile-travail sur des distances plus importantes. L'avenir d'une mobilité apaisée réside notamment dans la combinaison train + vélos partagés (type Blue Bike).

L'intermodalité du vélo avec le train est la priorité. Selon l'ECF, si 20 % des utilisateurs du train en Europe faisaient le trajet vers la gare à vélo (la moitié de ce que l'on constate aux Pays-Bas) à l'horizon 2030, 5 milliards de km de trajets en voiture seraient économisés chaque année, ainsi que 800k tonnes de CO2, et 1200 vies épargnées par l'accroissement de l'activité physique des citoyens. Ceci équivaut à une économie en soins de santé de 3 milliards d'euros par an.

L'intermodalité permet de créer une chaîne de mobilité durable, de porte à porte. En ce sens, il s'agit d'une des priorités pour améliorer la part modale du vélo. Pour la développer, il faut :

- Multiplier les parkings vélos sécurisés dans les gares, à proximité des quais. Des études pilotes menées dans plusieurs pays d'Europe montrent que 40 à 50 % des utilisateurs de parking vélo sécurisés dans les gares sont des nouveaux cyclistes, qui ont donc arrêté de prendre la voiture. Ces infrastructures sont donc extrêmement efficaces dans le cadre d'un report modal vers vélo et train. Des associations danoises ont calculé qu'un investissement dans des parkings vélos bien placés entraîne un retour sociétal sur

investissement de 400 % : les bénéfices sociétaux sont donc 4 fois plus importants que le coût de construction du parking<sup>17</sup>.

- Étendre le réseau Blue-bike (classiques et électriques), augmenter l'offre disponible à chaque gare et soutenir le réseau des Points Vélos. Accroître le nombre de vélos partagés permet d'inciter clairement le « report modal » de la voiture vers le vélo. Ainsi, on a pu observer que chez les locataires de vélos électriques, 50 % des déplacements effectués à vélo se substituent à la voiture. En moyenne, 30 % des trajets effectués en Blue Bike sont réalisés par des utilisateurs ayant abandonné leur voiture. La combinaison vélo+train remplace souvent l'usage de la voiture sur l'intégralité du parcours et pas seulement sur le tronçon domicile-gare. En Wallonie, le réseau Blue-Bike est sur le point de disparaître, alors même qu'il s'agit d'une des solutions les plus efficaces pour créer un modal shift de la voiture vers le train ! L'offre Blue Bike doit être soutenue par les pouvoirs publics pour garantir le maintien de ce service dans toutes les grandes villes.

- L'accessibilité vers les gares doit être renforcée : indication des cheminement cyclistes dans un rayon de 3 km, signalétique de l'emplacement des parkings vélos...

- Via le site de la SNCB, améliorer la communication autour des termes et conditions de transport des vélos dans les trains. Si le transport de vélo « complet » n'est pas possible partout, les horaires doivent le montrer clairement lors d'une recherche Web. Une recherche spécifique ne montrant que les relations qui le permettent doit être développée. Lors de l'arrêt en gare, les éventuelles voitures équipées pour accueillir les vélos doivent être annoncées et localisées.

### **Priorité 3. Modification du Code de la route**

Renforcer la présence des cyclistes sur la route implique de leur laisser de la place sur la voie publique, et de les sécuriser par des règlements et des lois adaptées. En ce sens, le code de la route est toujours « auto-centré » et doit être revu pour renforcer les modes de déplacement doux.

**La priorité est de revenir à un « trafic apaisé ».** Les zones 30 sont à généraliser partout dans les centres urbains (et villageois), sauf exception. Il s'agit d'inverser le concept actuel. Par ailleurs, ce type de législation permet une politique cyclable active à faible coût : si on préconise vivement une piste cyclable séparée sur les voiries à 50km/h et plus, un trafic mixte est envisageable dans les zones 30.

Avant tout, mettre en œuvre les mesures en faveur des usagers faibles déjà existantes :

- Sens unique limités
- Impasse débouchante, zones et rues cyclables, zone 30, feu vert intégral, etc.

Ensuite, modifier le code :

---

17 [http://www.tmlouven.be/project/bitibi/20170501\\_Bruno\\_ECOMM2.pdf](http://www.tmlouven.be/project/bitibi/20170501_Bruno_ECOMM2.pdf)

- Sauf exceptions motivées, généraliser l'effet des panneaux B22/B23 à chaque feu, en intégrant la possibilité de déroger aux feux de circulation pour les cyclistes (qui tournent à droite ou continuent tout droit, selon la disposition du carrefour) au code de la route. Le gestionnaire de voirie peut déroger à cette règle si et seulement si il motive sa demande.
- Renforcement les peines pour les infractions qui mettent en danger les cyclistes et piétons (GSM, dépassements dangereux, distances de sécurité...).
- Permettre aux enfants de moins de 12 ans de circuler sur les trottoirs en l'absence d'infrastructure adaptée.
- Modifier la nouvelle réglementation pour les "speed-pedelecs", qui catalogue à tort ces nouveaux vélos électriques comme des cyclomoteurs, en les excluant des SUL, des cédez-le-passage cycliste au feu et des chemins partagés.
- Introduire des amendes proportionnelles au danger créé par chaque type de véhicule : un cycliste paie la même amende qu'un automobiliste ou un camion. Dans certains cas, ceci est totalement injustifié.

#### **Priorité 4. Protection contre les vols de vélo**

Les vols de vélo sont en constante augmentation. L'apparition des vélos électriques rend cette situation encore plus marquante. Pourtant, l'assurance d'avoir un vélo bien protégé et sécurisé est un des éléments important pour les cyclistes actuels et les futurs cyclistes. On sait en effet que le vol est un frein important à l'usage du vélo, puisque près d'un quart des cyclistes qui ont été victimes d'un vol ne rachètent pas de vélo, selon une étude de Frédéric Héran.

- Récolter les données de vélos volés, trouvés et restitués, par commune et par zone de police
- Permettre à la Justice de réellement poursuivre le vol de vélo et mettre en place une coordination formelle des différents acteurs.
- Développer un registre national des vélos, avec marquage systématique.
- Permettre aux forces de police d'utiliser des vélos « appâts » afin de remonter les filière.
- Inclure dans les règlements d'urbanisme la création de parkings vélo lors de la construction d'immeubles d'une certaine taille. Inclure les mêmes obligations pour les bâtiments et infrastructures publiques.
- Placer des parkings vélos sécurisés aux abords de toutes les gares de trains et bus.

Globalement, un plan d'actions de lutte contre les vols de vélos est nécessaire. Il porterait notamment sur des actions contre la vente de vélos volés sur les sites web, l'élaboration d'un code de déontologie pour les magasins de vélos de seconde main, des actions plus fermes de contrôle dans les marchés de seconde main, un lieu central pour les vélos à récupérer, une augmentation des parkings sécurisés, la promotion de bonnes pratiques : sensibiliser les cyclistes sur la manière d'attacher leur vélo (quels cadenas, quelles positions, etc.), le marquage des vélos, etc. ;

## **Priorité 5. Formation et promotion**

- Former systématiquement les enfants à la conduite du vélo en voirie et à la perception de leur visibilité dans le trafic.
- Former les conducteurs de poids lourds à la conduite en présence de cyclistes, au niveau du permis ou via de la formation continue.
- Former les automobilistes, dans le cadre du permis, à une meilleure perception des piétons et des cyclistes. Introduire un test de perception des risques dans l'examen théorique.
- Inclure dans les formations et permis une sensibilisation aux dangers de l'ouverture des portières de voiture en stationnement, cause de près de la moitié des accidents de cyclistes en ville.
- Campagnes « positives » sur le vélo
- Développement de carte vélo communales et régionales
- Multiplier les campagnes de sensibilisation à l'utilisation du vélo, axées sur les bienfaits pour la santé, la vitesse de déplacement dans les villes. Rien n'est acquis : même dans des pays pionniers comme les Pays Bas, les incitants et les campagnes de promotion du vélo se poursuivent pour continuer à développer ce mode de locomotion.

