

Commune d'Anderlecht

Audit BYPAD et plan d'action vélo

06-03-2014



Pro Velo

TABLE DES MATIÈRES

1 Audit Bypad : Le vélo aujourd'hui.....	4
1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo.....	4
1.2 Profil vélo de la commune d'Anderlecht.....	9
1.3 La méthode BYPAD.....	21
1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil.....	25
1.5 Le diagnostic par module.....	27
1.5.1. Besoins des cyclistes (score 2).....	27
1.5.2. Responsabilité et coordination (niveau 1,4).....	27
1.5.3. La politique cyclable dans les textes (score 2,0).....	28
1.5.4. Moyens et acteurs (score 1,8).....	28
1.5.5. Infrastructure et sécurité (score 1,5).....	28
1.5.6. Communication et promotion (score 0,5).....	28
1.5.7. Education.....	28
1.5.8. Actions complémentaires (score 2,0).....	29
1.5.9. Évaluation et impacts (score 0).....	29
1.6 Pistes d'actions par module.....	30
1.6.1. Besoin des cyclistes.....	30
1.6.2. Responsabilité et Coordination.....	30
1.6.3. Politique cycliste dans les textes.....	31
1.6.4. Moyen et Acteurs.....	31
1.6.5. Infrastructure.....	31
1.6.6. Communication et promotion.....	31
1.6.7. Éducation.....	32
1.6.8. Actions complémentaires.....	32
1.6.9. Évaluation en impact.....	32
2 Le plan vélo : Le vélo demain.....	33
2.1 Objectifs généraux.....	33
2.2 Champ d'action A : Rouler à vélo.....	35
2.2.1. Orientations pour la cyclabilité.....	35
2.2.2. Des mesures levier pour rouler à vélo.....	38
2.3 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt.....	41
2.3.1. Les objectifs pour le stationnement vélo.....	41
2.3.2. Des mesures levier 'le vélo à l'arrêt'.....	42
2.4 Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo.....	45

2.4.1. Objectifs pour la promotion de la pratique du vélo.....	45
2.4.2. Des mesures levier pour encourager la pratique du vélo.....	45
2.5 Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste.....	47
2.5.1. Ancrer les points chauds d'ancrer la politique cyclable.....	47
2.5.2. Des mesures levier pour ancrer la politique cyclable.....	47
2.6 Tableau d'action.....	50

INTRODUCTION

Le plan Vélo 2010-2015 de la Région de Bruxelles-Capitale souligne à plusieurs endroits l'importance du partenariat Région-communes pour réaliser le potentiel vélo de la Région.

Une des mesures de ce plan consiste à inciter les communes à « *évaluer leur politique vélo sur base d'un audit BYPAD et élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit* » (fiche 1.2 p. 23).

L'audit Bypad et l'élaboration d'un plan d'action vélo constituent le premier avenant à la convention de mobilité, liant commune, Région, zone de police et STIB. En signant la convention cadre, les communes se sont engagées à élaborer un Plan Communal de Mobilité (PCM). En vue de la mise en œuvre du PCM, la Région lancera encore d'autres avenants.¹ Pour ces avenants il y a prévu un budget de subvention de 3 million € pour la période de 2013-2014.

En février 2012, la Région bruxelloise a lancé un appel à candidatures auprès des 19 communes. Parmi les candidates, 6 communes ont été retenues : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Jette, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort.

La Région bruxelloise a permis à ces 6 communes de:

- Évaluer leur politique communale vélo, en utilisant la méthode internationale Bypad;
- Élaborer un plan d'action vélo communal.

A cet effet, elles ont bénéficié d'un accompagnement d'experts des bureaux d'études Timenco et ProVelo.

Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la commune d'Anderlecht pour les années à venir.

¹ Voir aussi Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière n° 34, été 2012.

1 AUDIT BYPAD : LE VÉLO AUJOURD'HUI

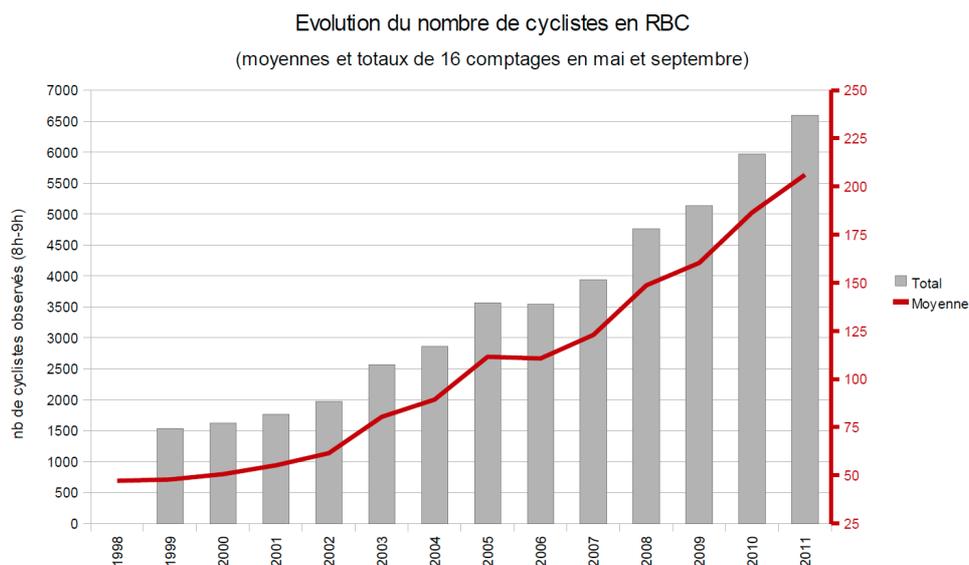
Diagnostic de la politique cyclable

Le premier chapitre de ce document présente le diagnostic de la politique vélo communale, résultat de l'audit Bypad. Ce diagnostic est précédé d'une brève présentation de la politique vélo régionale, ainsi que d'une présentation rapide du profil vélo de la commune. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 10 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 16 points ne cesse d'augmenter.²



Le grand public reste à séduire

Cependant, l'**objectif** est encore autrement **ambitieux** : « *Le Plan de mobilité IRIS II précise que d'ici 2020, pas moins de **20 % des déplacements mécanisés** doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour avoir plus de cyclistes, en les convainquant, en offrant des conditions, des services et des infrastructures sûres et évidemment en s'assurant que dans toutes les étapes des travaux d'aménagement, on tienne compte du cycliste, du piéton et du transport public.* »³

² Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2011

³ Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

La part modale actuelle est estimée à **3,4% de l'ensemble des déplacements**⁴ ou environ 5% des déplacements mécanisés. Les grandes villes cyclables aux Pays-Bas dépassent les 30%, suite à une politique cycliste globale et soutenue depuis des décennies. Afin de tripler (au moins) le nombre de déplacements à vélo, il faudra clairement

- **Séduire le grand public et donner envie à tous de rouler à vélo au quotidien.** Le jeune cycliste sportif et branché ne suffira pas. Un point de référence utile est l'enfant de 10 ans, qui doit pouvoir rouler à vélo en autonomie et en sécurité. Mais il s'agit également de considérer les personnes âgées, de plus en plus nombreuses et actives, et toutes les tranches d'âge intermédiaires, pour tout motif de déplacement. Le plan vélo évoque le concept 8-80 : garantir la sécurité (objective et subjective) de 8 à 80 ans.
- **Réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité sur le terrain.** Rouler à vélo deviendra un choix évident quand le cycliste pourra se déplacer de tout point A à tout point B en sécurité, de manière confortable, sans stress et sans souci. Ceci demande une amélioration marquée de la sécurité, du confort et de l'attrait pour le cycliste. Le plan IRIS II insiste sur la cyclabilité générale de toutes les rues, offrant au cycliste des choix d'aménagements et de vitesse de circulation adaptés à la circulation et la spécialisation de la voirie.

L'indispensable partenariat Région-communes

Il est évident qu'un **partenariat fort Communes / Région** est indispensable pour réaliser les ambitions. En dépit de l'autonomie communale, toute commune bruxelloise fonctionne comme un morceau de la ville morphologique. Ce qui a pour conséquence que:

- La mobilité sur le territoire communal **dépend de la mobilité régionale**, tant au niveau de la réalité des déplacements qu'au niveau des choix politiques;
- **La Région est le gestionnaire de voirie sur les axes de circulation** les plus importants de chaque commune ; en général, il s'agit d'itinéraires vélo tout à fait intéressants, lisibles et directs, qui exigent cependant un niveau de sécurisation adapté (pistes cyclables séparées ou au moins marquées). Seulement 48% (154 km) des voiries régionales sont équipées avec des pistes cyclables (marquées ou séparées), bien que ceci représente un progrès significatif en 5 ans (28% - 90 km en 2005).
- Cependant, **les communes sont gestionnaires de 80% des voiries**⁵, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'elles constituent un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur max. 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30 (objectif du plan IRIS I et II, réalisé sur 38% des voiries de quartier en 2010).⁶
- Les communes bénéficient d'un **soutien régional considérable** en matière de politique vélo, en matière d'infrastructures (le réseau des ICR - itinéraires cyclables régionaux), l'information (la carte régionale vélo), la promotion et la sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Expérience*, Prévention contre le vol) et la création de services (Villo, les points vélo).

Un plan vélo régional global et complet

Le **plan vélo 2010-2015** (successeur du premier plan 2005-2009) développe une gamme étendue d'actions et mesures sous forme de fiches, regroupées sous 6 thèmes.

- Objectifs, principes et monitoring

⁴ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

⁵ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30

⁶ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

- À vélo à Bruxelles en toute sécurité
- Formation et vélo-éducation
- Promotion et crédibilisation du vélo à Bruxelles
- Services pour cyclistes
- Infrastructures cyclables

Les principales **mesures concernant les communes** sont :

- Fiche 1.2 **prise en compte des critères de cyclabilité** dans tout projet d'aménagement, y compris les projets sur voirie communale. Les outils sont : les procédures de projets d'aménagement, le conditionnement des travaux subsidiés, les contrats de quartier durable, les formations...
- Fiche 1.3 **soutien à la politique cycliste dans les communes** : outils, avenants spécifiques au PCM, formation, soutien aux mesures anti-transit...
- Fiche 2.5 **prévention et contrôle** : soutien à la création de brigades police à vélo

Outils, guides et projets

Un nombre **d'outils** et de **projets** en cours ou en préparation :

- Le **vadémécum vélo** comprend déjà six cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages et éclairage. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues⁷:

Type	Régime de vitesse (km/h)	Aménagements cyclables
Autoroutes	120	Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.
Voiries métropolitaines	70	Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.
	50	En principe pistes cyclables séparées.
Voiries principales	50 (70)	Pistes cyclables marquées (ou selon le cas : pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).
Voiries interquartiers	50	En principe pistes cyclables marquées.
Collecteurs de quartiers	30 (50)	Trafic mixte (en fonction du volume de trafic, de la vitesse effectivement pratiquée et de la largeur de la chaussée, opter pour des pistes cyclables marquées ou pour des bandes cyclables suggérées).
Rues locales	30	Trafic mixte.

- Le **règlement régional d'urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement)
- Le **projet de plan régional de stationnement** propose une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une interdistance maximale de 150 m, ainsi que des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).
- le **RER vélo** : un schéma directeur d'itinéraires vélos de grande qualité est en préparation. Ce réseau a le potentiel d'un véritable réseau principal vélo, avec un niveau de qualité élevé permettant de rouler rapidement et en sécurité et confort sur des courtes et longues distances,

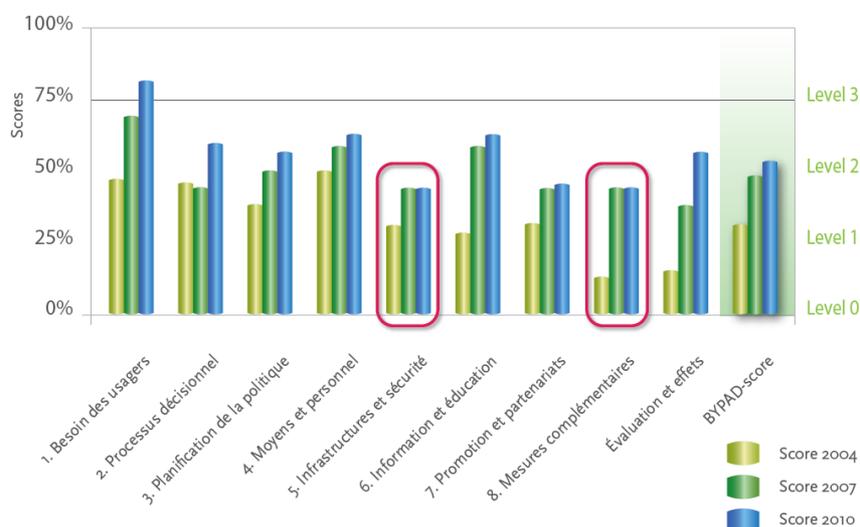
⁷ RBC – vadémécum vélo – cahier 2

dans la Région et vers la périphérie. Il s'agira généralement d'itinéraires hors circulation, longeant les voies ferrées, complétés par des tronçons en voirie, avec des pistes sécurisées et généreuses le long de grands axes ou passant par des rues cyclables.

Un bilan mitigé

Sur base régulière, la Région évalue et ajuste sa politique cycliste au moyen d'un **audit Bypad** (2004, 2007 et 2010 et prévu en 2012). Les résultats sont résumés dans le graphique suivant.⁹

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



L'évaluation globale montre:

- **une progression continue de l'ancrage institutionnel du vélo et de la promotion** : le cycliste est de plus en plus pris en compte de façon structurelle (on est sorti de la logique de résolution de problèmes au cas par cas) et bénéficie d'efforts soutenus d'information, de formation et de sensibilisation.
- **une stagnation (2007-2010) en matière de cyclabilité sur le terrain.**
 1. en matière **d'infrastructures**, « entre autre à cause de l'absence d'un réseau régional aménagé, d'une politique de stationnement vélo et d'une prise en main structurelle de la sécurité des déplacements à vélo »
 2. en matière de **mesures de maîtrise de la circulation et du stationnement** ; l'audit met en lumière le besoin d'une gestion globale du stationnement automobile et de mesures plus fortes de modération des vitesses et anti-transit dans les quartiers.

Il est évident que l'enjeu lié à cette faiblesse au niveau de la cyclabilité du territoire se situe également au niveau communal, et que **des actions au niveau des communes sont indispensables.**

En même temps, il reste encore **une partie importante des voiries régionales à équiper.** L'objectif est d'équiper 100% des voiries régionales (320 km) : en 2010 c'était le cas pour seulement 48% (154), bien que ceci représente un progrès significatif en 5 ans (28% en 2005). Il s'agit de pistes séparées (53% - 82km) et de pistes marquées (24% - 37 km) mais aussi de solutions de mixités (bandes cyclables suggérées 23% - 35 km), a priori peu sécurisant sur des axes de grande circulation.

Les documents cités sont téléchargeable sur

- <http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/articles/velo/publications>: audit Bypad 2010, Plan vélo 2010-2015
- <http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>: vadémécum

⁹ Illustration: Plan vélo 2010-2015

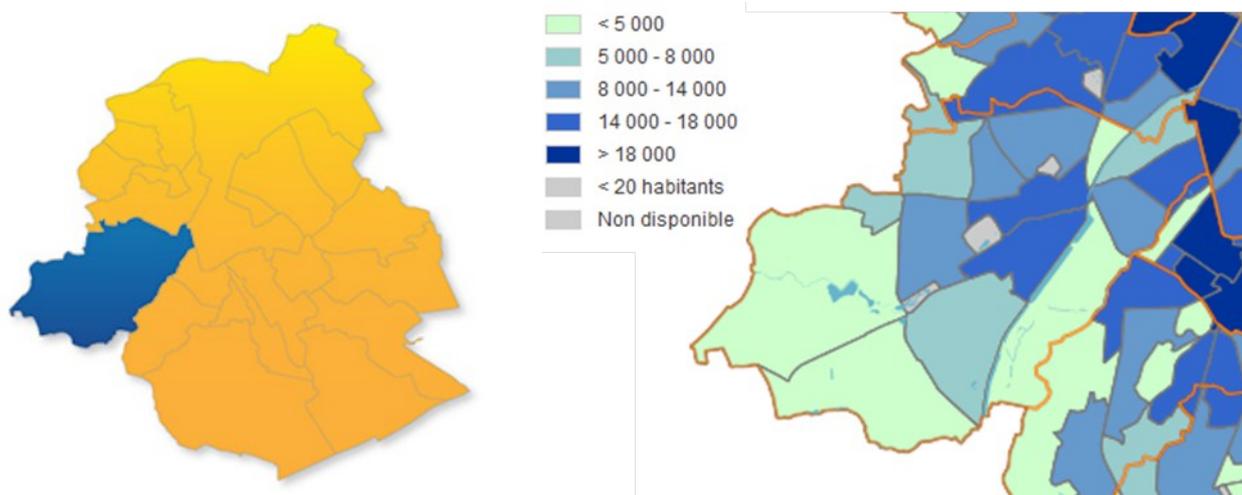
- http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire_du_velo_en_rbc_rapport_2011.pdf :
observatoire du vélo 2011

1.2 Profil vélo de la commune d'Anderlecht

Cette partie vise à donner quelques repères utiles avant d'évaluer la politique vélo. Elle comprend des éléments issus de la visite de terrain effectuée avec le groupe de travail communal dans le cadre de cette étude et une part d'appréciation et d'analyse par l'auteur (auditeur Bypad).

Profil du territoire de la commune Anderlecht

Anderlecht est la troisième commune de la Région en population (107.912) et en superficie (17,7 km²). La densité de population (6.081 hab/km²) reste en dessous de la moyenne régionale, ce qui en soi n'est pas très révélateur. La structure territoriale de la commune est marquée par une grande diversité. Il y a l'espace rural et ouvert à l'ouest du Ring 0 à Neerpede, les cités jardins (La Roue, Bon Air et Moortebeek) et de nombreux lotissements dans un environnement de parc à l'ouest de la commune. Plus on se dirige vers le canal, plus la commune devient urbaine (Place de la Vaillance, Cureghem). Dans les zones urbaines denses, la pression du stationnement et son emprise dans l'espace public sont importants, et rouler à vélo est souvent désagréable à cause de la densité du trafic et du manque d'espace dévolu spécifiquement au vélo.

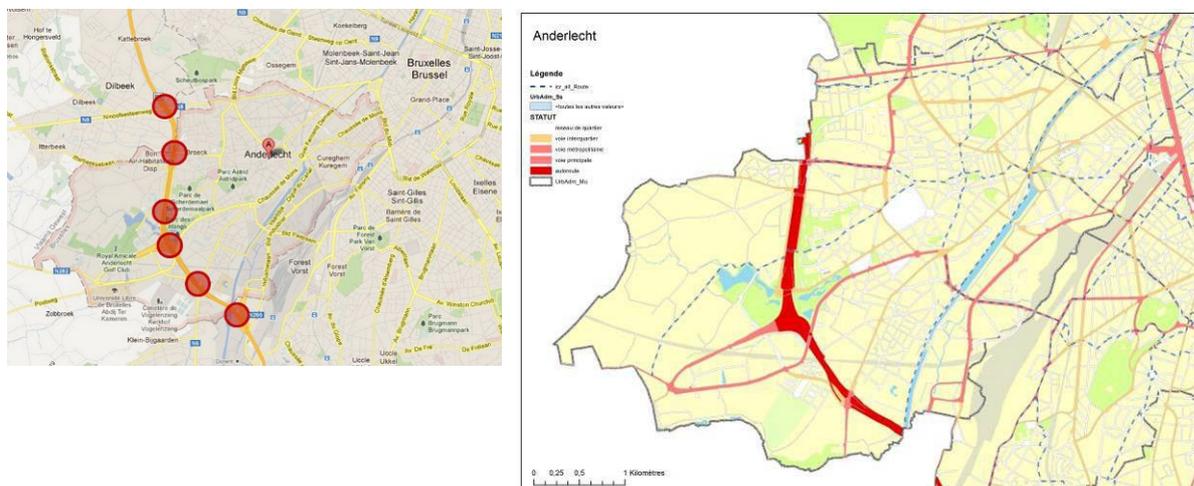


Population	Commune	Région
Superficie	17,7 km ²	161,4 km ²
Population (1er janvier 2011)	107.912 habitants	1.119.088 habitants
Population en 2020 (projection) (1er janvier 2020)	125.999 habitants	1.230.611habitants
Croissance démographique annuelle (2010)	3,1 %	2,7 %
Âge moyen (1er janvier 2010)	37 ans et 8 mois	37 ans et 11 mois
Espérance de vie - femmes (2007)	80 ans et 10 mois	81 ans et 8 mois
Espérance de vie - hommes (2007)	75 ans et 4 mois	76 ans et 6 mois

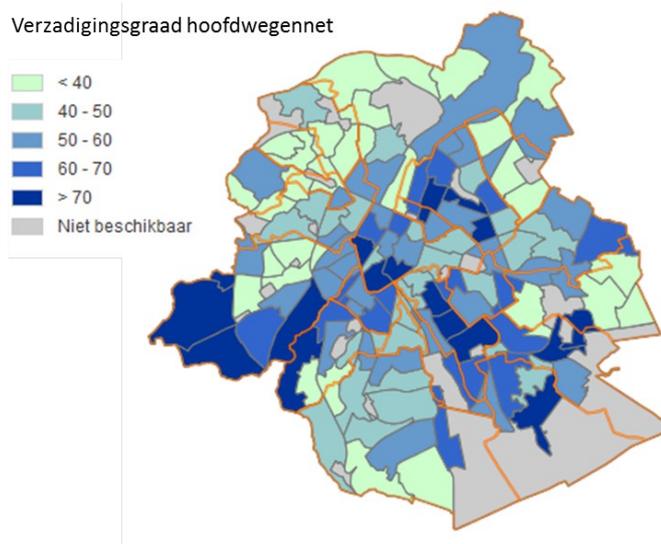
Source: IBSA, 2012

Structure du trafic

Anderlecht est traversé par le Ring 0 avec ces 6 entrées/sorties d'autoroute sur environ 5 km: ceci constitue sans doute un record en nombre de sorties par kilomètre. Il en résulte que des flux de circulations traversent de façon très diffuse le territoire de la commune, en passant rapidement sur des voiries interquartiers et locales (Luizenmolen, avenue Marius Renard, chaussé d'Itterbeek, Chaussée de Mons)



Cette présence d'un axe autoroutier majeur fait que les axes principaux sont fortement saturés. Le taux de saturation du réseaux principal à Anderlecht est parmi les plus élevés de la Région.



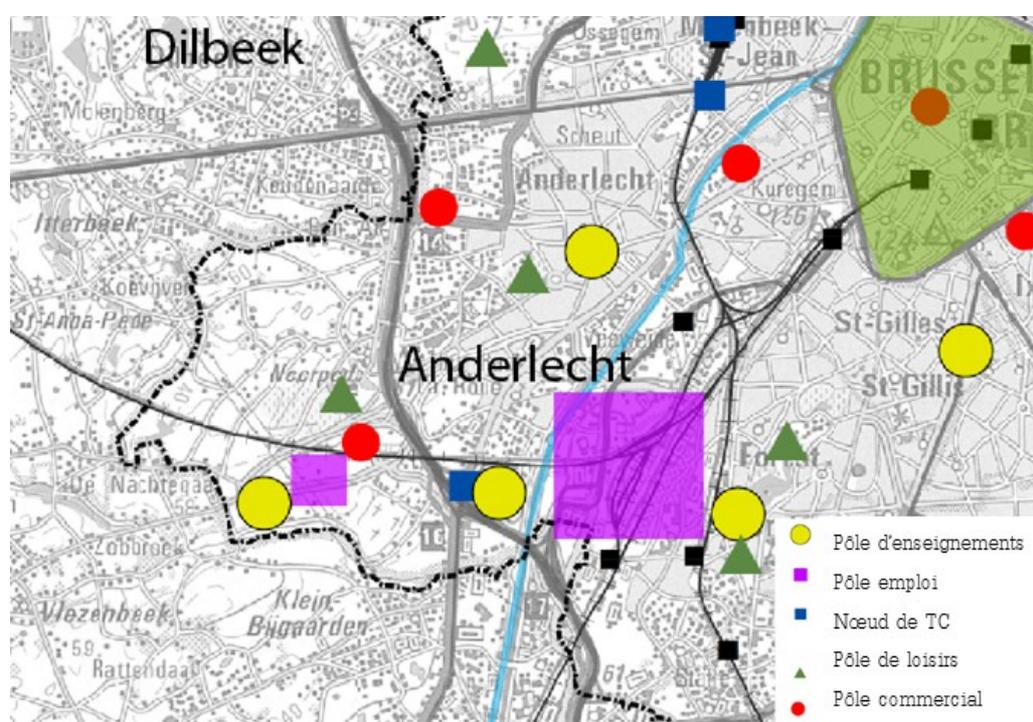
La saturation de la voirie principale. Source: IBSA, 2001

Cette dispersion des flux automobiles est probablement une des causes du faible usage du vélo à Anderlecht. Quand les flux automobiles sont très dispersés, il devient difficile de créer des itinéraires vélo dissociés des grands itinéraires de circulation. Des comptages de cyclistes à l'échelle communale ne sont pas disponibles, mais les comptages faits par l'observatoire du vélo à Anderlecht indiquent des nombres très modestes : 109 au pont Paepsem, 111 au square Vandervelde. Rien n'indique que la part modale du vélo à Anderlecht serait plus élevée que la moyenne régionale (environ 3%).

Le renforcement d'un système des transports en commun performant à Anderlecht correspond à l'ambition du PCM (et du plan régional Iris 2) d'une réduction du trafic automobile de 20% à l'horizon 2020. Le réseau des transports en commun offre avant tout une alternative valable aux déplacements supra locaux, dépassant les limites communales.

Dans ce contexte, un nombre de pôles d'attraction supra locaux ont bien besoin d'une desserte en transports en commun de haut niveau, y compris les itinéraires d'accès sûrs et confortables pour les cyclistes.

- Pôles d'enseignement: Erasme (ULB), CERIA, ...
- Pôles de loisirs: parc Astrid, Nerpeede
- Pôles d'emploi: industrie / zone PME au canal - bd. De L'industrie, PME à Cureghem, Erasme, ...
- Pôles commerciaux: Westland Shopping, Erasme (Décathlon, Cora, Ikea, ...), Abattoirs

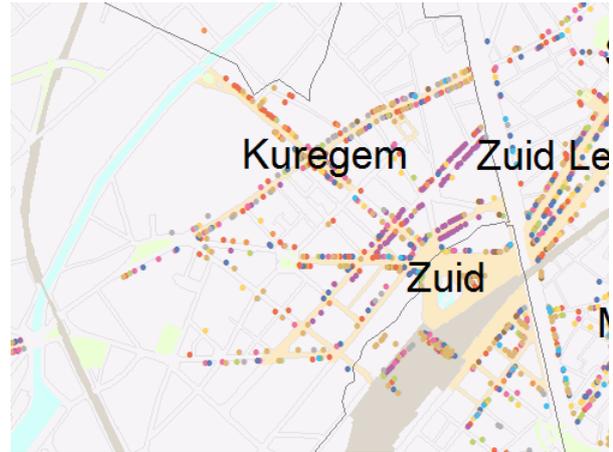


Pôles d'attraction à Anderlecht, source: startnota Fiets-GEN, 2012

À côté de ces pôles supra locaux, Anderlecht est marqué par des concentrations de commerces de vente au détail : chaussée de Ninove, Saint-Guidon, Cureghem, Midi. Ces commerces sont essentiellement orientés vers le marché local et génèrent donc des nombres importants de déplacements locaux. Ces déplacements se feront en principe prioritairement à pied et à vélo.

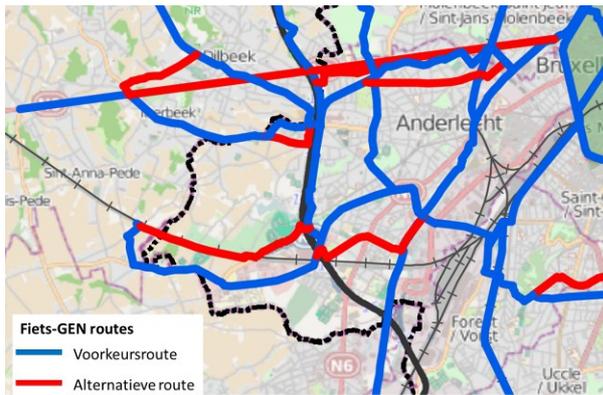


Localisation des noyaux commerciaux, source: Atrium

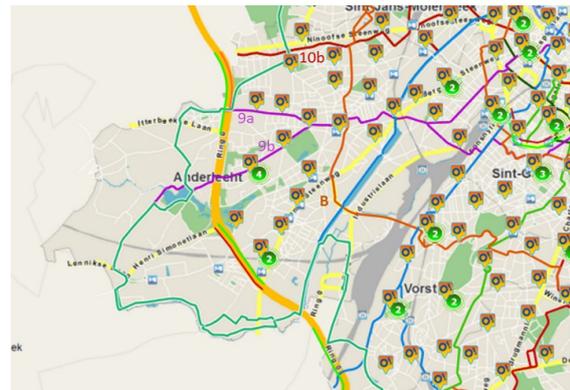


Itinéraires cyclables: RER-vélo / ICR / ICC

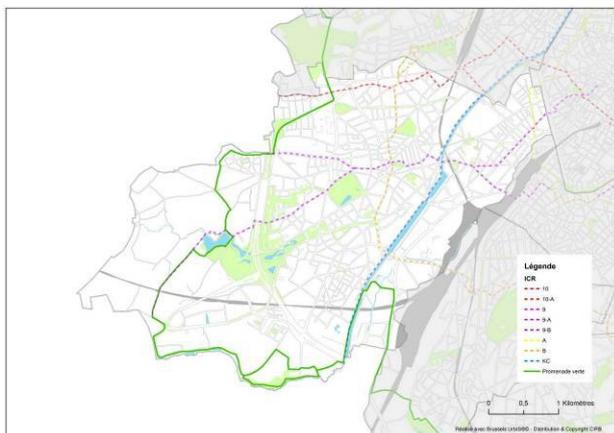
Le territoire d'Anderlecht est parcouru par 5 tracés ICR (9a, 9b, 10b, roclades A et B et route du canal) ainsi que par la 'promenade verte' (piétonne-cycliste). L'étude RER-vélo (en cours) indique un nombre de zones de recherche d'itinéraires qui devront bénéficier d'aménagements de la plus grande qualité. Après l'extension récente des stations Villo (juin 2012) en deuxième couronne, Anderlecht dispose de 27 stations Villo à l'intérieur du R0. La commune a complété le réseau ICR en définissant 7 Itinéraires Cyclables Communaux.



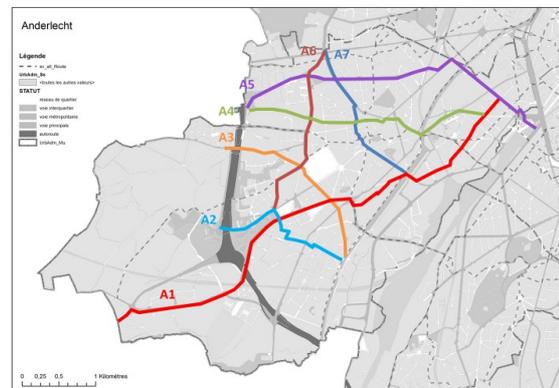
RER-Vélo d'Anderlecht



Routes ICR et stations Villo. Source: Brussel Mobiel



Routes ICC d'Anderlecht



Routes ICC d'Anderlecht

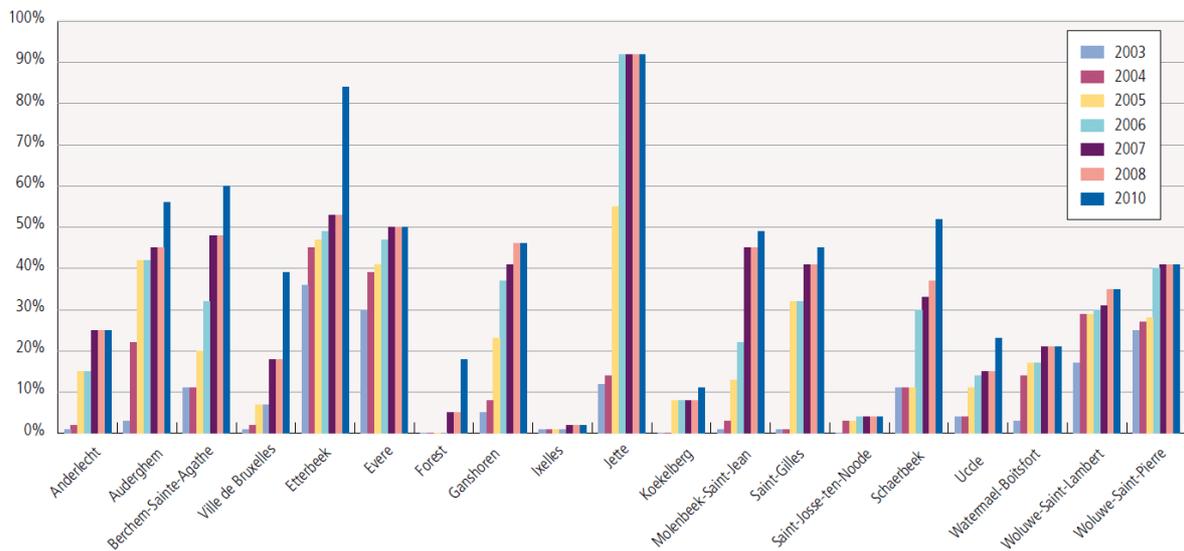
Zone 30 à Anderlecht

La cyclabilité d'une commune dépend non seulement d'aménagements cyclables le long des axes de circulation et sur les itinéraires vélo primaires, mais probablement encore plus de la possibilité de rouler sans stress et avec plaisir dans les rues locales. Les clés d'une commune cyclable sont la modération des vitesses de circulation (zone 30) et la réduction des densités de circulation (uniquement desserte locale, quartiers à trafic apaisé). Généraliser les zones 30 en voirie locale doit être l'objectif. Si le trafic de transit est dissuadé et les densités de circulation sont faibles, il est parfaitement possible de mélanger les cyclistes avec la circulation dans une utilisation mixte des voiries. Le long d'itinéraires cyclables principaux, il est envisageable d'instaurer un certain nombre de rues cyclables.

La part des rues en zone 30 à Anderlecht reste très modeste, même dans le contexte de la Région Bruxelloise : seulement 24% des voiries locales, sans grand progrès ses dernières années.

Figure 21. Progression des zones 30 dans les communes bruxelloises

Source des données : Bruxelles Mobilité, juin 2011



La politique vélo

Sous la législature précédente (2000-2006) une vision forte de mobilité durable et de politique cycliste a été élaborée. Ainsi, en l'an 2000, un **Conseiller en Mobilité** (CEMA) a été engagé, qui a collaboré à l'élaboration de la politique de mobilité et qui coordonne sa mise en œuvre. Il est soutenu par une deuxième personne depuis 2002. La cellule mobilité à Anderlecht dispose donc de 2 personnes, ce qui reste très modeste vu la taille (107.000 habitants) et la complexité de la circulation dans la commune. À côté de la cellule mobilité, une cellule développement durable se charge entre autre de la mise en oeuvre d'un plan d'actions Agenda 21 local, comprenant plusieurs aspects transversaux liés à la mobilité douce.

Anderlecht était la première commune de la Région de disposer d'un **plan communal de mobilité** approuvé (2005). En amont, un plan zone 30 a été approuvé en 2003 ainsi qu'un plan de réaménagement de l'espace public (aussi en 2005).

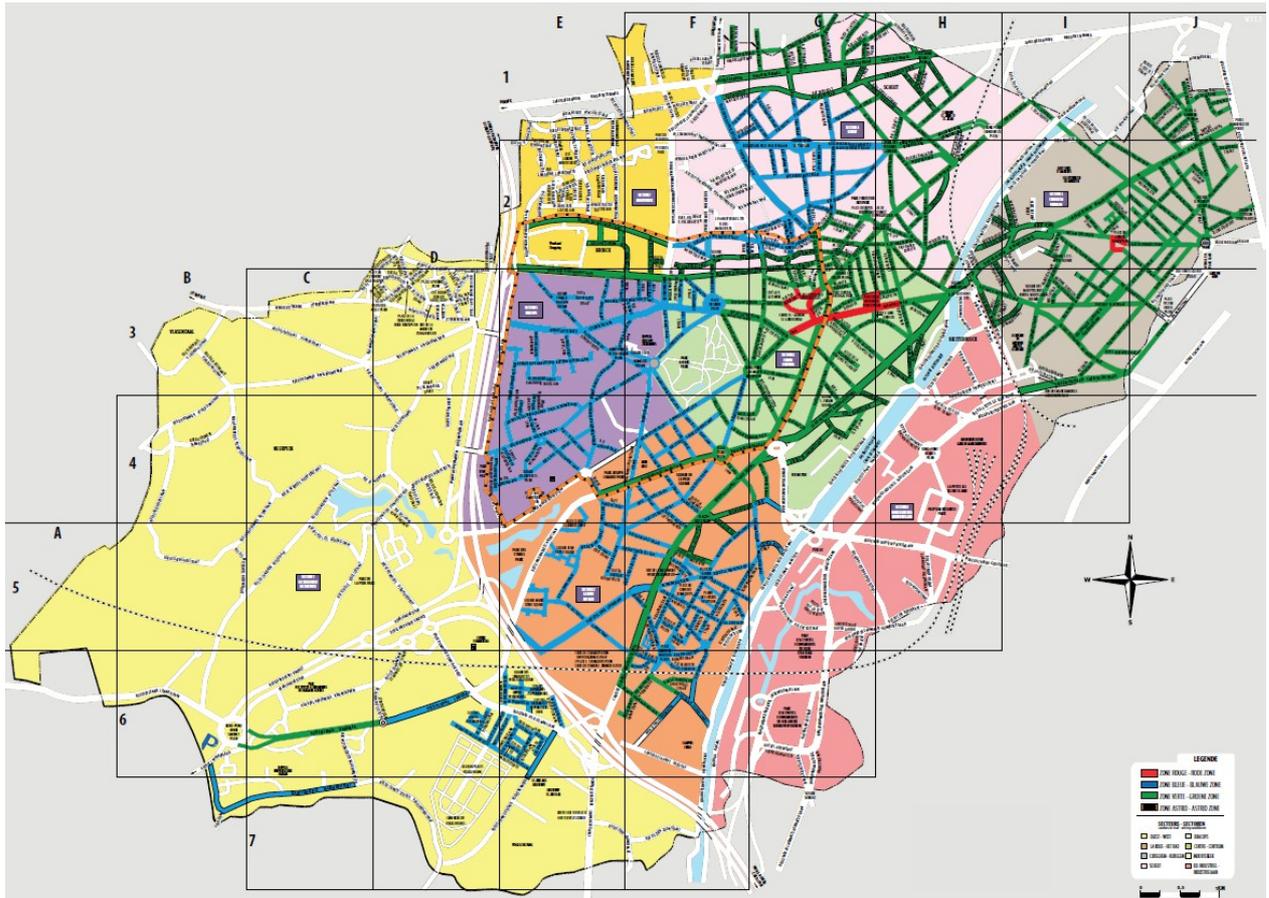
Le plan d'action **Agenda 21, approuvé en septembre 2012**, contient différentes actions concrètes visant à améliorer le mobilité cyclable dans la commune::

- L'administration à vélo (action 1E): mise à disposition de près de 50 vélos de services, organisation d'excursions et événements à vélo pour promouvoir la pratique du vélo auprès des agents communaux
- Itinéraires cyclables (action n°8A): signalisation et marquage
- Étendre l'offre en parking vélo (action n°8B)
- Mon vélo, ma liberté (action n°8D): excursions familiales à vélo pour découvrir des quartiers

Afin de renforcer la concertation avec les usagers, une **commission consultative vélo** a été instaurée depuis 2003 à Anderlecht. Celle-ci rassemble 12 citoyens représentants des usagers qui sont réunis périodiquement en présence du responsable politique de la Mobilité, de la Cellule Mobilité, de service Travaux publics et du service Développement durable ainsi que du manager vélo au niveau régional. Il existe également une commission mobilité et circulation, avec de représentants de la police et de différents services communaux (urbanisme, travaux publics, mobilité,...) . Celle-ci se réunit tous les 15 jours.

La commune affecte un budget annuel de **50.000 €** à la réalisation **d'aménagements vélos** (marquages, balisage, stationnement) sur voiries communales. Il y a également un **budget de fonctionnement** de **35.000 €** par an, qui sert notamment à organiser des activités de promotion (Journée de la mobilité douce, course de vélos pliables, Anderlecht Village lors du dimanche sans voiture,...).

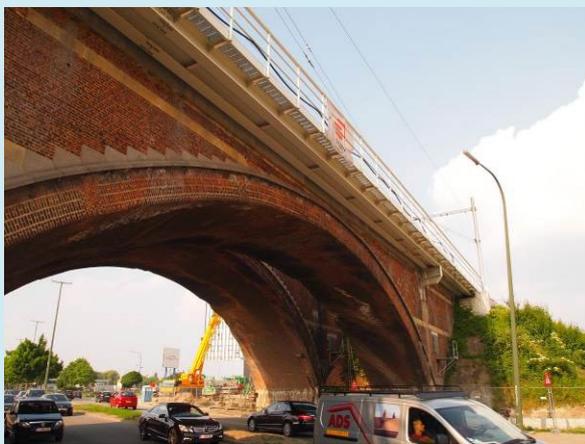
Une étape importante dans la politique de mobilité sous la législature actuelle (2006-2012) a été la mise en œuvre du **plan de stationnement** en 2009. Ce plan de stationnement délimite les diverses zones de stationnement avec leur propre système de tarification et de limitation de la durée. Certains groupes d'usagers peuvent bénéficier de cartes de dérogation (riverains, visiteurs,...). Ce plan de stationnement constitue un premier pas vers une utilisation plus efficace de l'espace public et la maîtrise de la pression de stationnement. À terme, ceci implique plus d'espace disponible pour le vélo ainsi qu'un incitant supplémentaire à la pratique du vélo.



Zones de stationnement Anderlecht: <http://www.anderlecht-parking.be/fr/19/plan-des-zones>

La cyclabilité

Afin de se faire une idée de la cyclabilité d'Anderlecht, le groupe de travail communal Bypad a fait une visite de terrain à vélo. Les images ci-dessous en donnent une impression. Il ne s'agit pas d'une analyse exhaustive du territoire. Des pistes d'améliorations sont proposées pour les endroits visités.



Boulevard Industriel, liaison principale depuis le sud de Bruxelles en direction d'Anderlecht. Des pistes cyclables séparées et bidirectionnelles sont indiquées. La pont de la ligne 50A est un point difficile.



Quai Veeweyde, tronçon de la route du canal. L'asphaltage est recommandé pour répondre aux normes de qualité du RER vélo. Il serait intéressant de réaménager le pont de la rue Dehem de façon à améliorer la qualité des circulations piétonnes et cyclistes en direction de Forest, en réduisant en même temps la circulation de transit du quartier de la Roue.



Rue de Veeweyde, sur l'ICR rocade B : le niveau de confort très inégal.



Boulevard Aristide Briand, itinéraire RER-vélo potentiel. Possibilité d'aménager une piste cyclable de grande qualité dans la berme centrale.



Boulevard Théo Lambert et Maurice Carême : de l'espace pour le vélo. Des pistes cyclables séparées sont préférables.



Boulevard M.Carême – itinéraire RER vélo potentiel. Besoin d'aménagements vélo de grande qualité : pistes séparées, asphaltage.



Olympische Dreef – onderdoorgang Simonettaan



Drève Olympique. Passage dénivelé confortable en-dessous du boulevard Henri Simonet (bretelle d'autoroute) en direction de Neerpede.



Avenue du Luizenmolen. De l'espace pour le cycliste. Amélioration du niveau de confort souhaitable.



Carrefour avenue d'Itterbeek – Nécessité d'aménager le raccord avec le réseau vélo du Brabant Flamand (Bovenlokaal Fietsroutenetwerk).



Les voiries locales sont souvent suffisamment larges pour permettre un bon confort cyclable. Malheureusement, le stationnement en voirie enlève une grande partie de l'espace public aux piétons et cyclistes.



Nœud de circulation au niveau du pont de canal du square Vandervelde: un grand obstacle pour les cyclistes. Une liaison vélo de qualité entre Cureghem et le reste de la commune est cependant indispensable.



Rue Brogniez (dernier tronçon) - ICR 9. La liaison ICR peut être renforcée en instaurant une rue cyclable, autorisant la desserte locale. La traversée du boulevard. Poincaré vers le Pentagone est un grand point difficile à résoudre.

Potentiel du vélo

Le PCM compte essentiellement sur le renforcement des transports en commun et l'impact dissuasif du stationnement réglementé pour atteindre l'objectif d'une diminution de la pression automobile de 20%. Cependant, une analyse des pôles d'attraction, du relief, des possibilités de concentrer davantage les flux de circulation et des opportunités d'espace à affecter au vélo indique un **potentiel vélo important**, comme mode principal et en complémentarité avec les transports en commun.

Sachant que 62% des déplacements en RBC font moins que 5 km et seulement 3,4%¹¹ des déplacements se fait à vélo, il est évident qu'une politique beaucoup plus active en faveur du vélo est nécessaire. Dans cette classe des déplacements jusqu'à 5 km, un grand nombre se font encore en voiture et en transports en commun. Et l'on sait que les réseaux de ces deux modes sont en permanence aux limites de leur capacité. Il est dès lors impératif de **favoriser le vélo pour une part importante des déplacements à petite et moyenne distance**.

Dans le contexte régional, Anderlecht dispose **d'atouts spécifiques** pour devenir une véritable commune cyclable. Le relief est quasi plat partout et dans beaucoup de quartiers, la place est tout à fait disponible pour des aménagements cyclables de qualité. Aussi dans les zones urbaines les plus denses, des possibilités existent pour apaiser la circulation sur des itinéraires vélos choisis en appliquant des mesures de circulation et en instaurant les zones 30. Globalement, Anderlecht a un potentiel cyclable important.

¹¹ Beldam 2010

1.3 La méthode BYPAD

BYPAD a été développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen. BYPAD est basé sur les **meilleures expériences européennes**, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie **Audit de la Politique Cyclable (Bicycle Policy Audit)** et est basé sur les méthodes du « total quality management ». La politique cyclable est considérée comme **un processus dynamique** dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique vélo et leurs résultats sont au centre de l'attention, mais aussi tout particulièrement la question de savoir comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives. Ceci permet d'analyser en parallèle les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

La méthode BYPAD utilise un **questionnaire standardisé**, structuré en **9 modules**, couvrant l'ensemble des composantes d'une politique cyclable intégrale. Un groupe **d'acteurs locaux** l'utilise comme point de départ pour évaluer la politique cyclable sur un ensemble exhaustif de critères. Celui-ci comprend des *cyclistes*, des *décideurs politiques* et des *techniciens communaux*. Ensemble ils définissent les forces et faiblesses ainsi que les priorités pour l'avenir de la politique cyclable.

Pour chacune des 9 composantes d'une politique cyclable, le groupe de travail situe le niveau de développement sur **une échelle de 4 niveaux de développement** :

- *Niveau 1 – approche au cas par cas.* Des problèmes sont résolus quand elles s'imposent et seulement quand elles s'imposent, selon le principe du sapeur-pompier.
- *Niveau 2 – approche isolée.* Un ou des responsables vélo mettent en œuvre une politique cyclable du mieux qu'ils peuvent, en travaillant dans leur coin, selon le principe 'Robinson Crusoe'.
- *Niveau 3 – approche système.* La politique cyclable est très complète et transversale, bien ancrée dans la politique de mobilité à long terme. Un ensemble d'acteurs mettent en œuvre des projets forts, selon le principe 'l'affaire de tous'.
- *Niveau 4 – approche intégrée.* La politique cyclable atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux. Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 1 – Les modules BYPAD



Figure 2 – Les niveaux de développement BYPAD



La valeur ajoutée de la méthode BYPAD est de **contribuer à la réussite de la politique cyclable** :

- Une politique cyclable approfondie, grâce à la prise en compte de l'ensemble des composantes dans le questionnaire, qui est un outil pédagogique et de réflexion.
- Une politique cyclable mieux portée, grâce au travail de consensus entre les acteurs responsables pour sa mise en œuvre, une dynamique à long terme.
- Le lancement d'une dynamique à long terme, grâce à des audits BYPAD de suivi.
- Label de qualité et échanges européens, grâce à l'insertion de la commune dans le réseau BYPAD (www.bypad.org).

Toutes les communes ayant appliqué la méthode BYPAD obtiendront le **certificat BYPAD**, label officiel indiquant leur engagement pour une politique cyclable intégrée.

Figure 3 – BYPAD: valeur ajoutée pour le PLAN VELO

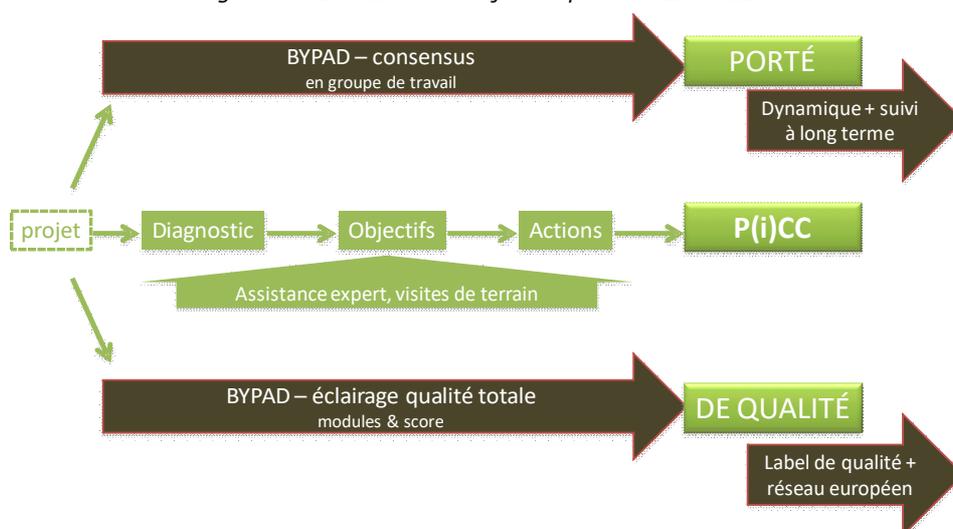


Tableau 1 – Composition du groupe de travail communal BYPAD

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email / tél
Usager	Gerben Van Den Abeele	Fietsersbond	Gerben.vda@gmail.com
Usager	Pascal Panis	Gracq	Pascale.p@hotmail.com
Usager	Loik Dal Molin	Gracq	loikd@hotmail.com
Décideur politique	Mustapha Akouz	Echevin des Travaux publics	makouz@anderlecht.irisnet.be
Décideur politique	Françoise Carlier	Echevine de la Mobilité	fcarlier@anderlecht.irisnet.be
Décideur politique	Elke Roex	Echevine des Affaires néerlandophones	Elke.roex@skynet.be
Décideur politique	Philippe Debry	Conseiller communal	pdebry@perso.irisnet.be
Fonctionnaire	Patrice Demol	Directeur du service Développement urbain et Mobilité	pdemol@anderlecht.irisnet.be
Fonctionnaire	Alain Gosset	CEM	Agosset@anderlecht.irisnet.be
Fonctionnaire	Christophe Bourgois	Agenda 21	cbourgois@anderlecht.irisnet.be
Fonctionnaire	Jan Lavrijsen	Travaux publics	jlavrijsen@anderlecht.irisnet.be

Tableau 2 – Calendrier de l’AUDIT BYPAD

1^{ière} Etappe - BYPAD	
27/03/2012	Journée de lancement
17/04/2012	GROUPE DE TRAVAIL : réunion de lancement
19/04/2012	Réunion de travail avec CEMA
30/05/2012	Visite de terrain
13/06/2012	GROUPE DE TRAVAIL 2 : consensus
20/07/2012	Rapport intermédiaire
03/09/2012	GROUPE DE TRAVAIL 3 : Plan d’action
15/10/2012	Rapport final AUDIT BYPAD
14/01/2013	Certificat BYPAD – colloque Vélo RBC

2^{ième} Etappe – plan d’action Vélo	
23/10/2012	Réunion de travail avec la Cellule Mobilité
10/12/2012	GROUPE DE TRAVAIL 4° : Plan d’action Vélo

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

		
BYPAD SCORES Anderlecht 2012		
	BYPAD-score	%
1. Besoins des cyclistes		
1. Récolte de l'information sur les besoins	1,0	25,0%
2. Participation des cyclistes au processus décisionnel	3,0	75,0%
	2,0	50,0%
2. Responsabilité et Coordination		
3. Importance au niveau de l'administration	2,0	50,0%
4. Importance au niveau politique	2,0	50,0%
5. Coopération avec partenaires extérieurs	1,5	37,5%
6. Importance au niveau de la police	0,0	0,0%
	1,4	34,4%
3. Politique cycliste dans les textes		
7. Programmation de la politique cycliste	2,0	50,0%
	2,0	50,0%
4. Moyens et acteurs		
8. Financement	2	50,0%
9. Formation du personnel et mandataires	1,5	37,5%
	1,8	43,8%
5. Infrastructure et sécurité		
10. Réseau cyclable	1,5	37,5%
11. Entretien des infrastructures	1,0	25,0%
12. Stationnement vélo	2,0	50,0%
	1,5	37,5%
6. Communication et Promotion		
13. Information du public	2,0	50,0%
14. Encourager le vélo	1,0	25,0%
	1,5	38%
7. Education		
15. Education et formation	0,5	12,5%
	0,5	12,5%
8. Actions complémentaires		
16. Décourager l'usage de la voiture	2,0	50,0%
	2,0	50,0%
9. Evaluation et Impacts		
17. Evaluation	0,0	0,0%
	0,0	0%
Qualité politique cyclable		
	BYPAD-score	1,4
		35,1%

Figure 4 – Diagnostic BYPAD

1.5 Le diagnostic par module

Le score BYPAD global (1,4) indique que la commune d'Anderlecht se situe entre une approche au cas par cas en une approche isolée. Un certain nombre d'initiatives ont déjà été lancées pour renforcer la place du vélo dans la politique communale de mobilité. Les efforts fournis par le personnel qui se charge de la politique cyclable sont hautement appréciés, autant par les décideurs politiques que par les cyclistes. Néanmoins, il reste encore du chemin à parcourir. Des améliorations sont nécessaires, autant sur le plan de l'information aux usagers que sur le plan des réalisations sur le terrain (aménagement sûrs, entretiens, offre de stationnement, instauration de zones 30...). Les efforts de réduction de circulation sont encore très modestes, mais la mise en œuvre du plan communal de stationnement était sans contestation une décision importante et courageuse.

Ci-dessous, nous résumons les réactions et remarques formulées lors de la réunion consensus Bypad.

1.5.1. Besoins des cyclistes (score 2)

Anderlecht dispose depuis 2003 d'une commission consultative vélo, qui se réunit régulièrement (5 fois par an). Les usagers (Fietzersbond, Gracq) signalent néanmoins que son fonctionnement est loin d'être optimal : réunions seulement à l'insistance des usagers, absence d'un agenda clair, absence de PV.

La commission vélo est consultée systématiquement en phase de démarrage ou d'élaboration de projets vélo (extension des range-vélos, signalisation d'itinéraires, organisation d'évènement promotionnels,...)

La composition de la commission est définie par un règlement officiel. Le CEMA en assure la coordination, mais la présence de l'échevin reste exceptionnelle.

Aucune autre initiative n'existe pour connaître les besoins et la satisfaction des usagers.

1.5.2. Responsabilité et coordination (niveau 1,4)

La commune dispose depuis 2000 d'un conseiller en mobilité. Un second agent avait été engagé en 2002 au sein de la cellule mobilité, mais n'est plus en poste depuis le milieu de l'année 2011 et ne sera remplacé qu'en janvier 2013. Une commune de plus de 100.000 habitants a bien besoin d'une cellule mobilité plus conséquente.

Les efforts et la motivation du CEMA sont très appréciés, autant par les usagers que les décideurs.

La cellule mobilité collabore activement avec le service développement durable en charge de l'Agenda 21 local.

Il n'est pas clair dans quelle mesure la cellule mobilité est intégré dans un département plus large ; il y a peu d'échanges avec le service des travaux publics, et les réalisations concrètes sont lentes. Il existe bien une commission mobilité, composé de fonctionnaires des différents départements, qui se réunit toutes les 2 semaines.

Au niveau du collège du Bourgmestre et des échevins, la politique vélo reste un thème marginal, qui n'est pas portée comme un thème mobilité à part entière par l'ensemble du collège. La commune était néanmoins la première à demander d'être équipée du service Villo. En matière de stationnement, elle a pris l'initiative de mettre en œuvre un plan de stationnement global.

La collaboration avec Bruxelles Mobilité en matière des ICR est bonne, mais la commune est frustrée par la lenteur de la réalisation sur le terrain. Régulièrement, différents services régionaux ont des avis divergents par rapport à des dossiers de réaménagements ou d'itinéraires cyclables. Lors de demandes de permis d'urbanisme pour le réaménagement de l'espace public, l'avis Bruxelles Mobilité devait être demandé systématiquement.

Il n'y a aucun contact avec les communes flamandes voisines. La collaboration avec la police en matière de politique vélo reste marginale (par exemple en matière de contrôle du stationnement illégal, des brigades à vélo...). La police donne seulement des avis en matière du code de la route à l'occasion du réaménagement de voiries ou de d'itinéraires cyclable, mais des actions de contrôle en faveur des cyclistes sont rares.

1.5.3. La politique cyclable dans les textes (score 2,0)

La commune d'Anderlecht dispose d'un PCM depuis 2005 et dans la même période un plan zone 30 et un plan de réaménagement de l'espace public ont été élaborés. L'Agenda 21 a repris un nombre d'actions concernant le vélo.

Ni le plan d'action du PCM, ni celui de l'Agenda 21 sont liés à une planification budgétaire concrète, et la calendrier de mise en œuvre reste donc vague.

1.5.4. Moyens et acteurs (score 1,8)

Le financement de la réalisation de mesures vélo est assuré d'une part via un budget aménagements vélo et d'autre part via un budget de fonctionnement global (donc plus large que la promotion vélo). Il s'agit respectivement de 50.000 € et de 35.000 € par an. Ces moyens financiers limités ne permettent pas des mesures structurelles d'aménagement, et la commune compte dès lors sur le soutien régional, par exemple dans le cadre des contrats de quartiers durables.

La commune est demandeuse d'un soutien financier plus important de la région pour l'aménagement d'infrastructures cyclables. Pour l'instant, les communes peuvent essentiellement s'appuyer sur les contrats de quartier durables, mais ceux-ci sont trop peu orientés mobilité.

1.5.5. Infrastructure et sécurité (score 1,5)

L'ensemble des rues en sens uniques a été mis en SUL. La commune était une des premières à participer au projet Villo. Vu les moyens financiers limités, il existe très peu d'initiatives d'aménagements cyclables de grande qualité. Les aménagements se limitent à des marquages et du balisage.

Les ICR ont été partiellement réalisés, mais le niveau des aménagements est très inégal.

En matière d'entretien, l'attention est surtout orientée vers les ICR. La commune n'a pas de programme d'entretien spécifique pour aménagements cyclable.

En matière de stationnement, un nombre important de parkings-vélos ont été installés à proximité des pôles d'attraction principaux et la commune tient l'inventaire du nombre et des implantations. Néanmoins, les cyclistes estiment qu'il y a un grand manque en stationnement sécurisé et qu'il faudrait développer activement l'offre pour les habitants dans les quartiers denses, sous forme de garages vélo en immeubles ou des vélobox en rue.

1.5.6. Communication et promotion (score 0,5)

La commune prend des initiatives d'événements « vélo », comme la Fête de la Mobilité Douce annuelle qui intègre la course de vélos pliables.

La commune demande que des événements et campagnes de promotion soient coordonnés à l'échelle régionale, afin de décharger les communes d'une grande partie du travail préparatoire.

La commune soutient activement des initiatives régionales, telles que le Brevet du Cyclistes et le plan de déplacement dans les écoles. Le nombre d'écoles participantes n'est pas clair.

1.5.7. Education

Voir point précédent

1.5.8. Actions complémentaires (score 2,0)

Malgré la mise en œuvre d'un plan de stationnement communal, Anderlecht est toujours vécu comme une commune très orientée voiture. L'offre de stationnement en rue est énorme, et la pression de stationnement reste forte. La commune a introduit une régulation tarifaire, mais le stationnement en voirie reste très bon marché.

La pression du stationnement autour du parc Astrid lors de grands matchs est toujours un grand problème.

La problématique du trafic parasite à travers les quartiers d'habitation ne crée pas un climat agréable pour le vélo. Tant en matière de régime de vitesse (extensions des zones 30) qu'en matière de plans de circulation (suppression des itinéraires de transit traversant les quartiers) il reste d'importants progrès à faire.

1.5.9. Évaluation et impacts (score 0)

La cellule de mobilité assure le rapportage de l'état d'avancement du plan d'action du PCM.

L'Observatoire du Vélo régional effectue des comptages vélo réguliers. Il n'y a que deux points de comptage à Anderlecht. Il n'est pas clair quel usage fait la commune des résultats de ces comptages. La commune ne réalise pas d'enquêtes auprès des cyclistes.

1.6 Pistes d'actions par module

Les pistes d'actions mentionnées ci-dessous ont été proposées et discutées lors de la 3e réunion Bypad (3 septembre 2012). Il s'agit de pistes à explorer et préciser lors de la rédaction du Plan d'action vélo pour la commune (décembre 2012). Les actions considérées comme pouvant avoir un effet levier maximal sont soulignées en gras.

1.6.1. Besoin des cyclistes

1. Revalorisation de la commission communale vélo – réunions trimestrielles avec agenda et compte-rendu.
2. **Prévoir une procédure pour des demandes en parkings vélo/ box vélo** via le site internet <http://www.anderlecht-parking.be>
3. **Organisation des besoins en stationnements vélo (vélo-box ou stationnement vélo intérieure) dans les quartiers résidentiels.** Commençons dans les quartiers dans le centre (Roue, Wayez, Scheut, Cureghem)
4. Organisation d'une enquête de satisfaction par quartier par rapport à la politique cycliste – BICYCLE ACCOUNT d'Anderlecht (sur base de l'exemple de l'observatoire du vélo de Copenhague: Copenhagen City of Cyclists: Bicycle Account).

1.6.2. Responsabilité et Coordination

5. **Elargissement de la cellule Mobilité pour passer de une à 3 personnes (CEMA), avec les tâches suivantes:**

- Mobilité générale – (transports publics, politique de stationnement, ...)
- Vélo – infrastructure vélo, parkings vélo et sensibilisation.
- Mobilité – infrastructure (y compris l'infrastructure vélo).

Il existe actuellement un manque structurel de personnel, avec pour conséquences que de nombreux plans restent lettre morte et que peu de projets se réalisent sur le terrain.

6. La commission de mobilité aborde la politique cycliste lors de chaque réunion bimensuelle
7. Création d'une cellule vélo regroupant des personnes issues des services mobilité, travaux publics, urbanisme et police, qui suivent de près les projets d'infrastructure vélo.

Actuellement, on observe principalement un manque de coordination et de suivi entre les services responsables de la conception et les services responsables de la réalisation. Ceci a pour conséquence que peu de projets vélos sont effectivement réalisés (ex: signalisation de l'ICC A1). Les projets sont ainsi sous-traités autant que possible pour en accélérer la réalisation.

8. **La commune d'Anderlecht travaille activement à la conclusions d'avenants vélo** avec la Région bruxelloises, pour réaliser des projets vélo sur le terrain. **La commune souhaite une répartition des subsides de 30% pour la Région et 70% pour la commune.**
9. Brigade cycliste en rue, et les agents de quartier se déplacent de préférence à vélo
10. **Le collège des Échevins et les membres du conseil communal s'engagent à se déplacer autant que possible à vélo pour des déplacements de courte distance à Anderlecht (fonction d'exemple).**
11. L'échevin de la mobilité et/ou les conseillers communaux suivent la formation CEMA (ou un coaching adapté autour de la politique de mobilité).

1.6.3. Politique cycliste dans les textes

12. Élaboration d'un plan d'action vélo avec programmation, budget et une service gouvernementale pour la mise en œuvre des mesures.

1.6.4. Moyen et Acteurs

13. Formation d'un manager vélo au sein de la cellule mobilité et formation d'un CEMA au sein de la police
14. **Prévoir un budget supplémentaire pour les infrastructures et stationnements vélo. Le budget de fonctionnement dédié à la politique vélo s'élève à 50.000 €/an, l'objectif étant d'atteindre un montant de 5€/habitant, ce qui correspond à environ 500.000 €/an en 2018.**
15. **Les projets vélo sont sous-traités depuis la conception jusqu'à la réalisation sur le terrain.**

Les projets vélos sont sous-traités autant que possible pour en accélérer la réalisation. Le CEMA de la commune d'Anderlecht rédige les appels à projet et est en charge du suivi.

1.6.5. Infrastructure

16. **Soutien de la Région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) pour la réalisation accélérée des ICR.**
17. **Réalisation des ICC complémentaires aux ICR (avenants avec la Région?).** .
18. Sélection des types de parkings à utiliser partout à Anderlecht (arceaux, box, abris, ...).
19. **Installer des parkings vélo couverts tant pour les visiteurs que pour le personnel de l'ensemble des bâtiments communaux (maison communale, écoles communales, etc).**
20. Sélection des pôles d'attraction/nœuds intermodaux où installer des parkings vélo couverts (gare RER COOVI, Cureghem, stations métro, ...)
21. Projet stratégique autour **d'un grand parking vélo (habitants, visiteurs) au métro Saint-Guidon** (au centre, nœud de transport public). A envisager lors du réaménagement de la Place de la Vaillance et la réalisation d'un parking souterrain.
22. Mettre en place une procédure permettant aux habitants de demander le remplacement d'une place de stationnement auto en places de stationnements vélo devant ou près de chez eux.
23. Prévoir des stationnements vélo de manière automatique lors de chaque réaménagement de voirie.
24. Contrôle systématique du respect du RRU concernant le local vélo.

1.6.6. Communication et promotion

25. Création d'une page web concernant la politique cycliste avec la possibilité d'annoncer des suggestions/plaintes, ...
26. **Organisation de balades à vélo de bienvenue pour les nouveaux habitants, et visite des différents quartiers d'Anderlecht.**
La commune dispose de 15 vélos qui pourraient être mis à disposition pour ces balades.
27. Organisation annuelle de la course de vélos pliables pendant la semaine de la mobilité
28. Organisation du bikepooling en collaboration avec les écoles

1.6.7. Éducation

29. Encourager toutes les écoles primaires à faire le Brevet du cycliste
30. Aménagement et signalisation d'un itinéraire vélo éducatif pour apprendre à rouler à vélo dans le trafic

1.6.8. Actions complémentaires

31. Rendre effective la hiérarchie des voiries via l'aménagement d'infrastructures vélo et l'implémentation de mesures de circulation.
32. Diriger les flux de trafics vers les grands axes de circulation et aménager des quartiers à faible trafic en y supprimant le trafic de transit.
33. Libérer de l'espace supplémentaire pour des infrastructures vélo en déplaçant le stationnement auto actuellement en voirie vers des parkings souterrains.
34. Supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentielles

1.6.9. Évaluation en impact

35. Augmenter le nombre de points de comptage de l'observatoire du vélo.
36. Se doter d'un outil géographique (base de données intégrée) permettant l'inventaire, la planification et le suivi de tout aménagement, permettant l'interrogation des données vélo
37. Faire des enquêtes de satisfaction périodiques sur les réalisations du plan d'action vélo

2 LE PLAN VÉLO : LE VÉLO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

Dans ce deuxième chapitre, les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations du groupe de travail communal sont traduites dans un plan d'action concret.

2.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cyclable communale peuvent être résumés comme suit :

- Le PLAN VELO vise à stimuler la **pratique quotidienne** du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PLAN VELO vise avant tout à **réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité générale**, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer **l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal**, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cyclable	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

Les actions et mesures proposés sont le résultat du processus d'évaluation BYPAD. C'est la raison pour laquelle ce plan vélo propose des mesures leviers prioritaires pour la politique vélo. Il s'agit des mesures à réaliser pendant la législature de 2013-2018 et qui ont le plus grand effet pour stimuler la pratique de vélo quotidien.

La relation entre les 9 modules BYPAD et les 4 champs d'action du plan vélo est la suivante :

<i>CHAMP D'ACTION</i>	<i>MODULES BYPAD CORRESPONDANTS</i>
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure et sécurité – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires - maîtrise de la circulation et du stationnement
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cyclable dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

2.2 Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

2.2.1. Orientations pour la cyclabilité

Les besoins des cyclistes doivent être le point de départ du réseau et des infrastructures. Le réseau qui attirera le plus de cyclistes doit se rapprocher d'un ensemble de 5 critères de qualité, internationalement reconnu.

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, avec des bordures abaissées, en bon état d'entretien, avec un éclairage et un balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

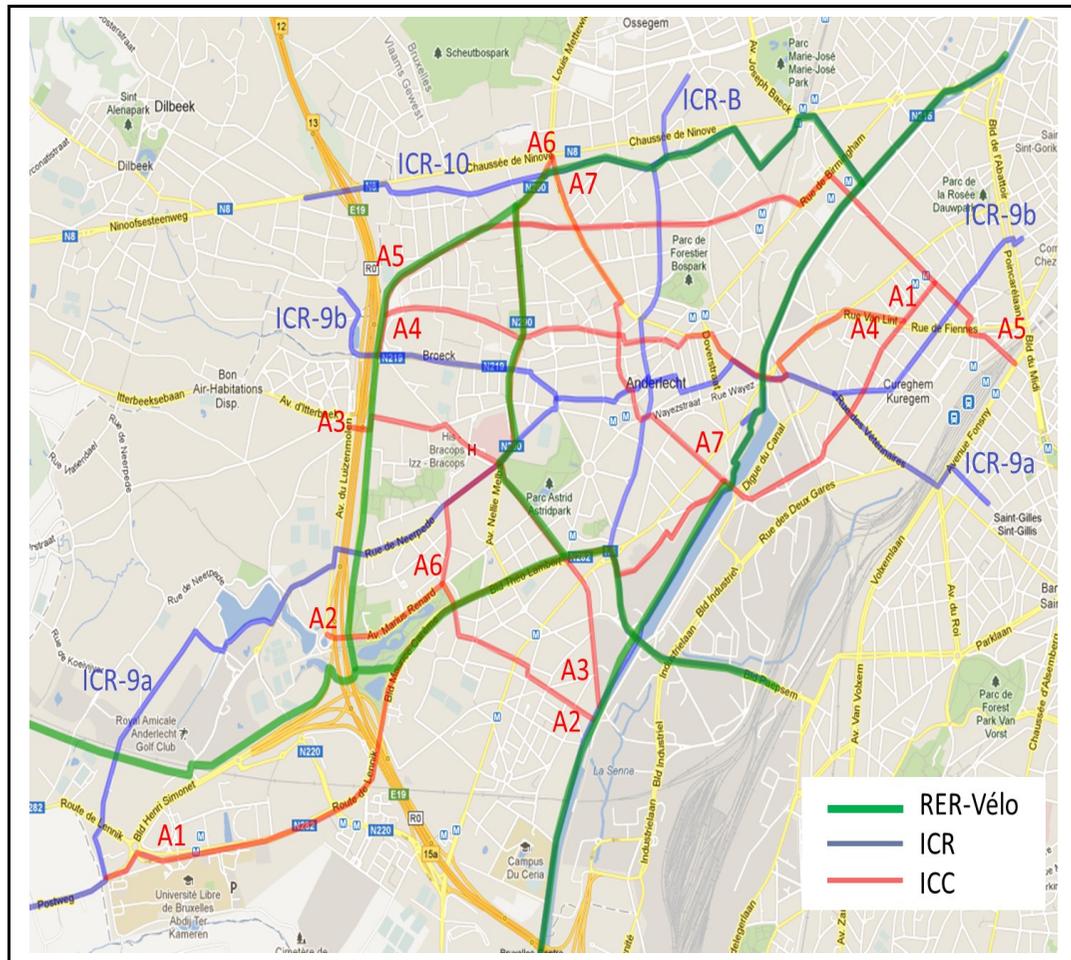
Il convient de souligner que le **'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doivent toutes être cyclables (objectif IRIS II), donc adapté à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et locaux (ICR et ICC)** offrent des liaisons vélo privilégié et recommandés.

Les tracés des Itinéraires Cyclables Communaux ont été définis sur base des propositions reprises dans le Plan Communal de Mobilité et affinés en concertation avec la Commission consultative Vélo.

Outre ce réseau structurant, la Région de Bruxelles-Capitale a récemment identifiée des **itinéraires RER-vélo en collaboration avec la Région flamande**. Ces itinéraires RER-vélo seront réaménagés comme des routes vélo rapides qui rendront possible des déplacement vélo supra-locaux.

La carte ci-dessous montre les routes ICR, ICC et RER-vélo à Anderlecht.

Carte 1: Itinéraires RER-Vélo, ICR et ICC en Anderlecht



En ce moment la Région bruxelloise œuvre à la réalisation des itinéraires ICR. Dans le futur, la Région commencera également à mettre en œuvre des aménagements pour le réseau RER-vélo.

Avec ce plan vélo la commune d'Anderlecht établit une liste de priorités claires pour réaliser les routes ICC pendant la législature de 2013-2018. Le balisage et la sécurisation rapide de ces itinéraires est déjà prévu d'ici 2014 dans le cadre du plan d'action Agenda 21.

Le point de départ est que tous les déplacements vélo soient possible en toute sécurité et de manière confortable. Pour obtenir ce niveau de sécurité et de confort, la grille décisionnelle ci-dessous est utilisée pour déterminer le niveau minimum pour les aménagements vélo, que ce soit pour les routes RER-vélo, les ICR et les ICC.

Le choix des aménagements vélo est déterminé par les trois facteurs suivants :

- Intensité des cyclistes
- La vitesse de fait du trafic motorisé (V_{85})
- Intensité du trafic motorisé

La grille décisionnelle montre que sur les itinéraires vélo (ICR, ICC) en voiries locales, des mesures d'apaisement de la circulation sont indiquées, pour modifier les paramètres volumes / vitesses / espace. Cela est possible via les interventions suivantes:

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation par des mise à sens unique, des sens uniques opposés, des tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire transports publics et taxis, etc.
- **Diminuer la vitesse effective** = dispositifs physiques de modération des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, déplacements d'axe, coussins berlinois) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en minimisant le gêne pour cyclistes (bypass)
- **Libérer l'espace nécessaire** pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

2.2.2. Des mesures levier pour rouler à vélo

Ce programme d'action énumère les projets stratégiques pour réaliser un réseau vélo sûr et confortable. Ces projets doivent être réalisés dans la législature **2013-2018**.

La carte 3 donne un aperçu général des projets stratégiques 'rouler à vélo'

1. La réalisation des ICC (= des aménagements sécurisé + signalisation)

La réalisation des ICC suivantes est prioritaire:

Réalisation ICC A1 Erasme – Conseil [PROJET A1]

- La signalisation est déjà réalisée en en 2012

Revalorisation des aménagements vélo

- Apaisement du trafic automobile de l'avenue Docteur Zamenhof, de l'avenue V. Olivier, de la rue des Goujons, de la rue George Moreau et de la rue de la Clinique + marquage de bandes cyclables suggérées (voie locale + jonction ICC)
- Prolonger les pistes cyclables séparées à partir de la Route de Lennik jusqu'au Boulevard Maurice Carême et le Boulevard Theo Lambert (à réaliser par Bruxelles Mobilité).

NOTES: le giratoire au niveau du croisement avec l'avenue F. Hals et celui au niveau de l'avenue G. Stassart viennent d'être refaits. Il n'est donc pas possible de faire passer la piste cyclable au milieu.

- Piste cyclable sur le terre-plein central du Boulevard Aristide Briand entre le giratoire Verdi et la chaussée de Mons (à réaliser par la Région)
- Améliorer la traversée vélo au Carrefour de la chaussée de Mons (plans en préparation par Bruxelles Mobilité)

Réalisation ICC A3 Bon Air – Canal [PROJET A2]

Revalorisation des aménagements vélo:

- Sécuriser les circulation cyclistes au sein des giratoires de la rue Huet
- Réduire le trafic transit sur l'avenue Paul Janson
- Dans la rue Wayez, sécuriser les circulations cyclistes dans le cadre du projet de réaménagement de la rue Wayez lié au renouvellement des rails de tram et de la modification du plan de circulation (*suppression de parkings le long de la voirie avec transfert des parkings vers un parking souterrain prévu sous la Place de la Vaillance*).
- Signalisation ICC A3

Réalisation ICC A4 – Westland – Conseil [PROJECT A3]

Sécuriser les carrefours les plus importants + aménagement des pistes ou de bandescyclables sur la chaussée de Mons et la rue Van Lint

- Sécurisation du Carrefour de l'avenue Groenings De May (à réaliser par la Région)
- Réduire la circulation automobile dans la rue Adolphe Willemyns – fermer l'accès au Westland Shopping Center

Au nord du Westland Shopping Center il y aura une nouvelle école. L'intensité de la circulation dans la rue Adolphe Willemyns à cause de l'accès au Westland Shopping Center devra être évitée. Dans une circulation automobile réduite on peut aménager des bandes cyclables suggérées.

- Des bandes cyclables suggérées rue Adolphe Willemyns et rue du Serment
- Des pistes cyclables ou bandes cyclables avenue Auber, –chaussée de Mons et rue Van Lint.
- Réaménagement du square Albert dans le cadre du contrat de quartier durable « Canal-Midi »: le passage du côté des immeubles du Foyer serait réservés aux transports publics et aux cyclistes. L'autre côté du square serait mis en double sens, avec mise en sens unique de la rue Van Lint.
- Signalisation ICC A4

REMARQUE: prévoir également un aménagement dans la rue des Pommiers: étroite, trafic important et vitesses élevées.

Sous-traiter la signalisation pour ICC A2 jusque et y compris ICC A7 [PROJET A4]

2. Soutien de la part de la région bruxelloise (Bruxelles Mobilité) dans la réalisation accélérée des ICRs.

Bruxelles Mobilité est responsable de la réalisation des jonctions ICR. On s'occupe de chaque route ICR-route dans son ensemble. Cette approche totale produit pourtant d'importants ralentissements parce que le dossier complet d'exécution souvent échoue à cause d'un nombre restreint de points noirs ou de lettres de réclamations concernant des points spécifiques.

Voilà la raison pour laquelle la commune d'Anderlecht demande que les dossiers d'exécution des jonctions ICR soient répartis. De cette façon on peut réaliser le plus vite possible les routes ICR sur le territoire d' Anderlecht.

Les points suivants méritent une attention particulière:

ICR 9:

- **Réaménagement du noeud canal / de l'avenue R. Vanderbruggen, la Chaussée de Mons. Il s'agit de l'accès de Cureghem pratiquement impossible maintenant pour les cyclistes. [PROJET A5]**
- **Réaménagement de la rue des vétérinaires avec des pistes cyclables séparées (l'espace est disponible). [PROJET A6]**
- **Sécuriser la traversée cycliste Boulevard Poincaré [PROJET A7]**

- **Prévoir des pistes ou bandes cyclables le long de la rue Neerpede entre l'avenue Lui-zenmolen et la Drève olympique (à la hauteur du centre d'entraînement de Royal Sporting Club Anderlecht) [PROJET A8]**

NOTES: faire une piste cyclable marquée en montée, et une bande cyclable suggérée en descente. Des plans ont déjà été établis pour un tel réaménagement.

ICR 10a :

- **Aménagement partiel de la rue Vansoust comme rue cyclable [PROJET A9]**
Financement via l'avenant Région-Commune pour l'aménagement des rues cyclables
- **Adapter la circulation rue Verdonkt (rue sens unique avec une piste cyclable marquée dans le sens opposé).**

ICR B:

- Sécuriser la traversée N8 (rue Melkerij – Avenue de Scheut)
- Déplacer ICR vers la Rue de la Semence (= circulation automobile réduite ou interdite)
- Des pistes cyclables au noeud avec la place de la Vaillance

2.3 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt

Champ d'action : stationnement vélo

2.3.1. Les objectifs pour le stationnement vélo

La possession d'un vélo est la condition primordiale pour une augmentation de l'usage de ce véhicule. La possibilité d'un parking sûr est la condition de base pour en stimuler la possession. La commune d'Anderlecht veut introduire une stratégie active concernant le parking vélo.

En offrant des parkings vélo on attaque en même temps de façon préventive le problème du vol de bicyclettes. En plus par une stratégie de parking vélo nous pouvons éviter le parking chaotique dans l'espace public. Surtout dans les environs de pôles d'attraction importants il faut veiller à ce que les vélos à l'arrêt n'encombrent pas trop l'espace public.



Eviter le chaos dans l'espace public par la promotion de parking vélo de haute qualité

Une caractéristique importante du parking vélo c'est que les cyclistes veulent des parkings adaptés à la durée de l'usage:

- **Le parking de courte durée** (par exemple pour faire des commissions rapides): on exige surtout la proximité et la vitesse et on veut faire des concessions concernant la sécurité et le confort.
- **Le parking de longue durée** (par exemple les navetteurs): on exige surtout la sécurité et le confort (parking couvert)

Pour satisfaire les désirs des usagers il faut une offre diversifiée de parkings

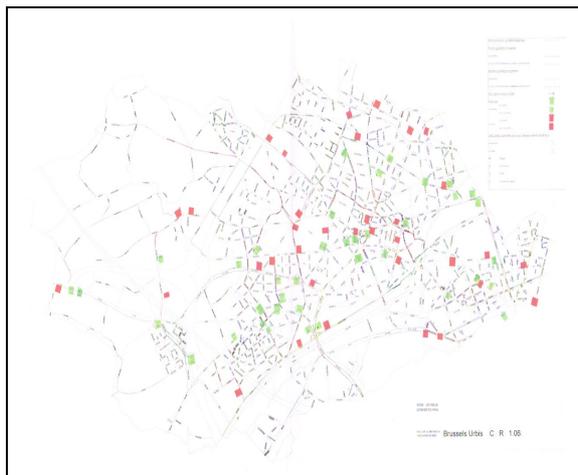
L'évaluation du BYPAD prévoit les mesures suivantes concernant le parking vélo.

2.3.2. Des mesures levier 'le vélo à l'arrêt'

B1. Inventaire des parkings vélo

Actuellement la commune d'Anderlecht dispose d'un aperçu général de l'offre existante de parkings vélo. Il s'agit d'une carte avec des indications manuelles des endroits de parkings vélo existants ou futurs (carte 4), réalisée par la Cellule Mobilité. Cette carte n'est actuellement plus à jour.

Carte 2: Endroits de parkings vélo Anderlecht



Source: une carte dessinée manuellement par le service de mobilité qui doit être mise à jour

Outre les parkings installés par la commune d'Anderlecht, cette carte recense également les parkings vélos installés par la STIB et la Région Bruxelloise à proximité des pôles de transport public ou d'autres pôles d'attraction importants.

Pour savoir combien de parkings vélo doivent être ajoutés et à quels endroits, il faut procéder à la mise à jour de l'offre existante de parkings selon les différents types (râtelier à vélos, parking couvert, coffre vélo/box, ...). Cet inventaire doit être transformé en fichier informatique SIG de sorte qu'il peut être actualisé en vue de l'extension de l'offre de parkings vélo.

B2. Prévoir une procédure de demande de parkings vélo /des boxs vélo. Voir [website http://www.anderlecht-parking.be](http://www.anderlecht-parking.be).

Pour pouvoir répondre vite à la demande de parkings vélo (dans les quartiers résidentiels) on élabore une procédure de demande pour remplacer un parking automobile par un parking vélo ou , des boxes à vélo.

La commune souhaite tendre vers le remplacement d'un parking automobile sur 15 par un parking vélo ou coffre vélo.



Des parkings vélo dans des quartiers résidentiels (parking de voisinage, coffre ou parkings vélo sur des anciens parkings automobile)

B3. Organisation de l'examen des besoins par quartier de parkings vélo intégrés ou box vélo.

Entre autres par un manque de parkings fermés la possession d'un vélo est limitée dans les quartiers résidentiels à urbanisation intense. Par une enquête on examine jusqu'à quel point il existe un besoin de parkings vélo intégrés, des coffres vélo dans les quartiers d'habitation.

La location de parkings vélo intégrés (par exemple dans un garage) se fait par la commune d'Anderlecht, l'agence régionale de stationnement ou un autre acteur.

Concrètement la commune commencera par faire un examen des besoins de parkings ou des boxes à vélos dans les quartiers suivants (à titre de quartier-pilote):

1. La Roue (en collaboration avec le collectif du Quartier durable)
2. Scheut (en collaboration avec l'équipe du Contrat de Quartier durable)
3. Aumale-Wayez

Si ces projets pilotes rencontrent du succès, cette démarche sera étendue vers d'autres quartiers.

La commune d'Anderlecht a déjà conclu un avenant avec la Région Bruxelloise concernant les boxes à vélo.

B4. Réalisation d'un point vélo Saint-Guidon/Vaillance (centre, noeud TP important).

Pour promouvoir la combinaison vélo et transport public il faut suffisamment de parkings vélo de haute qualité (couvert ou intégré) sur les noeuds TP les plus importants. Le STIB et la Région Bruxelloise s'occupent depuis longtemps d'une stratégie dans ce domaine.

Par leur position dans un domaine urbain ces parkings peuvent être utilisés aussi par les habitants.

Comme projet pilote d'un parking de quartier à usage combiné, on construit un parking intégré sous surveillance à Saint Guidon/Vaillance.

Le parking Saint Guidon peut se développer comme point vélo offrant les services suivants:

- Surveillance et entretien du parking vélo Saint-Guidon/Vaillance
- Réparation et location de vélos
- Centrale d'expédition vélo pour des vélos orphelins et des vélos volés à Anderlecht (réparation et entreposage pendant 6 mois, introduction sur www.velosretrouves.be, ...)

B5. Prévoir des parkings vélo couverts dans tous les bâtiments communaux (maison communale, foyers de rencontre, OCMW, écoles communales, ...)

A base de l'inventaire de l'offre de parkings vélo existants, on développe un programme pour la réalisation de parkings vélo couverts pour tous les bâtiments publics de la commune.

La priorité sera donnée au développement de l'offre de parkings vélo pour les écoles communales.

NOTES: prévoir aussi du stationnement au niveau de la bibliothèque, de la maison de l'emploi etc (au niveau de tous les services publics).

B6. A l'occasion du réaménagement des routes on prévoit systématiquement des parkings vélo

B7. Contrôle systématique du respect du règlement régional d'urbanisme(RRU) concernant les parkings vélo intégrés

A l'occasion de projets de nouvelles constructions l'ordonnance régionale urbaniste oblige de construire des parkings vélo intégrés. Le service communal urbaniste contrôle systématiquement le respect de cette ordonnance relative à la construction.

2.4 Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo

Champ d'action information, sensibilisation, éducation

2.4.1. Objectifs pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

Dans l'analyse BYPAD se manifestent les projets levier suivants à l'intérieur du domaine 'Encourager la pratique du vélo'.

2.4.2. Des mesures levier pour encourager la pratique du vélo

C1. Elaborer une page Web spécifique concernant la stratégie du vélo à Anderlecht avec la possibilité de communiquer des points chauds.

D'après l'exemple de la page web concernant la stratégie de parking de la commune d'Anderlecht on élabore une page web accessible sur le site web communal où on communique toutes les initiatives concernant la stratégie vélo.

C2. Organisation d'excursions vélo de bienvenue pour les nouveaux habitants pendant lesquelles on visite les différents quartiers d'Anderlecht

Comme introduction dans la commune d'Anderlecht, les nouveaux habitants seraient invités pour une excursion à vélo à travers les quartiers et les destinations les plus importants à Anderlecht.

La commune d'Anderlecht dispose déjà elle-même de 15 vélos à prêter pour ces excursions.

L'organisation des excursions pourra se faire en collaboration avec les associations locales Gracq et Fietsersbond.

C3. Organisation annuelle d'une semaine de mobilité douce

Anderlecht organise depuis 2008 une journée de la Mobilité douce un dimanche au début du mois de mai. Cette journée comprend notamment une course de vélos pliants. Anderlecht fait un effort pour faire connaître cet événement à niveau national, lié à un nombre d'activités en rapport avec l'emploi journalier du vélo

Ce jour de la mobilité douce peut devenir une semaine de la mobilité douce au mois de mai, en développant des activités avec le personnel communal, les écoles et les associations locales.

C4. Assistance à toutes les écoles primaires concernant l'introduction du brevet du cycliste.

Obtenir le brevet du cycliste à l'école primaire est une première exigence pour pouvoir se déplacer en vélo de façon indépendante. La commune appuie toutes les écoles de base en offrant une aide logistique et financière.

La commune d'Anderlecht dispose de vélos à prêter (pour adultes et pour enfants) pour les écoles.

C5. Organisation de rangs vélos en collaboration avec les écoles

La commune d'Anderlecht prend l'initiative de former des rangs à vélo, qui seront accompagnés à l'école par des volontaires (professeurs, parents ou autres). Cela se fera au niveau du quartier en collaboration avec les activités du quartier.

Un premier projet pilote sera mise en plan avec l'école communale P14.

2.5 Champ d'action D : Ancrer la politique cycliste

Champ d'action organisation, moyens financiers et humains, suivi

2.5.1. Ancrer les points chauds d'ancrer la politique cyclable

En vue de la réalisation d'une stratégie vélo sur le terrain il faut un ancrage structurel à l'intérieur de l'ensemble de l'organisation communale. Nous pensons à :

- L'Intégration de la stratégie vélo à l'intérieur de l'ensemble de la stratégie de mobilité et l'ambition de toute la municipalité de devenir une commune cyclable.
- Mettre à disposition du personnel, les moyens d'exécution et le suivi de la stratégie.
- Elaborer des structures de concertation dans lesquelles sont impliqués tous les usagers et d'autres participants à l'exécution de la stratégie vélo

L'analyse BYPAD révèle les projets levier suivants à l'intérieur du domaine de travail 'ancrage de la stratégie vélo'.

2.5.2. Des mesures levier pour ancrer la politique cyclable

D1. Renforcement de la cellule mobilité avec au moins un 1 conseiller (CEMA) supplémentaire

Actuellement il y a un manque structurel de personnel de sorte que peu de projets sont réalisés sur le terrain.

Il est donc nécessaire de renforcer la cellule Mobilité de sorte que la cellule dispose de manière permanente de 3 conseillers avec la répartition suivante des tâches:

1. Fonctionnaire « stratégie mobilité » – (suivi des études et projets relatifs au plan de circulation, au transport public et à la stratégie parking, ...)
2. Fonctionnaire « infrastructure mobilité » (suivi des aménagement des voiries, en ce compris l'infrastructure vélo).
3. Fonctionnaire « sensibilisation mobilité », (plan de déplacement d'entreprise, éducation et promotion du vélo, ...)

Dans le domaine de la stratégie vélo; un long chemin reste à parcourir et Anderlecht a beaucoup à gagner par un glissement sérieux de déplacements automobile courts vers des déplacements vélo.

D2. Augmentation graduelle du budget vélo annuel.

Le budget actuel de 80.000 € est insuffisant pour faire un saut en avant important en ce qui concerne les aménagements vélo sûrs et confortables. Dans le projet Wallonie Cyclable des villes et des communes wallonnes s'engagent pour investir 5€ par habitant par an dans la stratégie vélo. Une comparaison: la Région Bruxelloise investit 11 millions € par an dans des

aménagements vélo (c'est 10 € par habitant). Aux Pays-bas les communes investissent entre 10 et 15 € par habitant par an dans les aménagements vélo.

D3. L'exécution des projets vélo est sous-traitée.

Pour obtenir une exécution rapide on sous-traite le plus possible de projets vélo. La cellule mobilité d'Anderlecht élabore les cahiers de charges et fait le suivi des projets en collaboration avec le service des Travaux publics

A cause d'un manque de disponibilité et d'autres priorités dans les services techniques d'exécution, il n'est actuellement pas possible d'exécuter tous les projets vélo sur le terrain. La sous-traitance de l'exécution accélérera pas mal de projets vélo. La commune d'Anderlecht peut faire un contrat stock pour une listes des différents projets.

Par exemple: La sous-traitance d'un plan de signalisation + la réalisation ICC.

D4. La commune d'Anderlecht conclut des avenants vélo avec la Région Bruxelloise pour exécuter des projets vélo sur le terrain.

La commune d'Anderlecht désire une clé de subvention de **30% Région et 70% commune pour tous les projets vélo**. A court terme on conclut des avenants de parking vélo et la réalisation d'une infrastructure vélo le long des routes communales cyclables (ICCs).

D5. Revalorisation de la commission vélo

A Anderlecht il existe déjà une commission vélo depuis 2003. Cette commission comprend les membres du Fietsersbond et de Gracq qui délibèrent sur les différents projets concernant la stratégie vélo.

Pourtant une revalorisation de cette commission est nécessaire pour en faire une commission consultative qui s'occupe des projets communaux dans le domaine de la stratégie vélo avec le but d'attirer plus d'attention sur l'attitude favorable vis-à-vis du vélo dans les grands travaux d'infrastructure ou projets en vue de développements spatiaux.

Il est souhaitable de convoquer la commission tous les 2 mois avec un agenda clair et un rapport de réunion rapide (4 à 5 réunions par an).

D6. Organisation de l'enquête de satisfaction de la stratégie vélo par quartier

Après la réalisation des projets on organise une enquête de satisfaction. Elle peut traiter aussi l'attitude favorable vis-à-vis du vélo par quartier.

Selon l'exemple de BICYCLE ACCOUNT à Copenhague, la commune d'Anderlecht peut examiner les résultats de cette enquête pour découvrir quelles initiatives supplémentaires elle doit prendre.

D7. Extension des points d'observation vélo.

Actuellement, des comptages vélos sont effectués en deux points par l'observatoire régional du vélo. Le premier point se situe au Pont Paepsem (ICR Rocate B) et le second au pont du square Vandervelde. Quatre comptages y sont effectuée chaque année (mars, mai, septembre et novembre) pendant une durée d'une heure entre 8h et 9h.

Pour obtenir une image claire de l'évolution de l'emploi du vélo, il faut des points d'observations supplémentaires à Anderlecht. La commune peut aussi installer des boucles d'observation pour rassembler de l'information à base continue sur l'emploi du vélo.

D8. Introduction d'un système d'information géographique (SIG) qui donne un aperçu de l'état actuel des choses et de la planification des mesures vélo (infra vélo, parking vélo)

L'inventaire des aménagements vélo et des parkings vélo existants peut être incorporé dans une système SIG. Dans ce SIG on peut faire aussi le suivi de l'exécution des différents projets.

En plus les résultats du compte des vélos ou des accidents vélo sont incorporés de sorte qu'on peut faire le suivi des effets de la stratégie vélo.

2.6 Tableau d'action

	Type d'action	Responsable	Partenaire(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A. Rouler à vélo									
A1	Réalisation ICC A1 : Erasme - Conseil	La commune cellule Mobilité / RGB	Service Travaux publics RBC - Bruxelles Mobilité						
A2	Réalisation ICC A3: Bon Air - Canal	La commune cellule Mobilité /	Services Espaces verts et Travaux publics RBC - Bruxelles Mobilité + STIB						
A3	Réalisation ICC A4: Westland - Conseil	La commune cellule Mobilité	Service Travaux publics RBC - Bruxelles Mobilité +						
A4	Sous-traiter la signalisation ICC A2 - ICC A7	La commune cellule Mobilité							
A5	Réaménagement noeud Chaussée de Mons / Canal	RBC - Bruxelles Mobilité	La commune cellule Mobilité						
A6	Pistes cyclables séparées Rue des Vétérinaires (ICR-9a)	RBC - Bruxelles Mobilité	La commune cellule Mobilité						
A7	Sécuriser la traversée cycliste de Boulevard du Poincaré (ICR-9b)	RGBRBC - Bruxelles Mobilité	La commune cellule Mobilité						
A8	Pistes cyclables le long la Rue Neerpède à la	RBC - Bruxelles	La commune cellule						

	Type d'action	Responsable	Partenaire(s)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	hauteur du centre d'entraînement de Royal Sporting Club d'Anderlecht	Mobilité	Mobilité + Service Travaux publics						
A9	Réaménager Rue Van Soust comme rue cyclable	RBC - Bruxelles Mobilité	La commune cellule Mobilité						
B. Le vélo à l'arrêt									
B1	Inventaire des parking vélo	La commune cellule Mobilité							
B2	Prévoir une procédure de demande parkings vélo / box vélo via le website	La commune cellule communication							
B3	Organisation de l'examen de besoins par Quartier de parking vélo intégrés ou box vélo	La commune cellule Mobilité							
B4	Réalisation point vélo Saint-Guidon	La commune cellule Mobilité	STIB RGB - Bruxelles Mobilité						
B5	Prévoir des parkings vélo couverts dans tous les bâtiments communaux	La commune cellule Mobilité							
B6	Prévoir des parkings vélo à l'occasion du réaménagement des routes	La commune cellule Développement urbain							
B7	Contrôle GSV	La commune cellule Urbanisme							
C. Encourager la pratique vélo									

