Commune d'Auderghem

Audit Bypad et plan d'action vélo : rapport final

bruxellesmobilité
mobielbrussel
ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

Timenco
Orientations en mobilité

Pro Velo

BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Table des matières

1 INTRODUCTION 4

2 Audit Bypad : Le vélo aujourd'hui 5

2.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo 5

2.2 Profil vélo de la commune d'Auderghem 12

2.2.1 Structure et hiérarchie viaires 12

2.2.2 Le potentiel vélo : une commune de cœur d'agglomération 21

2.2.3 Politique et projets en matière de mobilité 29

2.2.4 Le vécu du cycliste : circuler à vélo à Auderghem dans le contexte actuel 30

2.3 La méthode BYPAD 35

2.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil 38

2.5 Le diagnostic par module 39

2.5.1 Besoins des cyclistes – niveau 1,3 39

2.5.2 Responsabilité et coordination – niveau 1,5 39

2.5.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 2 39

2.5.4 Moyens et acteurs – niveau 0,8 40

2.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 1,8 40

2.5.6 Communication et promotion – niveau 0,8 40

2.5.7 Education – niveau 1 40

2.5.8 Actions complémentaires – niveau 1,5 41

2.5.9 Évaluation et impacts- niveau 1 41

2.6 Résumé des forces et faiblesses 42

3 Le plan vélo : Le vélo demain 43

3.1 Objectifs généraux 44

3.2 Objectifs définis en fonction des champs d'action 46

3.3 Champ d'action A : Rouler à vélo 47

3.3.1 Orientations pour la cyclabilité 47

3.3.2 Définir et mettre en place un réseau structurant 49

3.3.3 Signalisation 64

3.3.4 Gérer le réseau : recommandations 65

3.4 Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt 68

3.4.1 Orientations pour le stationnement vélo 68

3.4.2 Conduire une réflexion sur le stationnement vélo à l'échelle de la Commune 68

3.4.3 Recommandations pour le stationnement sur l'espace public 69
3.4.4 Recommandations pour le stationnement aux abords des arrêts de transports en commun 70
3.4.5 Recommandations pour le stationnement résidentiel 70
3.5 Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo 73
3.5.1 Orientations pour la promotion de la pratique du vélo 73
3.5.2 Communication 73
3.5.3 Education 75
3.6 Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable 76
3.6.1 Orientations pour les aspects organisationnels 76
3.6.2 Besoin des cyclistes 76
3.6.3 Responsabilité et coordination 77
3.6.4 La politique cyclable dans les textes 77
3.6.5 Moyens et acteurs 77
4 Tableau de synthèse 81
5 Annexes 85

Figures

Figure 1 – Analyse de la cyclabilité en RBC 11
Figure 2 : Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements (Source, PCM, ICEDD-Transitec) 14
Figure 3 - Localisation de la Commune d'Auderghem en RBC (source : IBSA) 21
Figure 4 : Densité d'habitants par km² à l'échelle des quartiers à Auderghem (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014) 25
Figure 6 : Densité d'habitants par km² à l'échelle communale en Région bruxelloise (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014) 25
Figure 5 : Nombre moyen de ménages au km² à l'échelle des quartiers à Auderghem (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014) 25
Figure 7 : Pyramide des âges (Source : IBSA, 2016) 26
Figure 8 : Ventilation de la population en âge de travailler (Source, IBSA, 2016) 26
Figure 9 : Revenu imposable, aides sociales et indice de richesse 27
Figure 10 : Plan d'affectation Delta - Source : www.adt-ato.brussels 29
Figure 11 : Piste cyclable de part et d'autre des rails de tram sur le Boulevard du Souverain (source : GRACQ) 32
Figure 12 : Chaussée de Wavre 32
Figure 13 – Les modules BYPAD 35
Figure 14 – Les niveaux de développement BYPAD 36
Figure 15 – Diagnostic BYPAD par question 38
Figure 16 – Diagnostic BYPAD par module 38
Figure 17 : La commune consultera cette grille de qualité ci-dessous comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes Bypad bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée. 48

1 INTRODUCTION

Les plans d'orientation successifs de la politique régionale vélo ont régulièrement souligné l'importance du partenariat Région-Communes pour réaliser le potentiel vélo de la Région.

L'une des mesures traduisant en actes cette approche consiste à évaluer la politique vélo des communes sur base d'un audit BYPAD et élaborer un plan communal vélo à partir des recommandations de cet audit.

En février 2012, la Région bruxelloise a lancé un premier appel à candidatures auprès des 19 Communes. Parmi les candidates, 6 ont été retenues : Anderlecht, Bruxelles-Ville, Forest, Jette, Schaerbeek et Watermael-Boitsfort. En 2014, la Région a proposé à 4 autres Communes à se lancer dans cette démarche. Les communes de Berchem-Ste-Agathe, Molenbeek, Evere et Woluwe St Pierre ont été sélectionnées. En 2015, 3 nouvelles Communes ont été sélectionnées : Ganshoren, Ixelles et Woluwe-Saint-Lambert. En 2016, 4 communes ont suivi : Auderghem, Etterbeek, Saint-Gilles et Uccle.

La Région bruxelloise a permis à ces 14 Communes :

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

A cet effet, elles bénéficient d'un accompagnement d'experts-auditeurs des bureaux d'études Timenco et Pro Velo.

Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la Commune de Woluwe-Saint-Lambert pour les années à venir.

Les abréviations usuelles sont utilisées pour les aménagements cyclables :

PCS	Piste cyclable séparée
PCM	Piste cyclable marquée
BCS	Bande cyclable suggérée
ZAC	Zone avancée pour cyclistes

2 AUDIT BYPAD : LE VÉLO AUJOURD'HUI

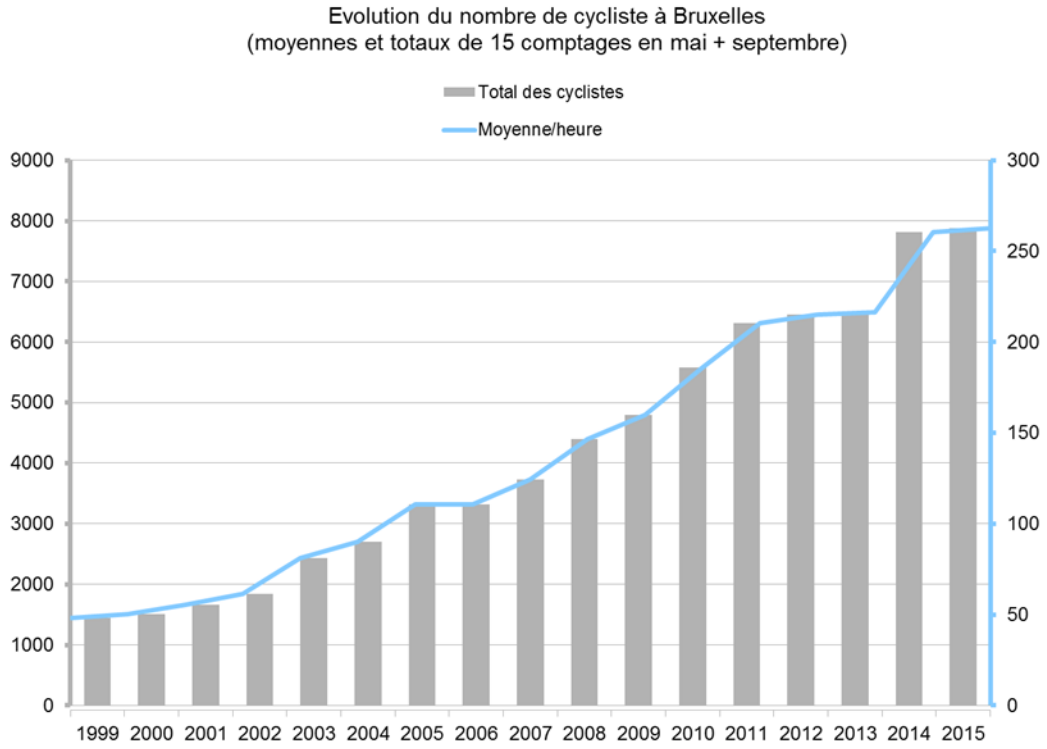
Diagnostic de la politique cyclable

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).

2.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 15 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 15 points augmente d'année en année depuis 1999[1].



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[2]. »

L'enquête BELDAM, réalisée en 2010, estime à **3,5% la part modale du vélo en Région bruxelloise** dans l'ensemble des déplacements, (ou environ 5% des déplacements mécanisés). Les

[1] Pro-Velo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2015

[2] Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

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.
- **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). 58% (180 km) du réseau régional est équipé d'aménagements vélo (pistes cyclables séparées ou marquées), contre 28% en 2005 (90 km). Cependant, les Communes sont gestionnaires de 80% des voiries, 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 maximum 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30.
- Les Communes bénéficient d'un soutien régional en matière de politique vélo, d'infrastructures (le réseau des ICR (itinéraires cyclables régionaux), aménagements, stationnement, boxes vélo…) d'outils d'information (la carte régionale vélo), de promotion et de sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Expérience*, prévention contre le vol) et de création de services (*Villo!*, les points vélo).

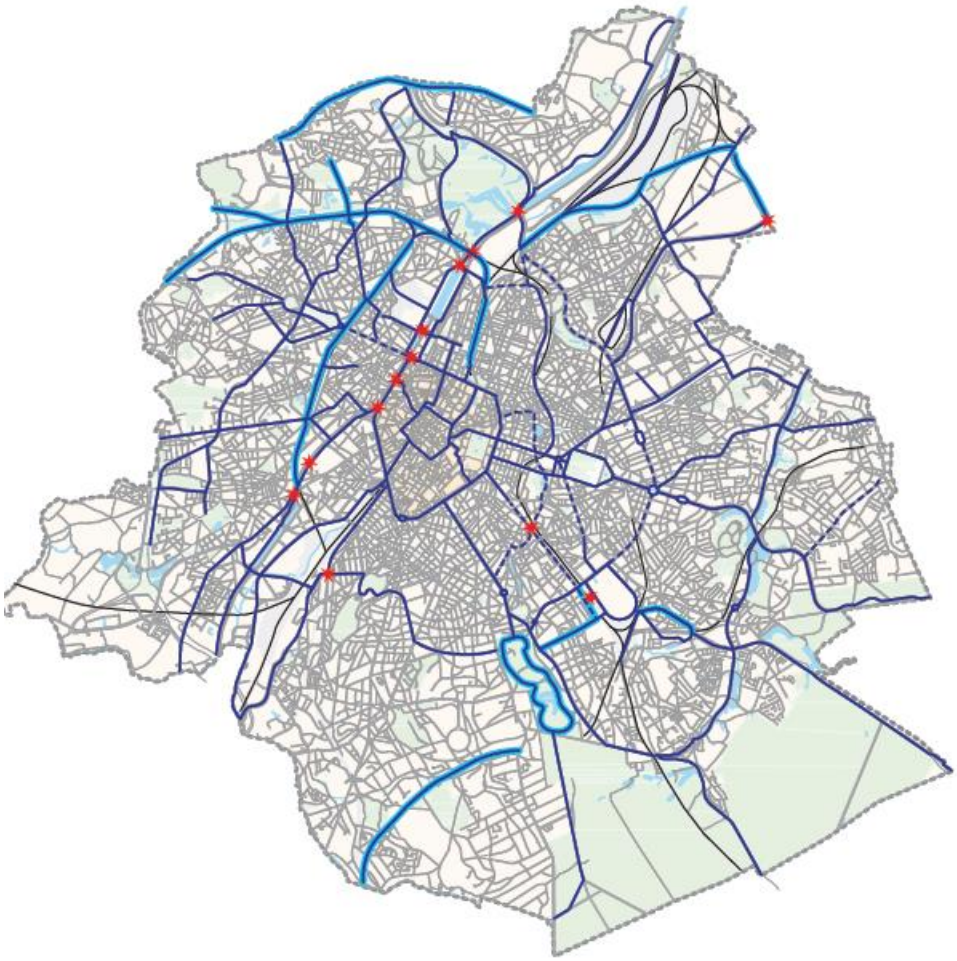
Une politique vélo régionale centrée sur les infrastructures

La politique vélo du Ministre de la Mobilité s'inscrit dans la continuité du Plan vélo 2010-2015. Celui-ci succède lui-même au premier Plan vélo portant sur la période 2005-2009.

La politique vélo actuelle met l'accent sur les infrastructures cyclables et vise à réaliser à l'horizon 2020, un réseau continu, lisible et séparé de 80 km de pistes cyclables afin d'accélérer et faciliter le transfert modal vers le vélo. Les voiries qui font ou qui feront l'objet de travaux au cours de la présente législature ont été sélectionnées en fonction de critères de lisibilité, de continuité, de faisabilité et d'importance.

Outre les objectifs en matière de pistes cyclables, la politique vélo actuelle ambitionne également de réaliser des infrastructures facilitant les déplacements à vélo au sein de la Région bruxelloise : 10 ponts, 1 ascenseur et 2 carrefours.

RESEAU PREVISIBLE D'AMENAGEMENTS CYCLABLES SEPARES 2020



Sur voirie régionale (Piste Cyclable Séparée)

Sur voirie régionale (Bandes bus / Latérales hors trafic)

PCS sur voirie communale / hors voirie (voies vertes)

Bandes bus / Latérales sur voirie communale

Projets ponctuels (Passerelles / Passages sous ponts / Ascenseurs)

Outils, guides et projets

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

- Le **vademecum vélo** comprend déjà huit cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages, éclairage, stationnement, aménagements cyclables en carrefour. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues[3]. Sur base de ceci, une grille décisionnelle plus détaillée a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales. Celle-ci est reprise dans le plan d'action communal de ce rapport.

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.

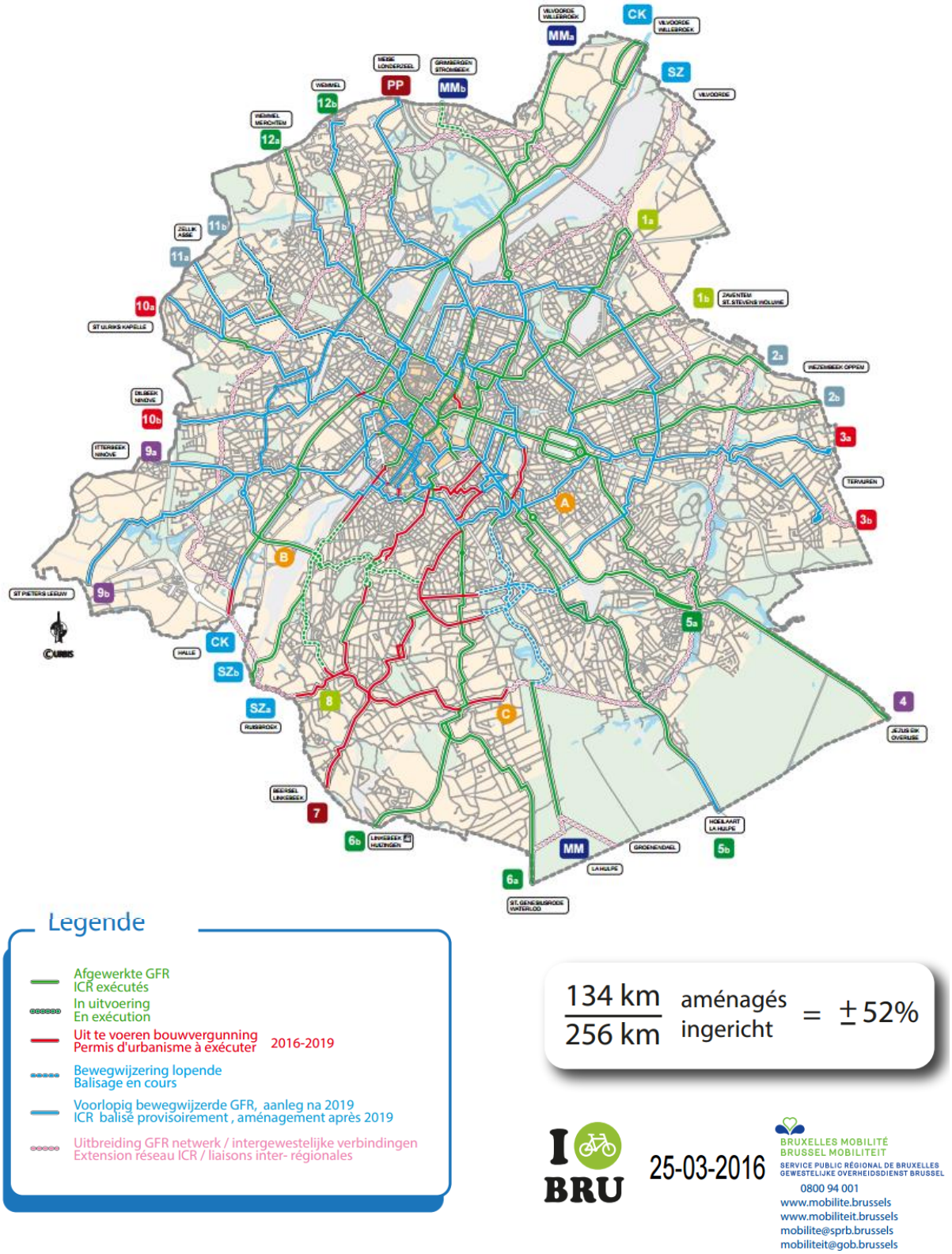
- Le **règlement régional d'urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement).
- Le **Plan régional de stationnement** établit une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une interdistance maximale de 150 m, il prévoit également des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).
- le **RER vélo** : ce réseau a le potentiel d'un véritable réseau principal vélo, avec un niveau de qualité élevé permettant de rouler rapidement en sécurité et confort sur des courtes et longues distances, 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 tronçon a déjà été réalisé le long de la ligne 28 entre les stations de métro Pannenhuis et Belgica.

Avancement du réseau ICR

Le réseau ICR est constitué de 19 itinéraires tranquilles (256 km), évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 million € par an y a été affecté durant les dernières années. La carte montre l'état d'avancement du réseau en mars 2016[4] avec 52% d'itinéraires aménagés. Un balisage vertical spécifique a été développé et a été placé sur une grande partie du réseau ICR (à la fois sur les itinéraires aménagés et sur les itinéraires non-encore aménagés).

[3] RBC – vadémécum vélo – cahier 2

[4] http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables



Des audits successifs et des recommandations

En 2004, 2007, 2010 et 2012, la Région a évalué sa politique cycliste au moyen d'un **audit Bypad**. En 2015, une évaluation de « fin de parcours » du Plan vélo 2010-2015 a été réalisée. Cette

évaluation menée par Pro Velo et Timenco a permis de dégager un certain nombre de recommandations :

- Investir prioritairement dans les infrastructures cyclables (Itinéraires cyclables régionaux, voiries régionales, RER-vélo) afin de rattraper le retard accumulé en la matière.
- Développer le soutien aux politiques cyclables communales en amplifiant le mécanisme de subsides à des projets cadrant avec les standards d'aménagement défendus par la Région.
- Rationaliser davantage l'usage de la voiture, sans quoi les mesures prises actuellement et à l'avenir en matière de politique cyclable risquent de rester sans effet.
- Consacrer plus de moyens à la prévention et au contrôle afin de faire baisser le sentiment d'insécurité qui constitue un des freins majeurs à la pratique du vélo.
- Cibler et prioriser davantage les publics tout en inscrivant les campagnes futures dans une « marque » plus globale.
- Réaliser un *bicycle account* afin de faciliter la communication sur les réalisations et les moyens qui sont mobilisés pour les concrétiser.
- Mettre à disposition du grand public un outil performant de planification d'itinéraires pourrait encourager et faciliter le transfert modal pour de nombreux déplacements intra-bruxellois.
- Evaluer les actions possibles pour promouvoir le vélo électrique en visant le groupe cible des utilisateurs potentiels.

a. Etude de la cyclabilité

En 2014, une analyse cartographique de la cyclabilité a été réalisée. Elle consistait à évaluer dans quelle mesure l'aménagement cyclable sur une voirie donnée est adapté au trafic motorisé (indice : hiérarchie des voiries) et à la vitesse autorisée. Ceci a permis de réaliser une carte, indiquant pour l'ensemble des rues si elles étaient cyclable 'pour tous' (bleu), 'pour cyclistes habitués' (rouge) ou seulement pour 'cyclistes combattants' (noir).

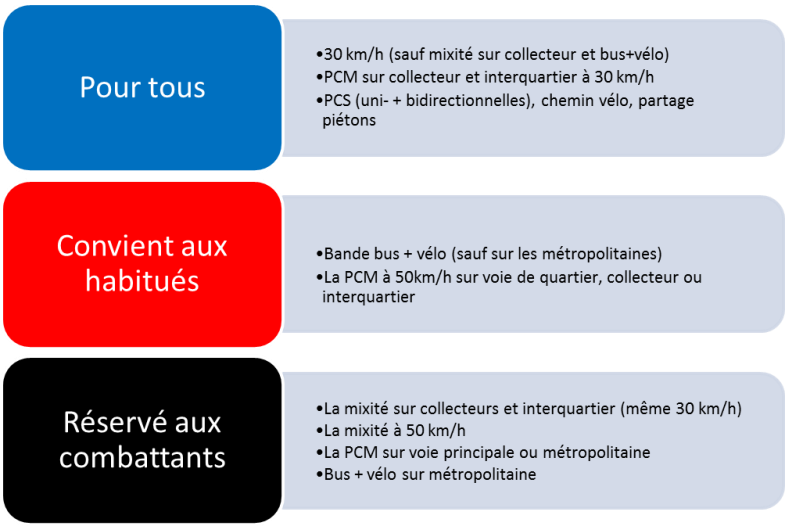
L'analyse fait abstraction de la qualité de la mise en œuvre, ce qui a comme effet de surestimer la cyclabilité. Ainsi, toute zone 30 apparaît comme 'cyclable pour tous' (bleu), et toute PCM ou PCS est d'office considérée comme réalisée selon les normes. Par contre, dans le cas d'aménagements asymétrique (assez fréquent en RBC), le score est celui du côté le moins cyclable.

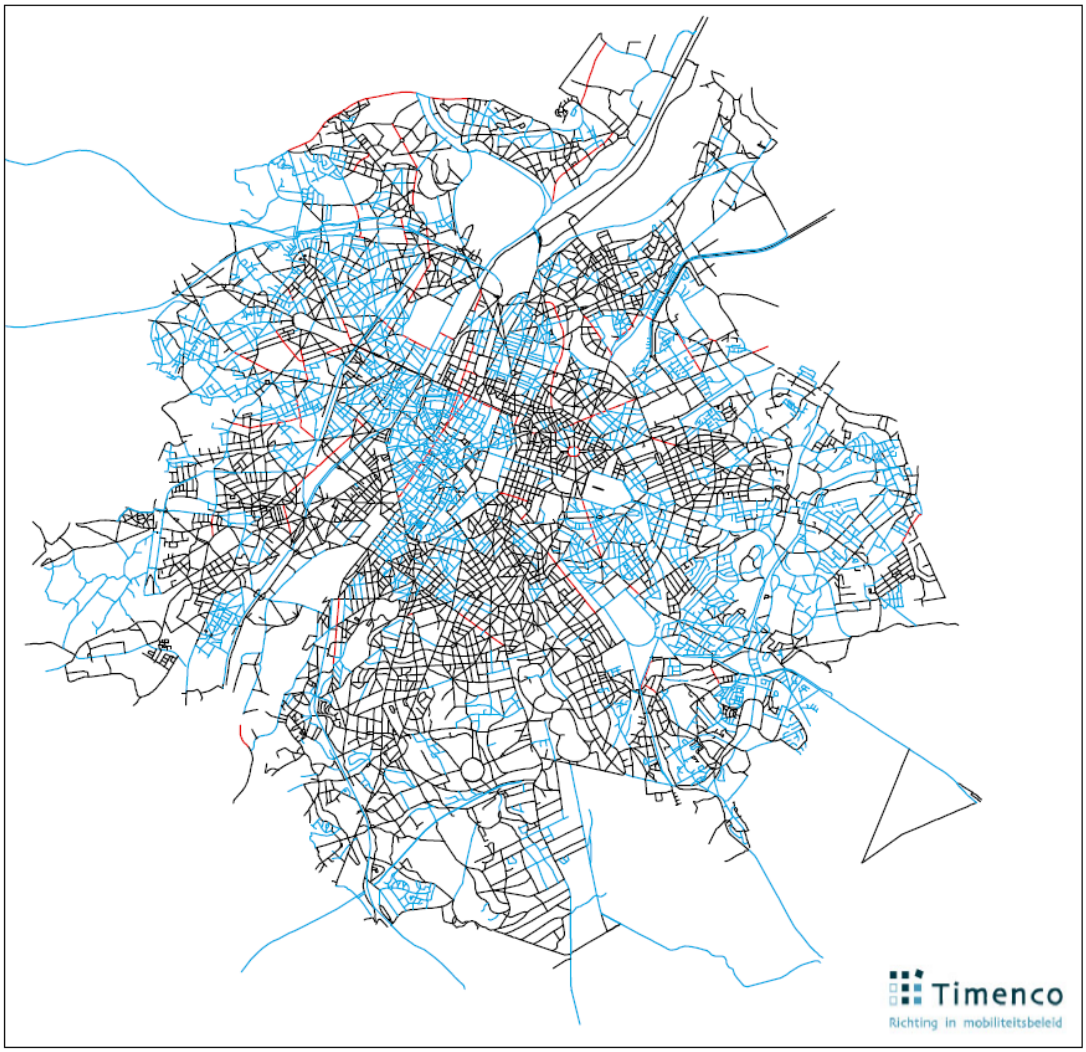
L'image qui en résulte est fortement contrasté bleu-noir, avec très peu de rouge. Un bon nombre de zones sont cyclables 'pour tous' (bleu) mais celle-ci sont très dispersées (difficile de faire un trajet uniquement sur les tracés bleus). Cependant, la cyclabilité 'du combattant' domine : rues à 50km/h en mixité ou seulement BCS (un ou deux côtés). Le rouge apparaît peu puisque les bande bus + vélo et les PCM sur voies de quartier, collectrices et interquartiers sont rarement présent dans les deux sens.

L'étude a permis de des actions à grand impact pour réaliser un saut de qualité

A. Mise à 30km/h de l'ensemble des voiries de quartier
B. Équiper les axes de trafic à 50km/h d'aménagements séparés (PCM ou PCS)
C. Créer les tronçons RERvélo hors voirie (le long des voies ferrées)

Figure 1 – Analyse de la cyclabilité en RBC





Les documents cités sont téléchargeables sur:

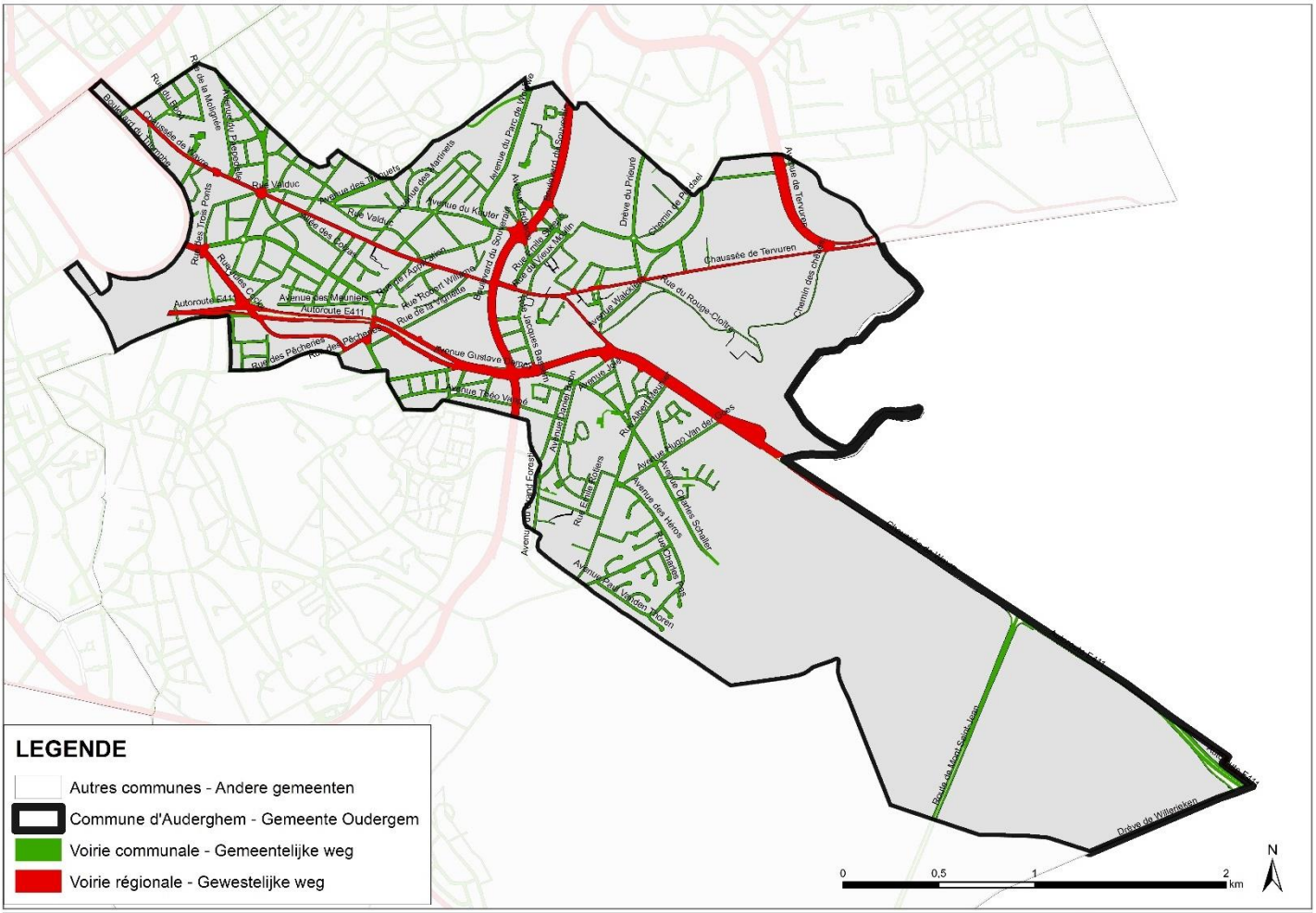
- *http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques: vadémécum*
- http://www.provelo.org/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale

2.2 Profil vélo de la commune d'Auderghem

Cette partie vise à donner quelques repères utiles avant d'évaluer la politique vélo. Elle comprend des éléments issus de la visite de terrain et une part d'appréciation et d'analyse par l'auteur (auditeur Bypad).

2.2.1 Structure et hiérarchie viaires

La commune d'Auderghem compte 82,7 km de voiries, constitué à 65% de voiries communales.[5] L'E411 et le boulevard du Souverain coupent en quatre le territoire communal. Axe historique, la chaussée de Wavre introduit également une subdivision au sein de la moitié nord de la commune.



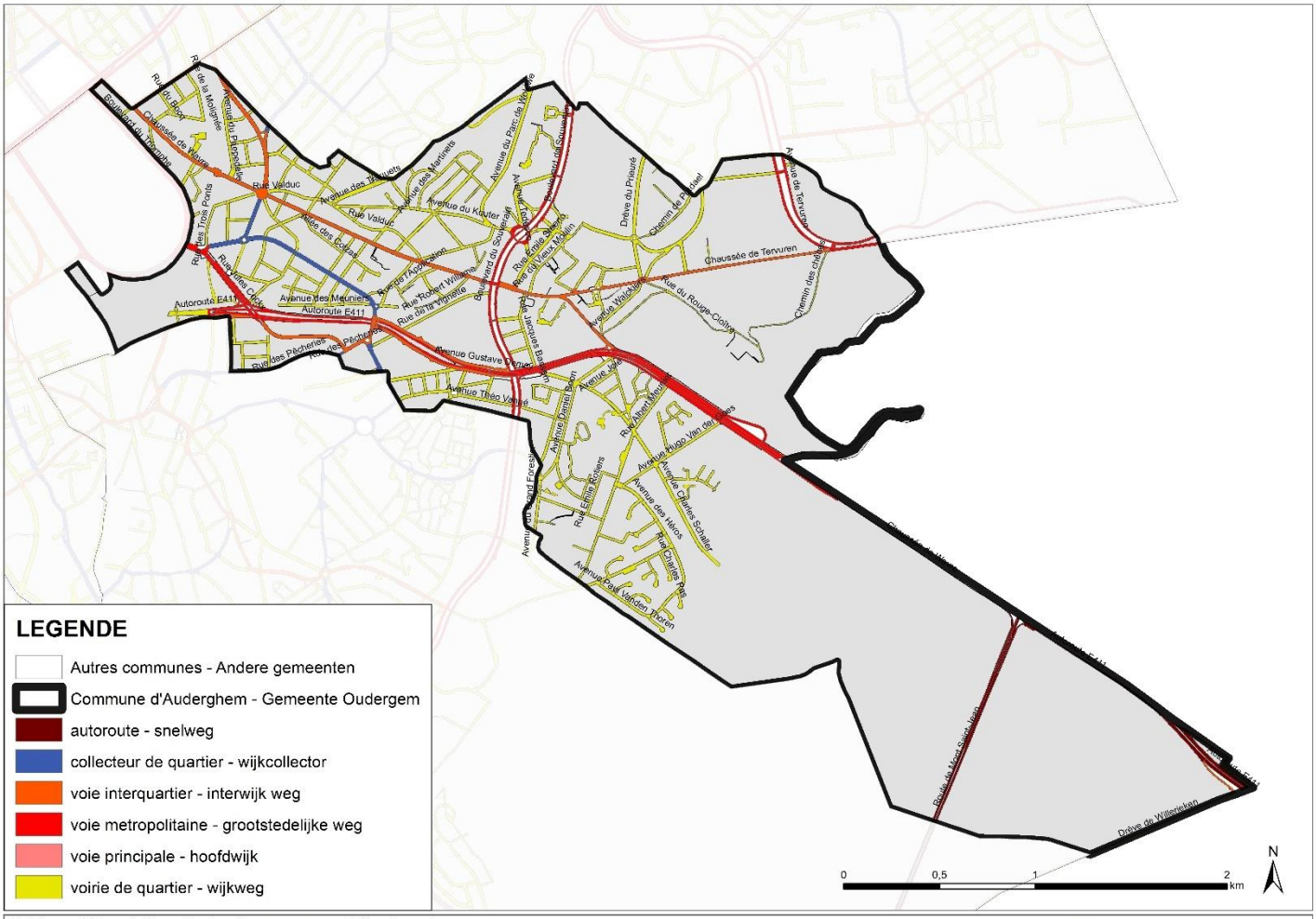
Statut administratif du réseau viaire de la Commune d'Auderghem
Netwerkadministrative indeling van de Gemeenschap Oudergem

Timenco Pro Velo

[5] Source : IBSA, « Mobilité et transport – Réseau routier » chiffres 2015

Alors que l'E411 et le boulevard du Souverain se présentent comme des voiries permettant des liaisons à l'échelle régionale, voire nationale dans le cas de l'E411, la chaussée de Wavre a quant à elle essentiellement vocation à permettre des liaisons entre communes, voire, entre quartiers. Cette différenciation se retrouve dans la hiérarchie viaire régionale qui classe l'E411 et le boulevard du Souverain parmi les voiries métropolitaines, tandis que la chaussée de Wavre est répertoriée parmi les voiries interquartiers.

Le reste du tissu urbain est quant à lui constitué de voiries de quartier relevant de la compétence communale. Seuls le boulevard des Invalides (collecteur de quartier), l'avenue de Beaulieu et l'avenue Gabriel Emile Lebon (voiries interquartiers) font exception.



Hiérarchie viaire de la Commune d'Auderghem
Netwerkhiërarchie van de Gemeenschap Oudergem

Foyers générateurs de déplacement et charges de trafic

La saturation du réseau routier aux heures du matin et du soir est un phénomène quasi généralisé en Région bruxelloise. Comme on peut le voir sur la carte ci-dessous, Auderghem compte de nombreux foyers générateurs de déplacements, dont certains d'envergure (D.G. de l'Union Européenne à Beaulieu, Centre sportif de la forêt de Soignes, Centre sportif d'Auderghem…) et se trouve en situation de frontière directe avec le campus de la Plaine (Commune d'Ixelles).

Située au débouché de l'E411 et traversée par le boulevard du Souverain, Auderghem est en outre particulièrement concernée par le problème du trafic de transit et les nuisances qui l'accompagnent.

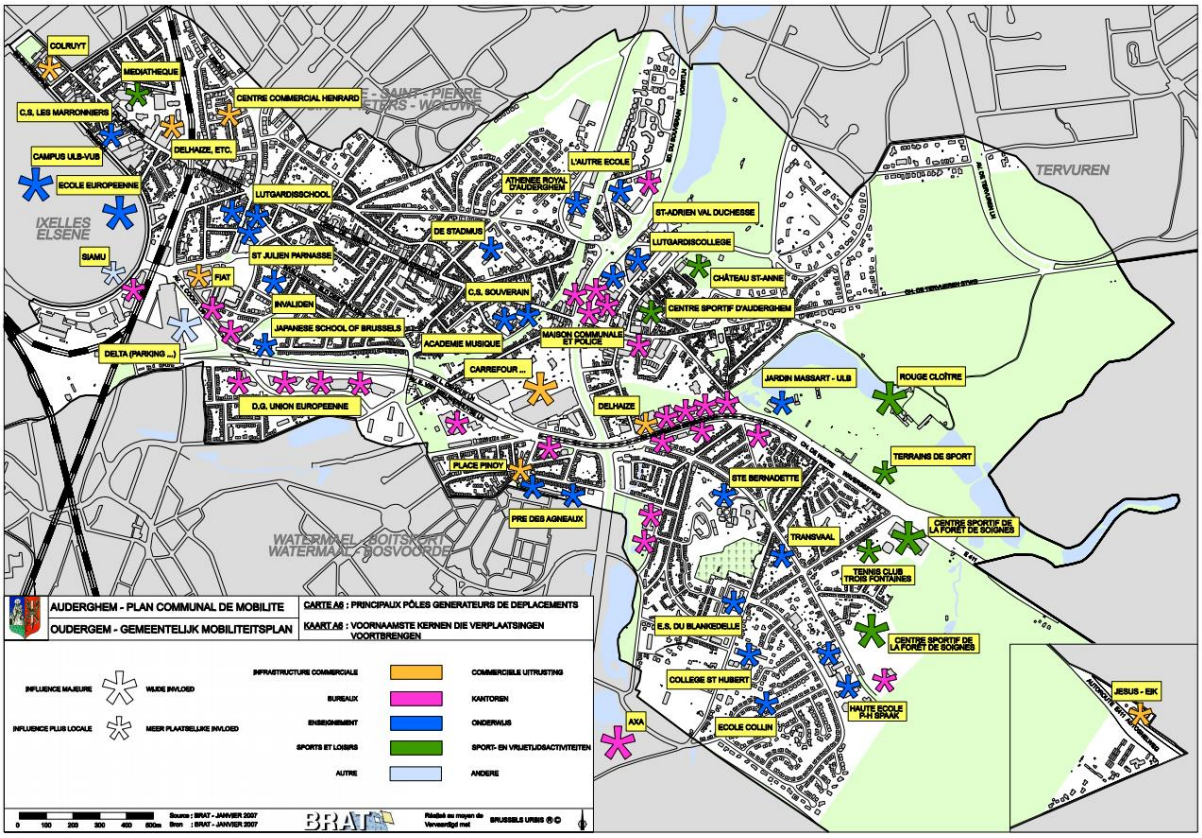
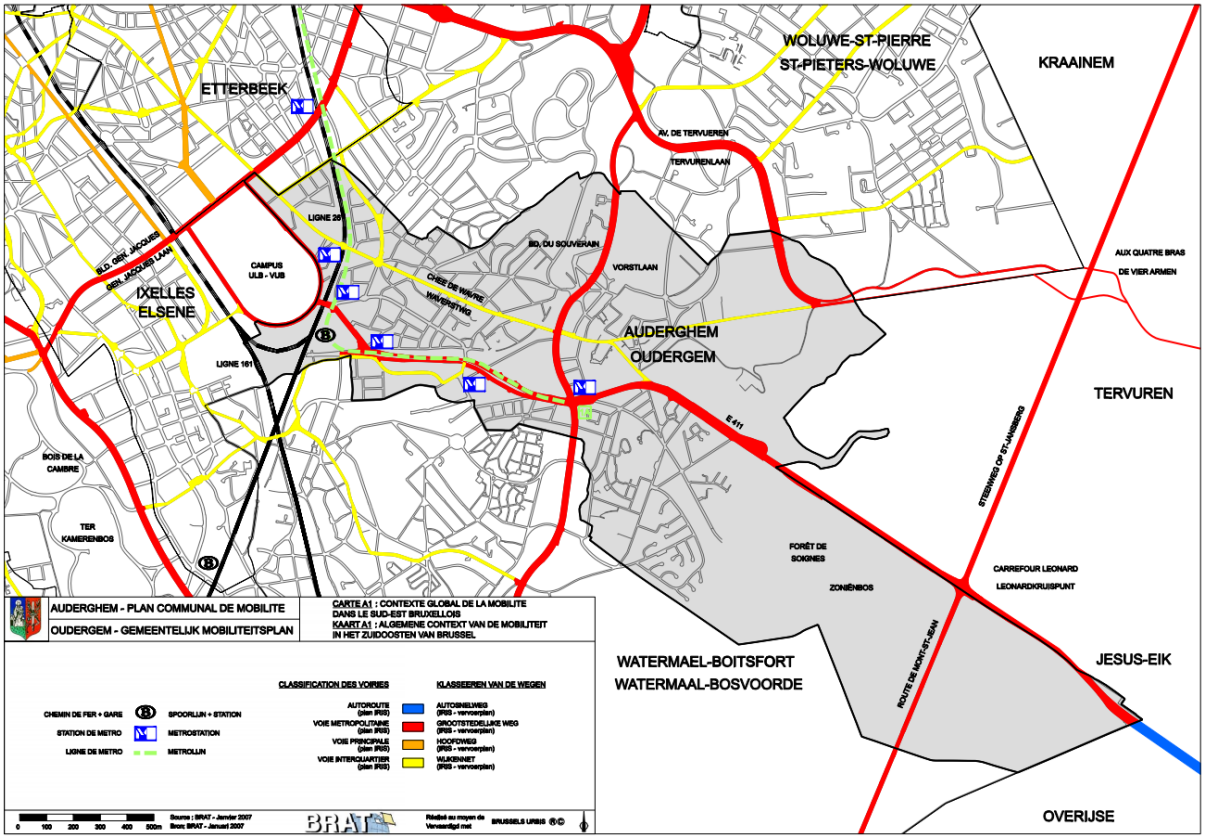
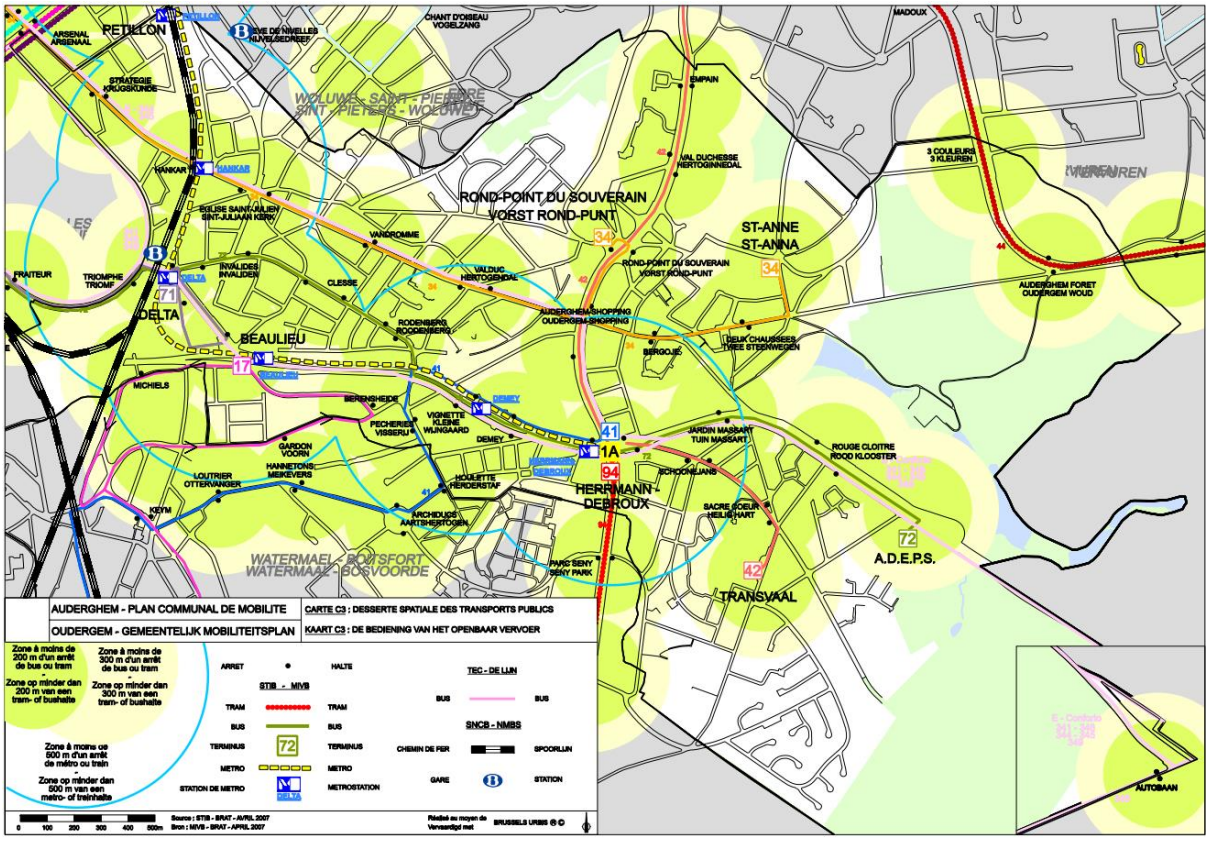


Figure 2 : Localisation des principaux pôles générateurs de déplacements (Source, PCM, ICEDD-Transitec)

Auderghem bénéficie toutefois d'une bonne desserte en transports en commun. Si des stations comme Delta ou Herrmann-Debroux peuvent elles aussi fonctionner comme des foyers d'attractivité générant des flux de trafic automobile, on notera que la présence de 5 stations de métro et le maillage du réseau de trams et de bus permettent d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle pour les déplacements à l'échelle régionale.


ETTERBEEK
WOLUWE-ST-PIERRE
ST-PIETERS-WOLUWE
KRAAINEM
IXELLES
ELSENE
AUDERGHEM
OUDERGEM
TERVUREN
WATERMAEL-BOITSFORT
WATERMAAL-BOSVOORDE
JESUS-EIK
OVERIJSE
AUDERGHEM - PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
OUDERGEM - GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN
CARTE A1 : CONTEXTE GLOBAL DE LA MOBILITE DANS LE SUD-EST BRUXELLOIS
KAART A1 : ALGEMENE CONTEXT VAN DE MOBILITEIT IN HET ZUIDOOSTEN VAN BRUSSEL
CLASSIFICATION DES VOIRIES
KLASSEREN VAN DE WEGEN
BRAT

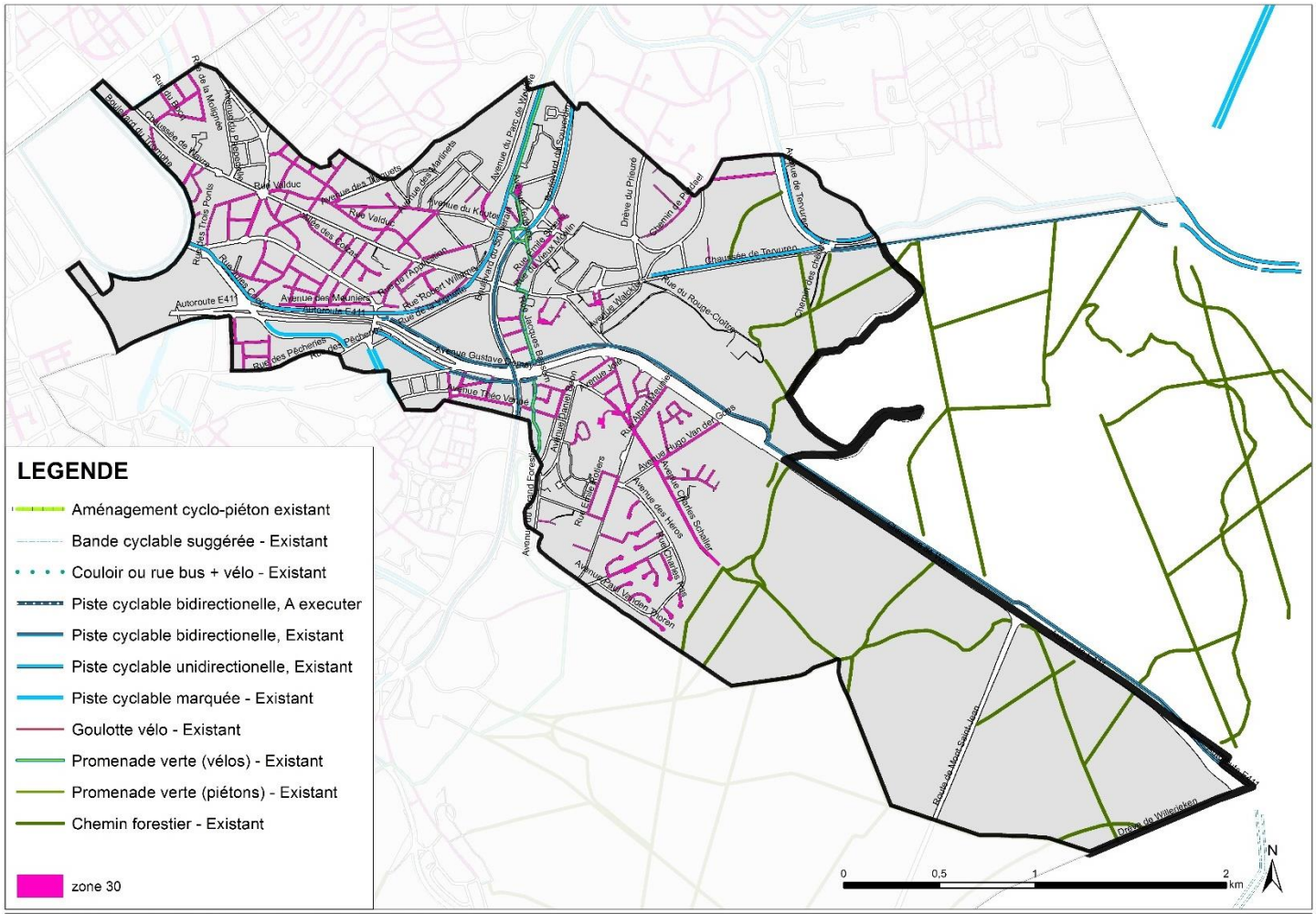

ROND-POINT DU SOUVERAIN
VORST ROND-PUNT
ST-ANNE
ST-ANNA
DELTA
BEAULIEU
HERRMANN-DEBROUX
TRANSVAAL
A.D.E.P.S.
WATERMAEL - BOITSFORT
WATERMAAL - BOSVOORDE
AUDERGHEM - PLAN COMMUNAL DE MOBILITE
OUDERGEM - GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN
CARTE C3 : DESSERTE SPATIALE DES TRANSPORTS PUBLICS
KAART C3 : DE BEDIENING VAN HET OPENBAAR VERVOER

Aménagements de l'infrastructure

Comme le montre la carte ci-dessous, une grande partie du réseau des voiries de quartier est en zone 30. La Commune est toutefois traversée par de grands axes, tant du point de vue du gabarit que des charges de trafic :

- L'axe Léon Dehoux / Gustave Demey / Herrmann-Debroux qui longe l'E411 : une piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie est prolongée par une piste cyclable bi-directionnelle après la station Herrmann-Debroux ;
- Le boulevard du Souverain est lui aussi pourvu d'une infrastructure cyclable bidirectionnelle sur tout son parcours, et d'une partie doublée et unidirectionnelle de part et d'autre des voies de tram sur une petite partie qui va du boulevard Herrmann-Debroux jusqu'à à la sortie de la zone commerciale du Carrefour.
- La chaussée de Wavre est quant à elle en mixité, une bande cyclable suggérée indiquant le passage des cyclistes de part et d'autre de la voirie.

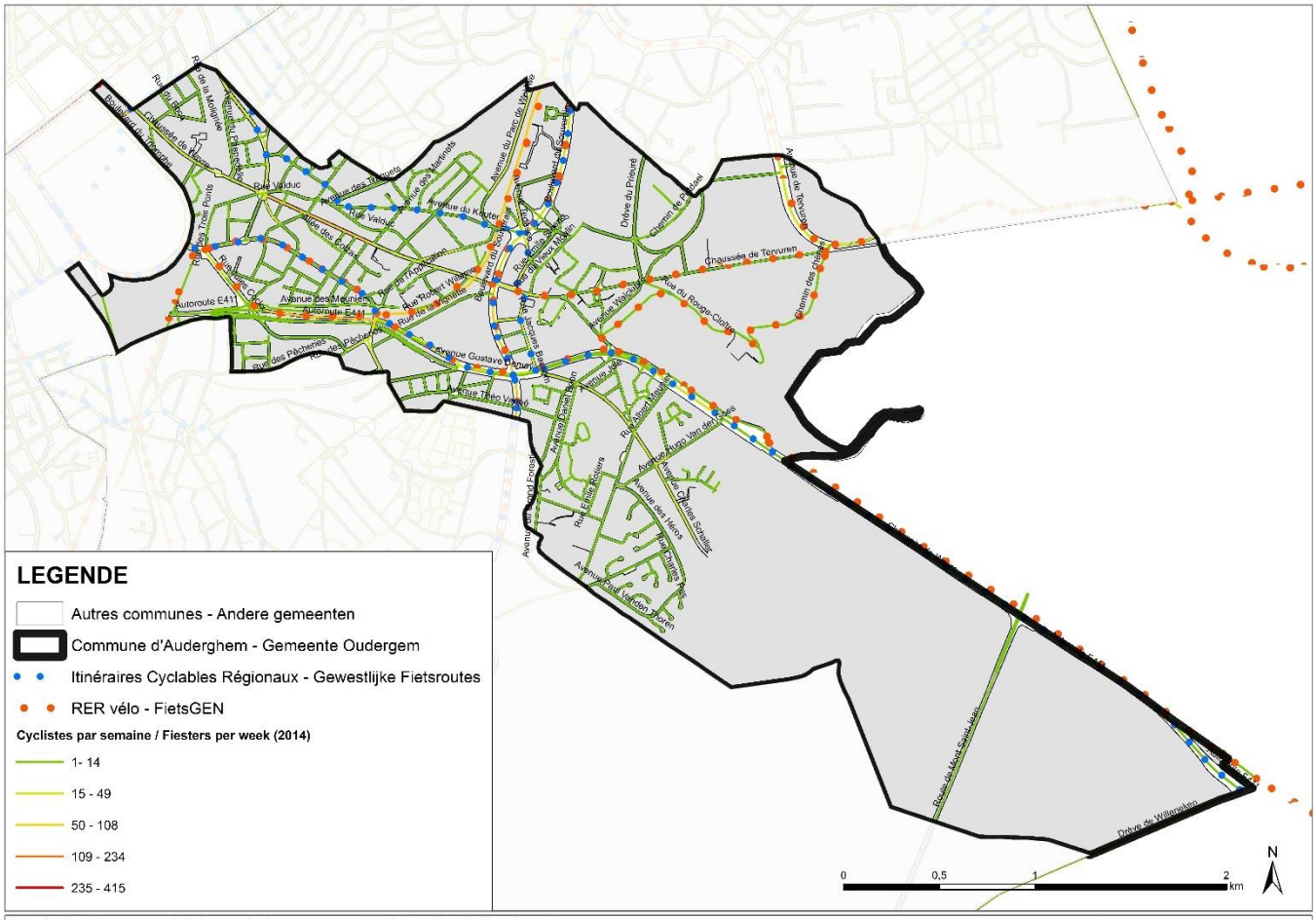
Si **l'importance de la circulation automobile sur les grands axes** mérite d'être soulignée, l'enquête "itinéraires" réalisée par Pro Velo en 2014 ainsi que les comptages réalisés chaque année dans le cadre de l'Observatoire montrent que cette fréquentation est loin de dissuader les cyclistes. Au contraire, à l'instar des automobilistes, il semblerait que les usagers de la petite reine privilégient également les axes permettant le trajet le plus direct d'un point à un autre.



Aménagements cyclables et zones 30 à Auderghem
Fietsinfrastructuur en zones 30 in Oudergem

Itinéraires cyclables

Trois ICR traversent la Commune (4, 5A et une extension inter-régionale). L'enquête « itinéraires » conduite par Pro Velo dans le cadre de l'Observatoire régional du vélo en 2014 a toutefois révélé que **les cyclistes privilégiaient la Promenade verte au boulevard du Souverain** (qui bénéficie certes d'une infrastructure séparée du trafic mais implique de franchir plusieurs intersections, le franchissement de rail de tram, et est caractérisée par les diverses nuisances liées au trafic automobile).

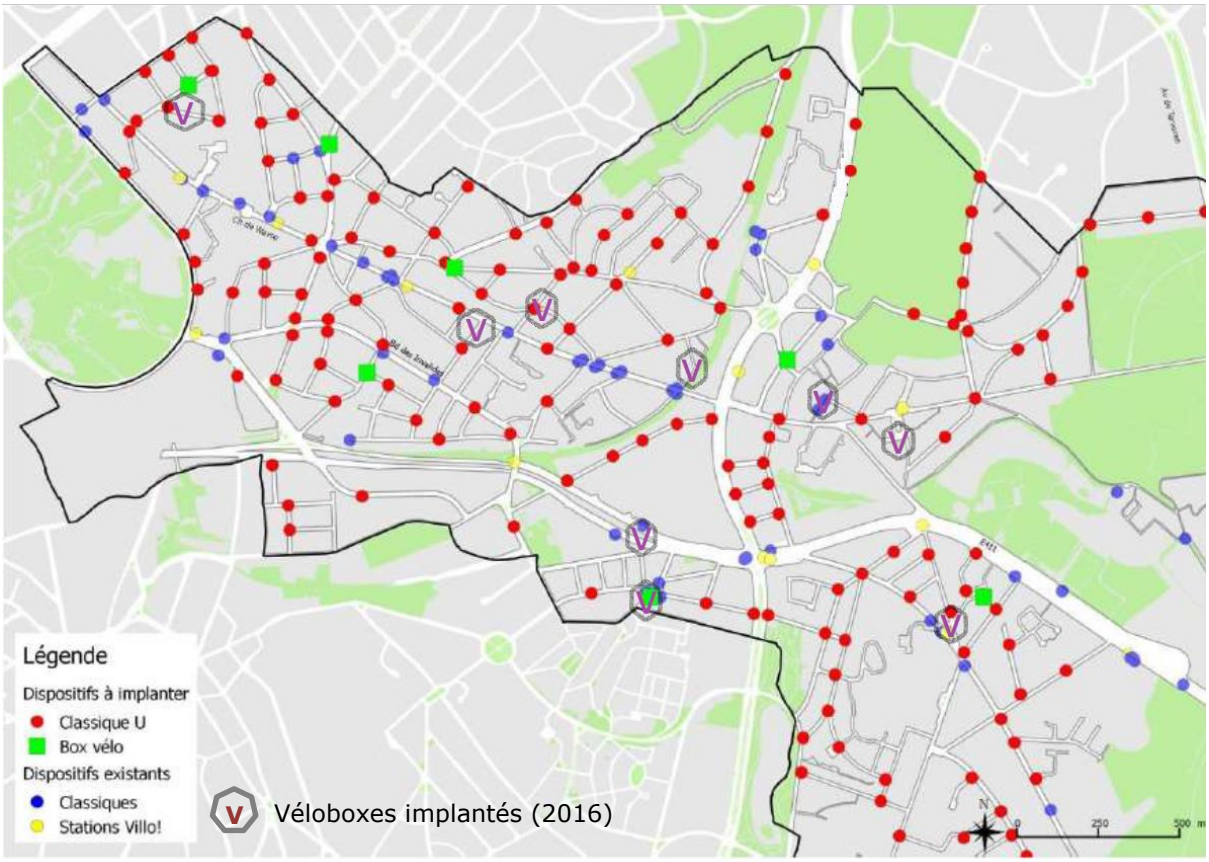


Itininéraires cyclables régionaux et RER vélo à Auderghem
Gewestlijke Fietsroutes en FietsGEN in Oudergem

Stationnement vélo

Le **Plan Communal de Stationnemen**t reprend l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale portant sur le volet réglementaire du Plan Régional de politique du stationnement. (18 juillet 2013). Il préconise ainsi le recours au modèle en « U » renversé, recommandé par la Région et par les associations cyclistes. Il renvoie par ailleurs aux critères du Plan régional de stationnement :

- au moins deux emplacements vélos (soit un arceau) pour 20 places de voitures ;
- un maximum de 150 places de trottoir sans arceau (ou équivalent fonctionnel) en zone urbaine continue ;
- « les nouveaux équipements de stationnement pour les vélos sont implantés préférentiellement aux places de stationnement pour véhicules automobiles ».



Source : PACS, 2014, Espaces-Mobilités

Sur le territoire auderghemois, le diagnostic du PACS relève que « Les capacités en stationnement vélo sont déjà conséquentes, et [que] la plupart des pôles publics ou privés en sont équipés. Les principales carences portent sur le non équipement de certains arrêts de transport en commun (métro, tram 94) ou sur la qualité et le type de matériel utilisé (non couverture du stationnement aux abords du métro, généralisation du U inversé non achevée). »

La carte ci-dessus permet toutefois de constater une concentration sensiblement plus importante au niveau des grands axes. Le PACS recommandait ainsi de mettre l'accent « en priorité sur la poursuite du maillage en zone dense (chaussée de Wavre, pôles attractifs), puis d'engager le développement en zone résidentielle ». Les emplacements indiqués sur la carte ci-après devront être « implantés de préférence au niveau des carrefours, hors trottoirs, avant les passages piétons, ce qui permet de sécuriser les traversées piétonnes. Quand les îlots sont plus longs (200-300 m), des dispositifs sont implantés au milieu, toujours de préférence hors trottoir. Certains emplacements existants devront faire l'objet de rénovation (Herrmann-Debroux), et d'agrandissement (…). Des boxes vélos seront par ailleurs implantés dans plusieurs types de tissu –habitat ancien, dense, collectif, afin de répondre aux problématiques de manque de place en espace privatif. »

« En termes de quantités, un objectif de 15 à 25 boxes d'ici 2020 doit être envisagé. En termes de tarification, le prix/vélo/an est égal au prix de la première carte de dérogation "riverain" ».

Constat/objectif du PCM	Actions prévues dans le PCM	Actions réalisées	Situation existante
Les petits pôles de quartier et équipements significatifs sont insuffisamment équipés en faveur vélos, marche à pied.	Développer, dès le court terme, le parc de ranges-vélos de 270 (en 2006) à 750 unités.	Développement régulier du nombre d'emplacements à proximité des pôles de déplacement	523 places de vélos (809 avec les Villo!). La plupart des équipements publics et pôles commerciaux sont équipés de dispositifs d'accrochage vélo de bonne qualité. Certaines écoles ne sont pas équipées de range vélo en voirie (elles disposent néanmoins de range vélo hors-voirie) : • Les deux sites De stadsmus • Centre scolaire du Souverain • Saint-Julien • Ecole Henri Spaak Les zones résidentielles sont peu équipées
Intensifier les possibilités de transfert modal à hauteur des points-clés du réseau des transports	Renforcer les équipements de stationnement dans les stations de métro ;	Non réalisé	Les stations de métro sont équipées de stationnement vélo en extérieur mais non en intérieur, sauf Beaulieu Néanmoins, équipement de tous les arrêts en station Villo !
	Rationaliser (en remplaçant les « pinces roues » subsistants par des arceaux) et regrouper les ranges vélos du carrefour Souverain – Herrmann-Debroux (trop dispersés et disparates actuellement) ;	Regroupement du stationnement vélo à Herrmann-Debroux, sous le viaduc	Certains attache vélo type pince roue n'ont pas été remplacés au niveau d'Herrmann-Debroux (coté Delhaize). Le côté opposé au Delhaize, au niveau des arrêts de bus) ne comprend pas de stationnement
	Equiper de range-vélos les futurs points d'arrêts de la ligne de tram 94.	Non réalisé	Les stations du tram 94 ne sont pas équipées en stationnement vélo (l'arrêt Auderghem Shopping dispose d'une station Villo !)
Intensifier l'installation de range vélos sur le domaine privé des grandes surfaces commerciales et des principaux équipements (écoles, équipements publics...).		Implantation continue de nouveaux dispositifs	• Pour le domaine privé : Carrefour Auderghem, Delhaize chaussée de Wavre, Colruyt, Krefel, le Gymnase,... • Pour les équipements publics : Maison communale

Suivi par le PACS des actions effectuées dans le cadre du PCM en matière de stationnement vélo[6].

[6] A l'heure de la rédaction de ce rapport, les stations du tram 94 comprennent des aménagements sous le viaduc, situé à proximité immédiate, ainsi que deux stations *Villo!*, l'une à hauteur du Shopping, l'autre à hauteur du rond-point du Souverain.

Intermodalité train ou métro + vélo

La Commune d'Auderghem est caractérisée par une **importante desserte en transports en commun** : outre un maillage dense du réseau de bus et le passage du tram 94 d'est en ouest, on dénombre 5 stations de métro et une gare ferroviaire.

Il s'agit de ne pas voir là une concurrence faite au vélo mais bel et bien un **atout pour le développement de l'intermodalité** : de nombreux déplacements dépassent largement l'échelle de la Commune, voire, au regard de la situation d'Auderghem, la Région. Le vélo se présente dès lors comme un moyen de rallier rapidement une gare / station de métro / arrêt de tram éventuellement quelque peu éloigné du point de départ, afin d'effectuer ensuite le trajet le plus direct possible en transport en commun.

Le stationnement vélo se présente à cet égard comme un paramètre déterminant : le navetteur combinant transport en commun et vélo doit en effet avoir la certitude de trouver de la place pour stationner son vélo en sécurité pour une longue durée (une journée) à proximité immédiate de son lieu de correspondance. Or, dans le cadre de la visite de terrain, nous avons pu constater un **sous-équipement des stations de métro en matière de stationnement vélo**. En 2015, les taux d'occupation relevés aux différentes stations de métro de la commune illustraient clairement une situation de saturation :

- Beaulieu : 113%
- Delta : 100%
- Demey : 106%
- Hankar : 50%
- Herrmann-Debroux : 102%

Stationnement vélo à la station de métro Beaulieu

Stationnement vélo à la station de métro Hankar

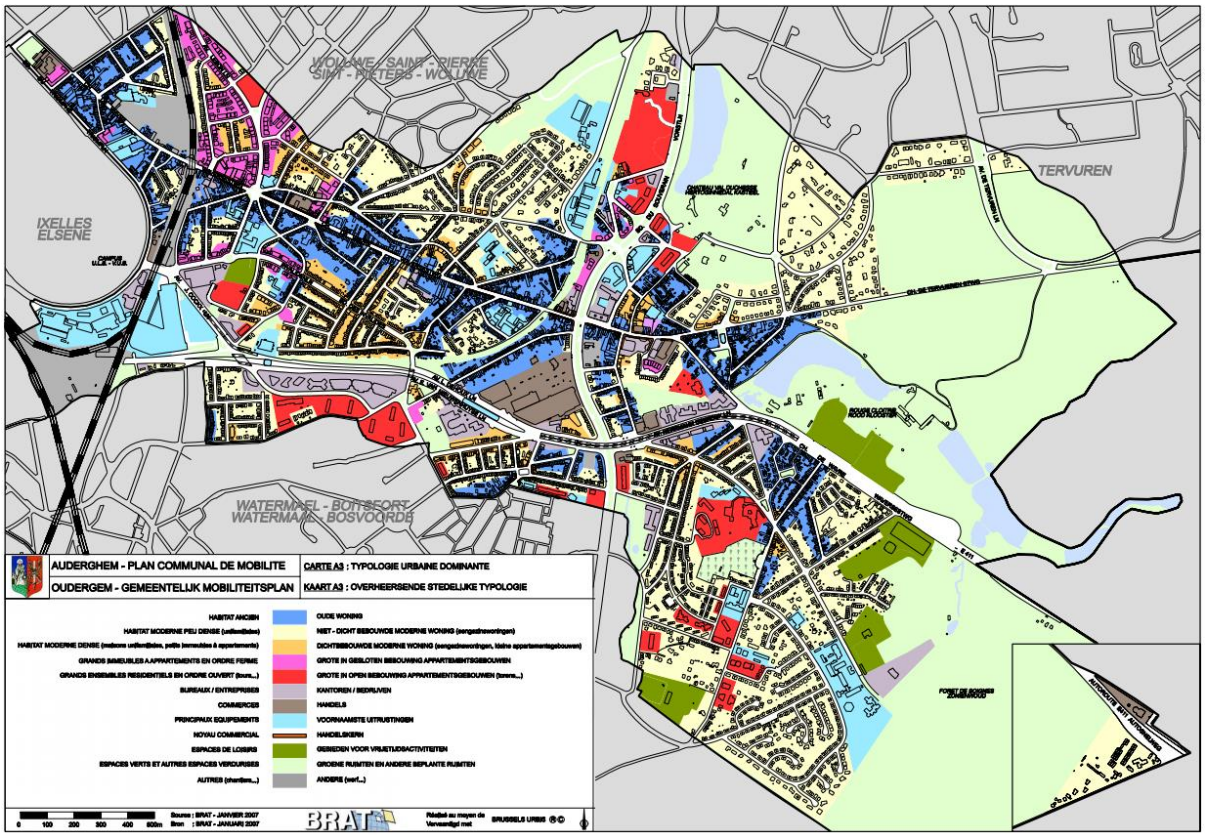
2.2.2 Le potentiel vélo : une commune de cœur d'agglomération

Auderghem, une porte d'entrée de la Région bruxelloise

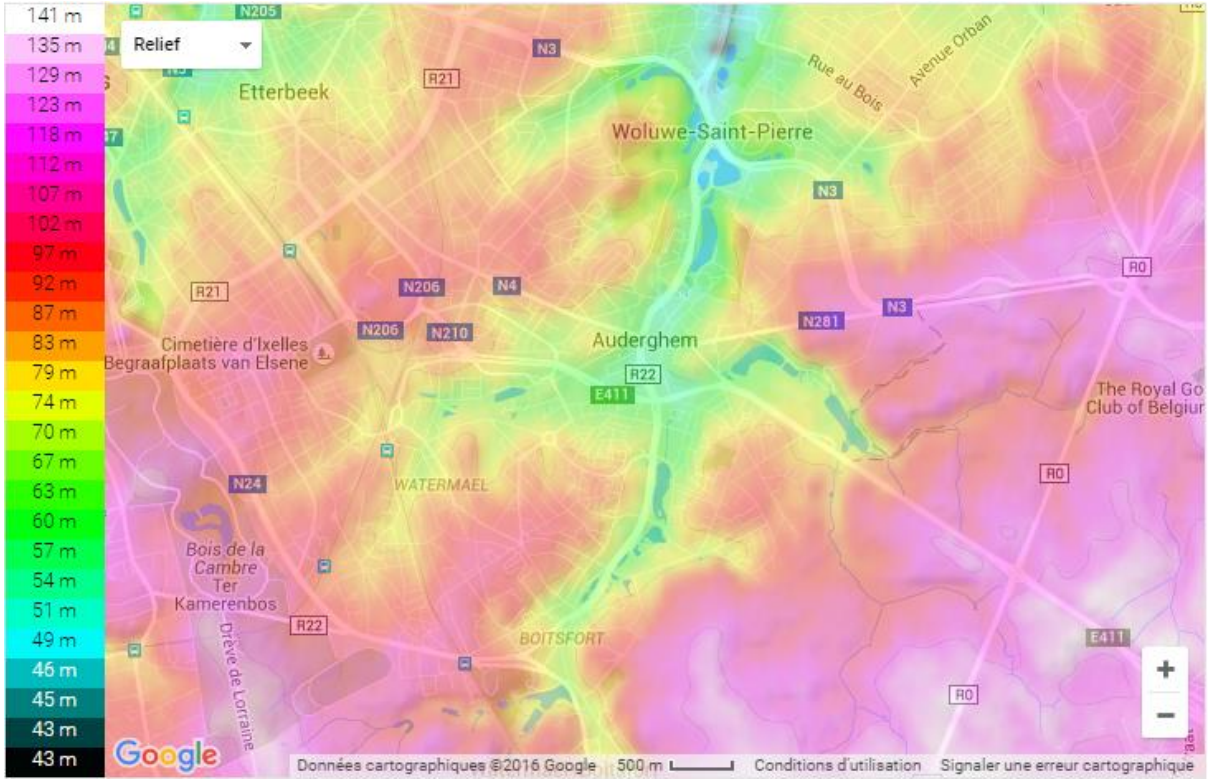
Figure 3 - Localisation de la Commune d'Auderghem en RBC (source : IBSA)

La Commune d'Auderghem est située en deuxième couronne de la Région bruxelloise. Elle est limitrophe des communes de Watermael-Boitsfort, d'Ixelles, Etterbeek et Woluwe-Saint-Pierre, mais aussi de la Région flamande.

Accueillant le débouché de l'E411 en Région bruxelloise et marquée par une nette prédominance résidentielle, elle est caractérisée par d'importants flux de navetteurs et un fort trafic de transit.



Un relief de plateau creusé marqué par deux versants de vallées encaissées

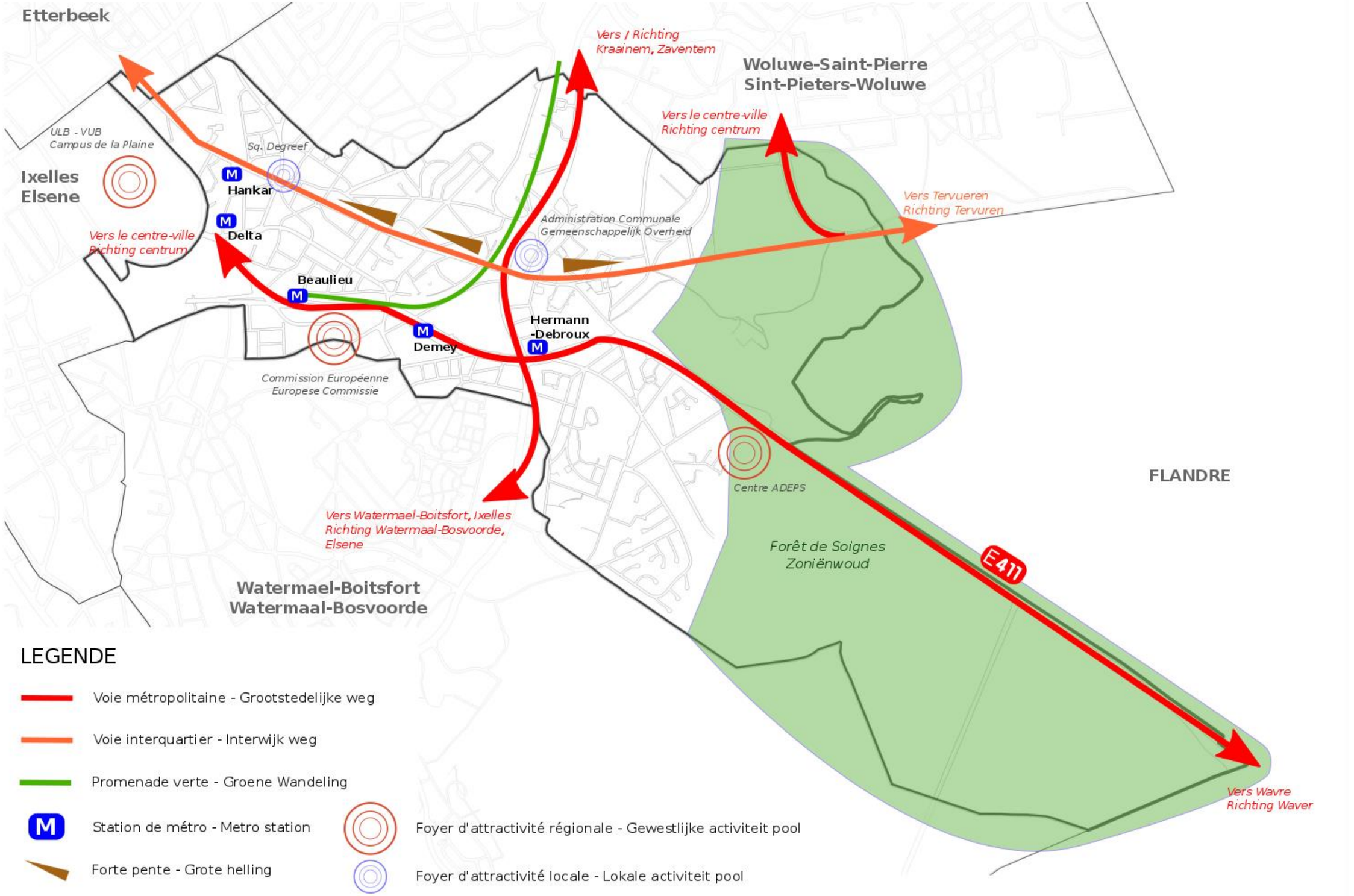


Source : http://fr-be.topographic-map.com/

La région bruxelloise est caractérisée par une topographie variée ; Auderghem ne fait pas exception. Traversée par la vallée de la Woluwe, elle présente des pentes importantes, que certains axes, comme la chaussée de Wavre, abordent de front.

Potentiel vélo

- ⇨ **Une nette prédominance résidentielle combinée à une situation d'entrée de ville qui se traduisent par d'importants flux pendulaires.**
- ⇨ **Une vallée traversante profondément encaissée synonyme de fortes pentes ; mais une situation loin d'être isolée en Région bruxelloise.**



ByPad Auderghem - sept.2016 - Diagnostic / Diagnose

Timenco Richting in mobiliteitsbeleid Pro Velo R&D

Une population peu dense, en moyenne plus aisée et plus âgée que la moyenne régionale

Au 1er janvier 2014, la Commune d'Auderghem comptait 32.560 habitants (soit 2,8% de la population régionale). Avec 3.604 hab/km², la densité de population y est sensiblement inférieure y la moyenne régionale (7.209 hab/km²). Un examen plus approfondi révèle toutefois une densité plus élevées dans les quartiers proches du centre.

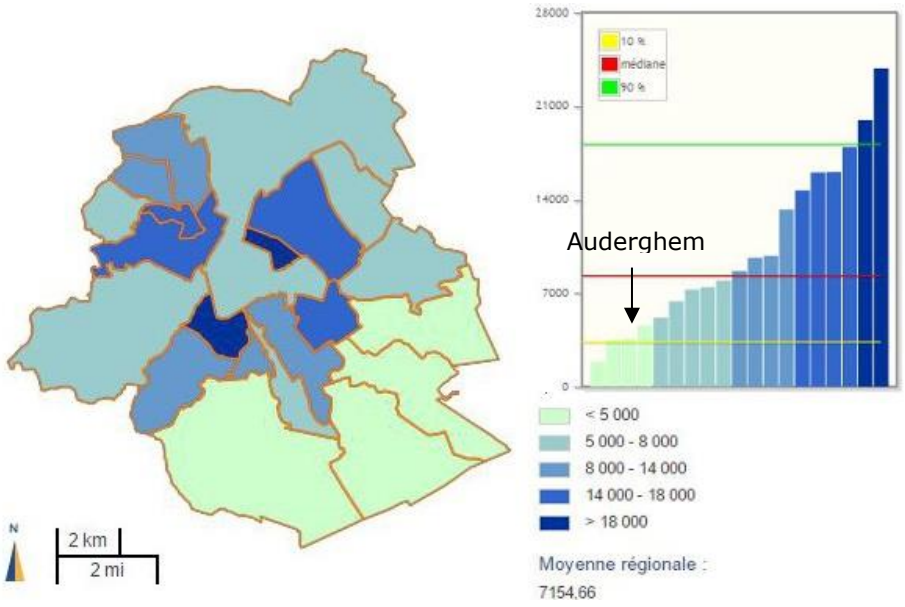


Figure 6 : Densité d'habitants par km² à l'échelle communale en Région bruxelloise (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014)

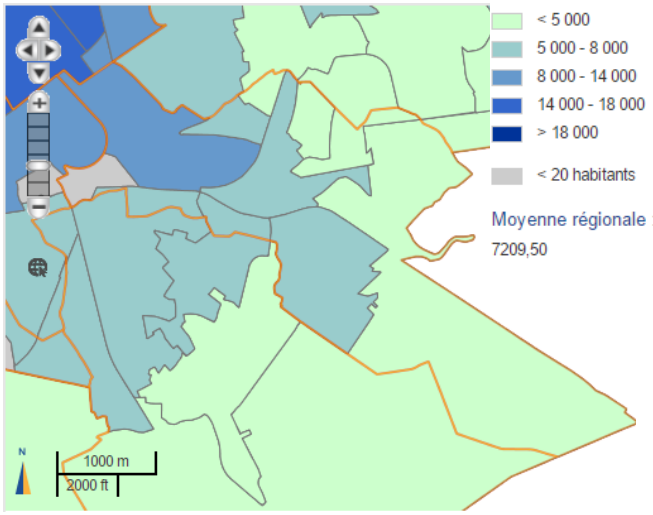


Figure 4 : Densité d'habitants par km² à l'échelle des quartiers à Auderghem (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014)

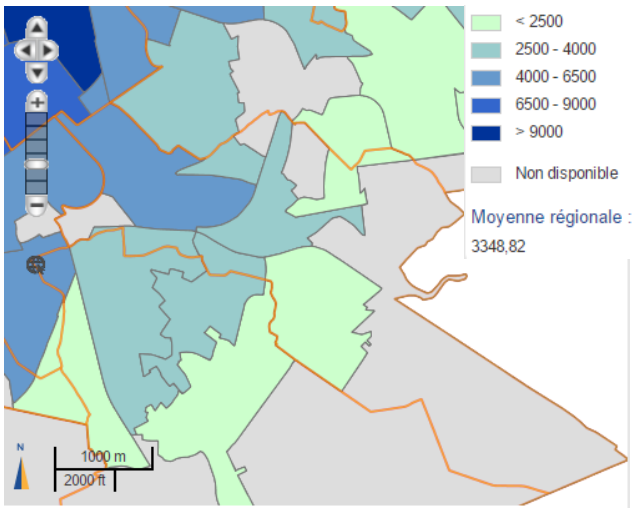


Figure 5 : Nombre moyen de ménages au km² à l'échelle des quartiers à Auderghem (Source : Monitoring des quartiers, d'après données IBSA, SPF Economie, 2014)

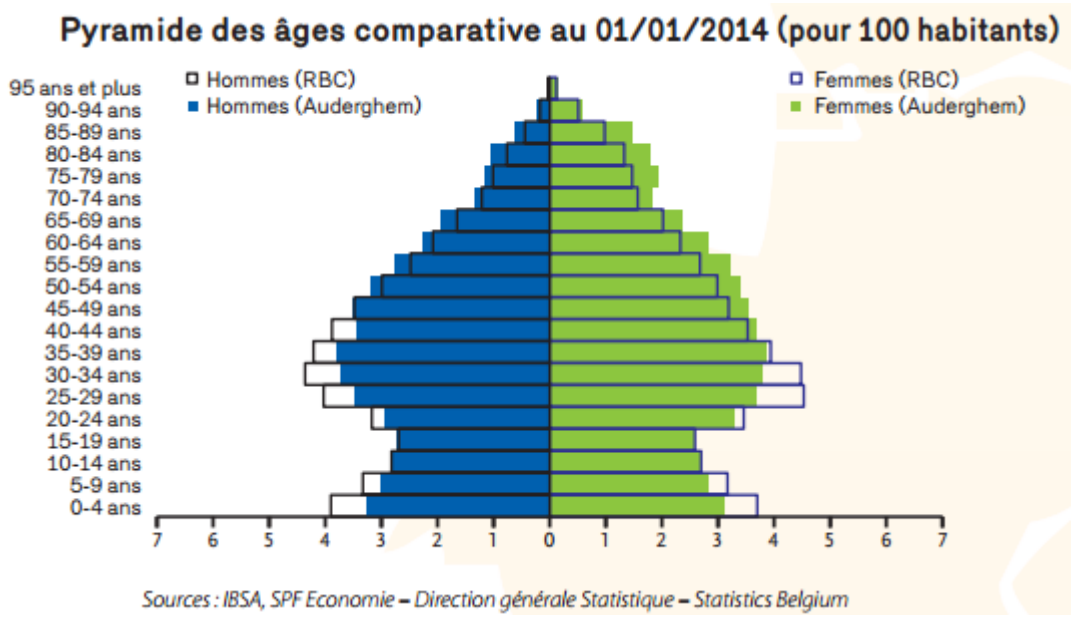


Figure 7 : Pyramide des âges (Source : IBSA, 2016)

Mise en regard de la pyramide des âges régionale, la population auderghemoise se distingue par une surreprésentation des tranches d'âges les plus âgées (à partir de 44 ans pour les femmes, et de 54 ans pour les hommes). A l'inverse, les catégories de 29 à 44 ans chez les femmes et de 29 à 39 ans chez les hommes sont particulièrement sous-représentées, de même que les enfants de moins de 10 ans.

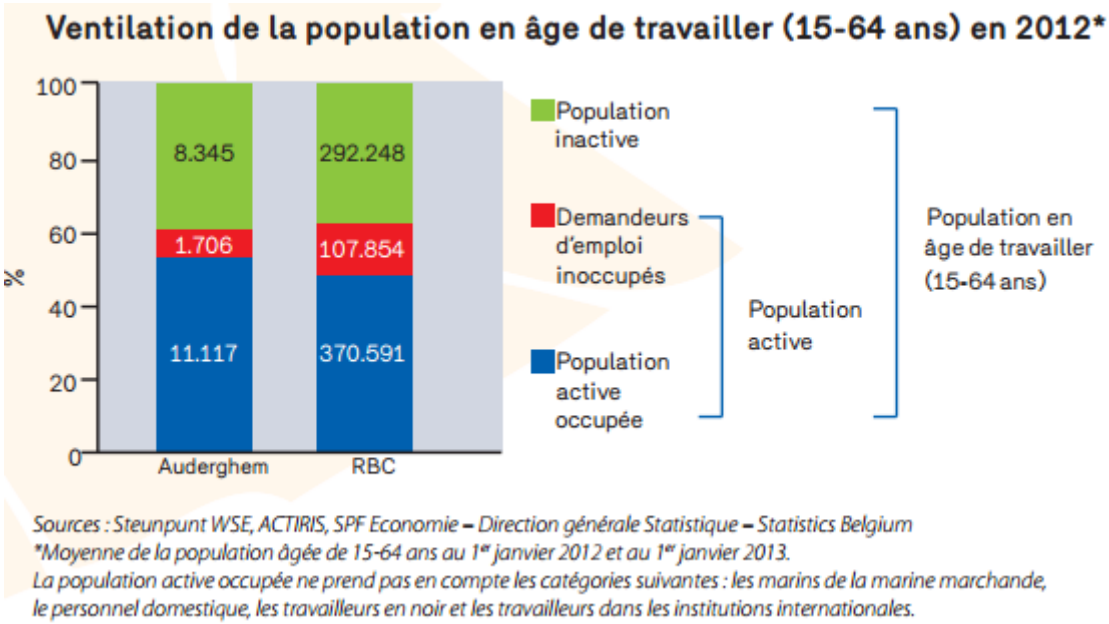
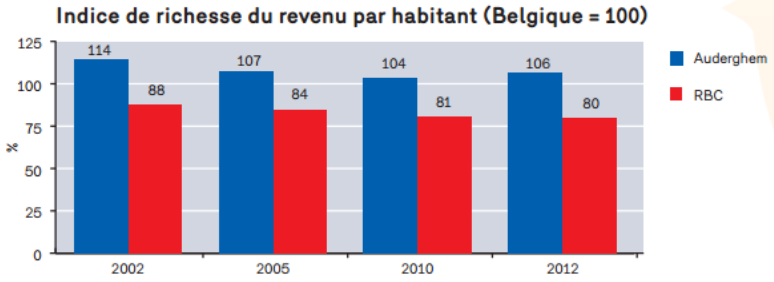


Figure 8 : Ventilation de la population en âge de travailler (Source, IBSA, 2016)

Si l'on considère la structure de la population en fonction de son activité, on remarque que la part de la population active est très proche de celle enregistrée à l'échelle régionale ; elle se distingue toutefois par une proportion de demandeurs d'emplois (actifs inoccupés) nettement inférieure.

Revenu imposable (2012) et aide sociale (2013)	Auderghem	RBC
Revenu imposable moyen par habitant (euros)	17.696	13.312
Revenu imposable moyen par déclarant (euros)	27.349	20.869
Revenu imposable moyen par déclaration (euros)	34.706	26.463
Revenu imposable médian des déclarations (euros)	23.543	18.526
Bénéficiaires du RIS en % de la population de 18 ans et plus	1,2	3,2
Bénéficiaires de l'AF en % de la population de 18 ans et plus	0,3	1,0

Sources : SPF Economie – Direction générale Statistique – Statistics Belgium, SPP Intégration Sociale, calculs IBSA

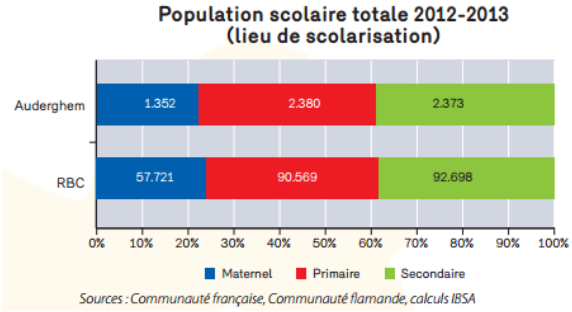


Source : SPF Economie – Direction générale Statistique – Statistics Belgium

Figure 9 : Revenu imposable, aides sociales et indice de richesse

Si l'on se penche sur les données relatives aux revenus perçus par la population et sur l'indice de richesse, on constate que **le niveau de vie de la population auderghemoise est en moyenne supérieur à la moyenne régionale**.

Population scolaire



Sources : Communauté française, Communauté flamande, calculs IBSA

La composition de la population scolaire de la commune est très proche de celle observée à l'échelle régionale. On remarque toutefois une très légère surreprésentation des élèves du primaire et du secondaire, ce qui tend à aller de pair avec la surreprésentation des classes d'âges les plus élevées au sein de la population globale.

Potentiel vélo

- ⇨ Une étude de Modélisation des comportements tactiques en matière de mobilité réalisé par Stratec en 2015 pour le compte de Bruxelles Mobilité met en évidence, à l'échelle de la Région bruxelloise, la propension de différentes catégories de la population à se déplacer à vélo. Au regard du profil démographique et du niveau moyen de revenu de la population auderghemoise, on notera avec intérêt que les deux catégories présentant le plus fort pourcentage de personnes déclarant réaliser régulièrement un déplacement à vélo sont :
  - « Les 35-64 ans de niveau d'études non supérieur, à revenu moyen ou élevé (≥ 1.500 €/mois) et habitant dans le Pentagone ou en première couronne de la RBC ;
  - Les 16-35 ans de niveau d'étude supérieur à faible revenu (< 1.500 €/mois). »
- ⇨ A Auderghem, la tranche d'âge des 35-64 ans n'est surreprésentée que dans sa composante supérieure, qui présente, a priori, un potentiel de mise en selle moindre.
- ⇨ Par ailleurs, il apparaît que le niveau de revenu des auderghemois est au-dessus de la moyenne régionale.

- ⇨ Dans la droite ligne de ce constat, le Plan Communal de Mobilité, en 2007, relevait **« une bonne corrélation entre la richesse relative de la population (carte A.11) et le taux de motoristation des ménages (cartes A.12 et A.13). Si ce n'est pour les cités de logements sociaux (Transvaal), le taux de motorisation est bien plus important dans l'est de la commune que dans les quartiers situés à l'extrême ouest.**
- ⇨ Le taux de motoristation des ménages à Auderghem (71,4%) est largement supérieur à la moyenne régionale (60,5% - cf. carte A.15). Auderghem compte parmi les communes bruxelloises où le taux de motoristation est le plus élevé. »

2.2.3 Politique et projets en matière de mobilité

Politique en matière de gestion des flux de déplacements

La Commune d'Auderghem est dotée d'un Plan Communal de Mobilité, approuvé en 2008.

Le scénario de mobilité durable (phase 2) ambitionne une diminution du recours à la voiture qui doit être « moindre et mieux ciblé selon la nature du déplacement à effectuer », au projet des transports en communs et des modes actifs (vélo et marche). Pour cela, le PCM, après avoir rappelé le cadre du déploiement des prérogatives communales en matière de mobilité, recommande que :

- « l'espace des voies métropolitaines [soit] mieux partagé entre les diverses fonctions de déplacement et servir de ligne de force aux transports publics ;
- le réseau de quartier [soit] sécurisé au mieux, non seulement parce qu'il faut y atteindre un meilleur niveau de sécurité routière, mais également parce que c'est via le réseau de quartier que la plupart des habitants (et autres usagers) accèdent aux lignes de force des transports publics (qui sont souvent aussi des lignes de force de la mobilité douce). »

Le plan pointe par ailleurs du doigt la nécessité d'un réaménagement du débouché de l'E411, dans le cadre d'une réflexion portant sur l'intégralité de cet axe.

Prise en compte transversale de la mobilité vélo

Au sein de la Commune d'Auderghem, le Conseiller en Mobilité (CEMA) est le principal porteur de cette thématique. Il existe une concertation et une collaboration entre les services Travaux publics, Espaces publics et Mobilité qui débouche sur des prises de décision communes.

Politique en matière de stationnement

La Fiche 9 du PCM porte sur la gestion du stationnement des véhicules. Elle a pour objet la « poursuite de la gestion du plan de stationnement communal, l'organisation de parkings de transit et diverses mesures pour une gestion contemporaine des problèmes de stationnement (organisation des espaces publics, lutte contre les excès…) ».

Sensibilisation et accompagnement

Il n'existe pas à Auderghem d'initiative communale ciblant spécifiquement les cyclistes (ou les autres usagers pour les sensibiliser au partage de l'espace public avec ces derniers). On signalera cependant l'activité de la locale du GRACQ, asbl dont la vocation est de se faire le porte-parole des cyclistes du quotidien, ainsi que les 3 classes suivant la formation du Brevet du Cycliste en 2015-2016.

Projets urbains d'envergure

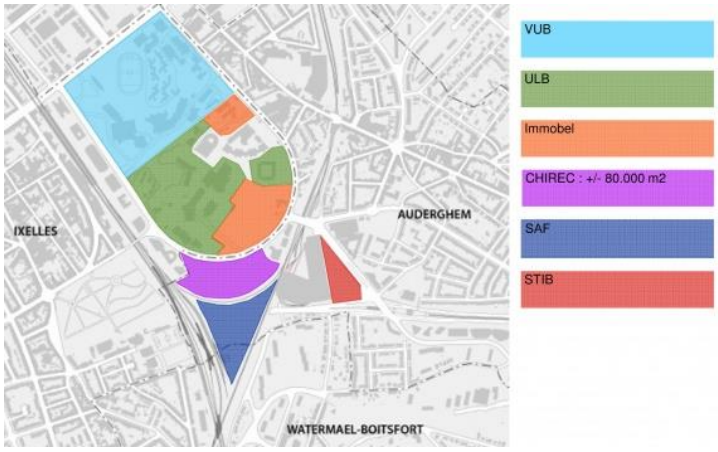


Figure 10 : Plan d'affectation Delta - Source : www.adt-ato.brussels

Situé sur la Commune d'Ixelles, à la frontière de la Commune d'Auderghem se trouve le campus de la Plaine. Sur ce site d'une dizaine d'hectare sont programmés le développement de logements étudiants, de locaux pour la faculté des Sciences appliquées et, en face, la construction du Centre Hospitalier Interrégional Edith Cavel (CHIREC). Du fait de la desserte du site par la station de métro Delta, ainsi que son accessibilité par l'E411, ces développements auront un impact en termes de mobilité à Auderghem. Un Plan d'Aménagement Directeur « Herrmann-Debroux » est en passe d'être conduit par l'Agence de Développement Territoriale afin d'envisager l'aménagement de l'ensemble de l'entrée de ville.

2.2.4 Le vécu du cycliste : circuler à vélo à Auderghem dans le contexte actuel

Entre tranquillité des quartiers résidentiels et trafic intense sur les grands axes routiers

La visite de terrain nous a permis de constater que le **tissu urbain à dominante résidentielle** donne un **sentiment de tranquillité**, et par conséquent, d'une certaine sécurité au cycliste se déplaçant à Auderghem. Aux heures de pointe, les volumes de trafic ainsi que le trafic de transit réduisent toutefois ce confort pour les usagers de la route se déplaçant à vélo.

On notera par ailleurs des **problèmes de revêtement** :

- soit lorsque un certain type de matériau est utilisé/maintenu pour des raisons esthétiques, donnant certes du cachet au contexte urbain, mais générant un réel inconfort pour les cyclistes lorsqu'il est utilisé sur l'intégralité de la chaussée ;
- soit en cas de défaut d'entretien : si l'inconfort est minime pour l'automobiliste, il peut mettre en cause la sécurité du cycliste.

Avenue Charles Lemaire : revêtement en pavés "Victor"

Avenue Guillaume Crock : revêtement dégradé

Pour se rendre d'un quartier à l'autre, le franchissement et/ou le passage par de grands axes est pratiquement inévitable.

Rue Jacques Bassem, progression en direction de l'E411

Le ressenti du cycliste se mue alors davantage en inconfort (du fait de nuisances, plus ou moins prononcées selon que l'on emprunte ou traverse simplement l'axe à fort trafic), voire en sentiment d'insécurité.

Piste cyclable séparée du trafic le long de l'E411

Dans un certain nombre de cas, ce sentiment d'insécurité doit être relativisé : des aménagements pour faciliter le passage par ces sections du réseau routiers sont en effet mis en place à de nombreux endroits. Restent toutefois les nuisances (sonores, olfactives,…) qui ont un impact négatif sur le vécu du cycliste, au contact immédiat de l'environnement de circulation.

Les grands axes

- **Axe Demey-Herrmann Debroux / E411**

Cet axe métropolitain est problématique à plusieurs égards :

- Débouché de l'E411 et donc, « porte d'entrée de la région bruxelloise », il est caractérisé par des charges de trafics automobile et des vitesses importantes, peu sécurisantes pour les cyclistes.
- Il traverse par ailleurs la Commune d'est en ouest dans toute sa longueur, la coupant littéralement en deux. Du fait des charges de trafic et des vitesses pratiquées par les automobilistes, les possibilités de traversées sont singulièrement réduites, ce qui rend les trajets nord-sud complexes.

Si l'axe est doublé par une infrastructure cyclable séparée du trafic sur la quasi-totalité de sa longueur, on notera une transition peu claire entre la fin de cet aménagement de part et d'autre de la voirie et son passage en bidirectionnel uniquement sur le versant nord après la station de métro Herrmann-Debroux. Les cyclistes n'ayant pas connaissance de cette transition se retrouvent alors en mixité dans le trafic, ce qui peut être insécurisant pour des cyclistes peu expérimentés.

- **Boulevard du Souverain**

Figure 11 : Piste cyclable de part et d'autre des rails de tram sur le Boulevard du Souverain (source : GRACQ)

Autre voirie métropolitaine, le boulevard du Souverain coupe lui aussi la commune en deux, mais dans le sens nord-sud. Il est équipé d'aménagements cyclables séparés du trafic automobile sur toute sa longueur. On relèvera cependant :

- des difficultés liées à la cohabitation avec les autres modes de transport (franchissement des rails de tram notamment) ;
- le boulevard du Souverain est par ailleurs tous les ans occupé par la Foire d'Auderghem. Les cyclistes sont alors redirigés vers un itinéraire de contournement, pendant et en dehors des heures d'ouverture de la foire.

- **Chaussée de Wavre**

Autre axe de liaison direct vers le cœur de Bruxelles, la Chaussée de Wavre n'est toutefois pas une voirie métropolitaine, mais une voirie interquartier. Elle est ainsi caractérisée par des charges de trafic et des vitesses moindres, bien que les conditions de circulation en heure de pointe puissent s'y avérer difficiles.

On notera par ailleurs d'importants défauts de revêtements (trous dans l'asphalte) qui peuvent conduire le cycliste à faire des écarts, ou le déséquilibrent, mettant ainsi sa sécurité en jeu.

Figure 12 : Chaussée de Wavre

- **Avenue de Beaulieu**

L'avenue de Beaulieu est elle aussi une voirie interquartier. Toutefois, contrairement à la chaussée de Wavre, elle est directement connectée à l'E411 et n'est pas connectée au tissu des voiries de quartier. Elle présente ainsi un caractère moins urbain et se prête davantage à la pratique de vitesses élevées par les automobilistes. La sécurité subjective et objective du cycliste s'en trouve donc diminuée.

- **Avenue de Tervueren**

Un petit tronçon de l'avenue de Tervueren, également voirie métropolitaine, passe au nord-est de la commune. Traversant la Forêt de Soigne, elle ne concerne pas les déplacements interquartiers à l'échelle d'Auderghem. Une piste cyclable séparée du trafic longe la voirie, et permet de faire la liaison entre Tervueren et Woluwe-Saint-Lambert. On notera toutefois qu'à partir du croisement avec le chemin des Chênes l'infrastructure souffre d'un réel manque d'entretien, ce qui peut constituer un réel obstacle aux déplacements à vélo en cas de conditions climatiques pluvieuses.

La promenade verte

Si la commune est désavantagée par les grands axes qui la traversent, elle bénéficie toutefois de la présence de la Promenade verte qui offre aux cyclistes un itinéraire alternatif au boulevard du Souverain. Les points de connexion avec le reste du réseau viaire sont parfois problématiques, comme l'illustrent les photographies ci-après.

Le week-end et pendant les congés, cet axe est investi par les cyclistes de loisirs. La très forte fréquentation, tant par les piétons que par les vélos génère alors régulièrement des conflits d'usage.

Sortie de la Promenade verte Chaussée de Watermael – Absence d'aménagement de la transition

Sortie de la Promenade verte rue Robert Willame / rue des Ecoliers

Des infrastructures encore insuffisantes en matière de stationnement vélo

En matière de stationnement, le cycliste circulant à Auderghem est confronté à une offre peu abondante. Les carences observées au niveau des nœuds intermodaux (cf. p.20 « Intermodalité train ou métro + vélo ») sont également applicables à l'espace public en général, et, plus spécifiquement, aux abords des commerces et équipements.

Insuffisance de l'offre en stationnement vélo square JB Degreef

« Pinces-roues » non conformes aux recommandations régionales (car peu efficaces contre le vol) square du Baron Hankar

En matière de stationnement résidentiel, on soulignera toutefois le développement des boxes-vélos. L'administration communale est quant à elle équipée d'un parking vélo sécurisé, ainsi que d'une trentaine d'arceaux couverts, en accès-libre pour les visiteurs.

Box vélo rue Antoine Vandergoten

Parking vélo de l'administration communale

RÉSUMÉ

- ⇨ La commune d'Auderghem est caractérisée par un **tissu urbain à dominante résidentielle**. Au sein des quartiers, les déplacements à vélos s'y font dans un contexte relativement apaisé.
- ⇨ Cependant, la commune pâtit du passage de **grands axes métropolitains d'est en ouest et du nord au sud de son territoire**. Outre l'insécurité subjective, mais aussi objective, qu'ils peuvent engendrer pour les cyclistes, ces artères complexifient les trajets à l'intérieur de la commune car il n'existe que peu de points de traversée.
- ⇨ La **Promenade verte** permet d'offrir une **alternative confortable** au boulevard du Souverain et invite à la pratique du cyclisme de loisirs.
- ⇨ Enfin, concernant le stationnement, bien que l'on puisse saluer le développement des boxes vélos, on notera une offre peu abondante et peu qualitative sur l'espace public, en particulier aux abords des commerces et équipements. Il en va de même à proximité des nœuds de transports en commun, ce qui constitue un frein au développement de l'intermodalité.

2.3 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 se base 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 ils s'imposent et seulement quand ils 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 cycliste 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 cycliste atteint un niveau élevé d'expertise, de suivi permanent et d'échanges en réseaux, avec des partenaires de secteurs qui au départ ne sont pas concerné par la mobilité comme la santé, l'économie,... Elle jouit de moyens structurels et est renforcée par des mesures complémentaires. Augmenter sa qualité est 'un souci permanent'.

Figure 13 – Les modules BYPAD

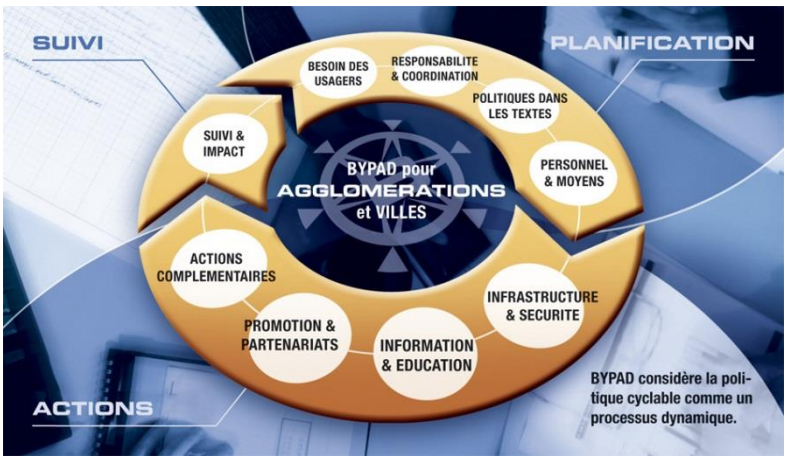


Figure 14 – Les niveaux de développement BYPAD

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

- Une **politique cycliste 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 cycliste 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 cycliste intégrée.

Tableau 1 – Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Nom-prénom	Service	e-mail
Politique	Bruno COLLARD	Echevin de la Mobilité	bcollard@auderghem.irisnet.be
Politique	Michel BLAMPAIN	Fonctionnaire - détaché Usager vélo quotidien	mblampain@gov.brussels
Usager	Nele DOENSEN	Gardien de la Paix – membre du GRACQ	ndoensen@auderghem.irisnet.be
Usager	Sylvaine VAN EENOO	Membre de la locale du GRACQ d'Auderghem	sylvaine.vaneenoo@brutele.be
Administration	Thierry BOURGEOIS	responsable technique au Service de l'Espace public de la commune - gestionnaire notamment du dossier Vélobox	tbourgeois@auderghem.irisnet.be
Administration	Christian CUMPS	Conseiller en Mobilité	ccumps@auderghem.irisnet.be
Usager	Ghislain Thonon		ghthonon@voo.be

Tableau 2 – Calendrier de l'AUDIT BYPAD

GROUPE DE TRAVAIL 1 : réunion de lancement	07/06/2016
Réunion de travail avec CEMA	03/05/2016
Visite de terrain	22/06/2016
GROUPE DE TRAVAIL 2 : réunion de consensus	29/06/2016
Rapport intermédiaire AUDIT BYPAD	28/09/2016
GROUPE DE TRAVAIL 3 : réunion pistes d'action	28/09/2016
Réunion de travail avec échevin et CEMA	19/10/2016
GROUPE DE TRAVAIL 4 : réunion de validation du plan d'action	30/11/2016

2.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

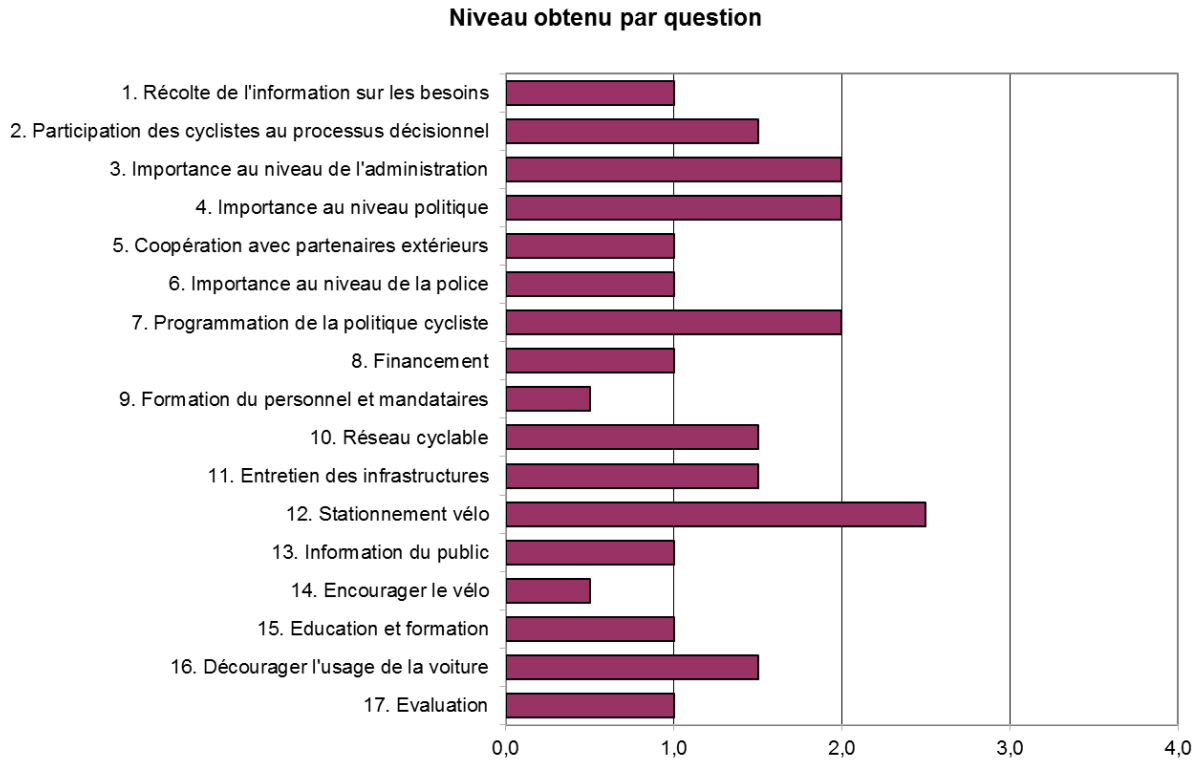


Figure 15 – Diagnostic BYPAD par question

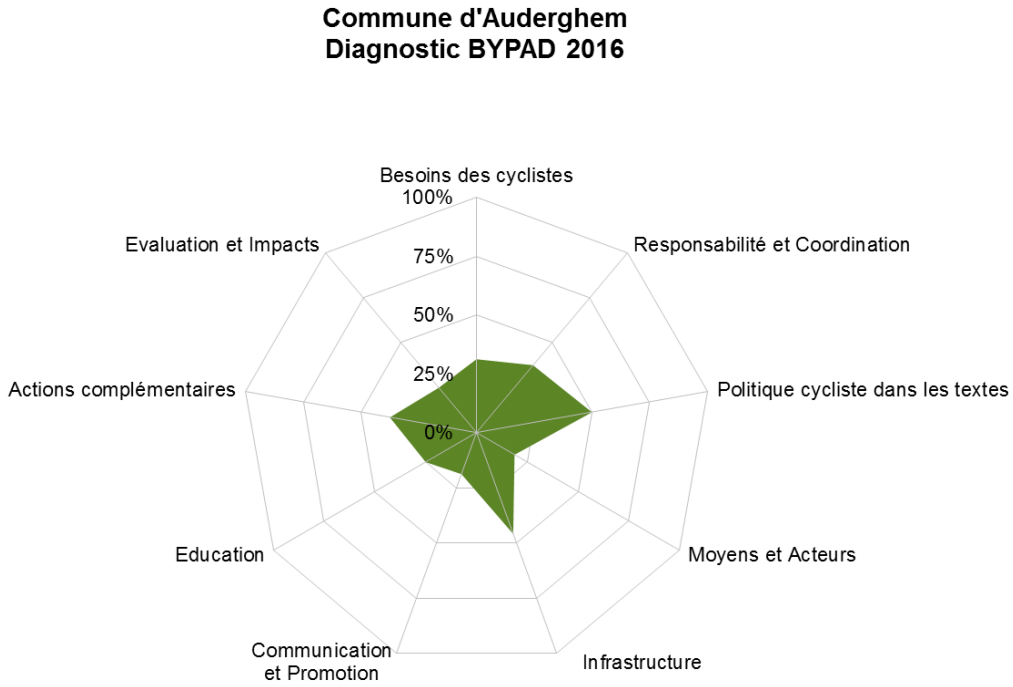


Figure 16 – Diagnostic BYPAD par module

2.5 Le diagnostic par module

2.5.1 Besoins des cyclistes – niveau 1,3

Q1 : Comment la Commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes? **– niveau 1**

Q2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité? **– niveau 1,5**

La Commune d'Auderghem a eu une Commission vélo. Celle-ci s'est peu à peu fondue dans la Commission mobilité qui a elle aussi peu à peu cessé de se réunir. Aujourd'hui, l'avis des cyclistes n'est collecté qu'au cas par cas, en fonction des problèmes qui se posent. Le processus se fait plutôt « à sens unique » : les cyclistes adressent leurs remarques et demandes à la Commune, mais celle-ci ne prend pas l'initiative de se tourner vers eux.

2.5.2 Responsabilité et coordination – niveau 1,5

Q3 : Au niveau de l'Administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ? **– niveau 2**

Q4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique cycliste ? **– niveau 2**

Q5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, IBGE,...) **– niveau 1**

Q6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique cycliste? **– niveau 1**

Le service Mobilité et le service Travaux se concertent régulièrement et travaillent régulièrement ensemble, sans pour autant que la collaboration soit formalisée.

Si les cyclistes peuvent avoir le sentiment d'une attitude politique opportuniste, plusieurs réalisations témoignent d'un certain volontarisme : certaines places de parkings ont été supprimées pour faire place à des vélo-boxes ou à des stations Villo!, l'installation de boxes-vélo privés a été encouragée.

En ce qui concerne la collaboration avec les organisations extérieures, celle-ci est nécessaire pour de nombreux dossiers (rénovation des squares Degreef, Hankar…). Les contacts demeurent cependant informels et le suivi s'avère souvent difficile.

Avec la Police, la collaboration technique est obligatoire et s'est montrée constructive sur les grands dossiers vélo. Sur le terrain, les cyclistes ont toutefois le sentiment d'une méconnaissance des réalités de la circulation en vélo et d'une attitude plutôt favorable à la voiture. On notera par ailleurs que depuis la création des zones de police, la police ne se trouve plus dans le bâtiment de l'administration communale, et « perd en proximité », ce qui se traduit entre autre par une moins bonne connaissance du terrain.

2.5.3 La politique cycliste dans les textes – niveau 2

Q7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée? **– niveau 2**

Le Plan Communal de Mobilité remonte à 2009. Les actions qui y sont inscrites n'ont pas de portée obligatoire, mais on notera que pour chacune d'elles un degré de priorité a été défini (court, moyen ou long terme).

Certaines, comme le placement d'arceaux et de véloboxes, sont reconduites d'année en année

2.5.4 Moyens et acteurs – niveau 0,8

Q8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste ? **– niveau 1**

Q9 : Qu'est-il fait pour améliorer les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière? **– niveau 0,5**

Il y a quelques années, une tentative avait été faite d'introduire au budget un article spécifique pour la politique vélo : cela présentant l'avantage de disposer d'un financement structurel et de rendre nécessaire la justification du montant par des réalisations. Cela s'est cependant avéré trop difficile à gérer (les marchés sont des marchés généraux souvent avec une seule entreprise).

En ce qui concerne la formation, il semblerait que la demande ne soit pas particulièrement importante. Les techniciens de voirie suivent cependant les formations de remise à jour techniques indispensables qui ne concernent pas spécifiquement le vélo (Code de la Route…).

Deux vélos électriques ont été achetés par la Commune pour les visites de chantier, mais il n'y a pas vraiment de retour quant à leur utilisation.

2.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 1,8

Q10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant? **– niveau 1,5**

Q11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables? **– niveau 1,5**

Q12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée? **– niveau 2,5**

Les ICR et la Promenade verte définissent un premier maillage du réseau cyclable. Des ICC ont été définis, mais jusqu'à présent, ce travail n'a donné lieu à aucune opération d'amélioration de l'infrastructure et les itinéraires ne sont pas balisés.

800.000 € d'investissements en asphalte ont été réalisés sur les deux dernières années. Cependant, on constate sur le terrain bon nombre de problèmes au niveau du revêtement qui est soit dégradé, soit inadapté aux déplacements à vélo (pavés « Victor »). Il manque en effet une veille continue, que le CEMA n'est pas en mesure d'assurer seul.

L'offre en stationnement vélo dépend quant à elle de deux services différents : celui de la mobilité et celui de l'urbanisme (règlement de la Bâtisse de 1976). La délivrance des permis d'urbanisme se fait avec une réelle prise en compte de la bonne intégration des locaux-vélo. Dans le cadre du PACS, plusieurs actions ont été entamées comme la programmation des arceaux vélo et des vélo-boxes.

2.5.6 Communication et promotion – niveau 0,8

Q13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste? **– niveau 1**

Q14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles ? **– niveau 0,5**

Le journal communal ne publie que rarement des articles au sujet du vélo.

Il y a plusieurs années, des sorties à vélo étaient organisées à destination du personnel de la Commune ; ce n'est plus le cas aujourd'hui.

2.5.7 Education – niveau 1

Q15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo ? **– niveau 1**

En 2015-2016, 3 classes étaient engagées dans le Brevet du cycliste, aucune n'était en autonomie.

2.5.8 Actions complémentaires – niveau 1,5

Q16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture? **- niveau 1,5**

Les nouveaux aménagements (square De Greef, boulevard du Souverain), témoignent de la nouvelle orientation générale en faveur du vélo qui est aussi celle vers laquelle tend la Commune : la systématisation des oreilles de trottoirs supprime des places de stationnement.

Du point de vue du stationnement, la Commune a fait le choix de ne pas avoir recours aux horodateurs, mais de généraliser les zones bleues (stationnement avec disque) ; dans certaines rues commerçantes, la durée est limitée à 30 minutes. Il existe par ailleurs une volonté d'encourager les voitures partagées sur la commune.

Les usagers regrettent cependant les tarifs élevés des boxes vélos : s'il s'agit d'un dispositif privatif de stationnement qui pourrait être comparé à la location d'un garage, il n'en reste pas moins que ce coût est supérieur à celui de la carte riverain pour le stationnement automobile.

2.5.9 Évaluation et impacts- niveau 1

Q17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ? **– niveau 1**

L'évaluation de la politique cycliste se limite pour le moment aux comptages qui ont été réalisés dans le cadre du PCM, toutefois, cela n'a pas été systématisé par la suite.

2.6 Résumé des forces et faiblesses

	Atouts	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Démographie		Profil socio-démographique ne présentant pas, au premier abord, les caractéristiques d'un public facile à mettre en selle (moyenne d'âge et niveau de revenus élevés)		Maintien d'un taux élevé de motorisation (déjà supérieur à la moyenne régionale)
Territoire	Situation en seconde couronne de la Région bruxelloise			
	Cadre de vie à dominante résidentielle, contexte apaisé propice à la pratique du vélo à l'intérieur des quartiers	Débouché de l'E411, importants flux automobiles en heures de pointe et trafic de transit	Développer les liaisons intra et interquartiers	
		Territoire "coupé en quatre" par deux voiries métropolitaines		Dissuasion de la pratique du vélo au-delà des trajets à l'échelle des quartiers et de la pratique du vélo de loisirs
Infrastructures	Nombreuses zones 30	Les grands axes se présentent comme des obstacles aux liaisons interquartiers		
	Aménagements séparés du trafic le long des principaux axes métropolitains	Plusieurs chaînons manquants Plusieurs traversées problématiques, parfois mal indiquées	Développement de liaisons directes et efficaces (du point de vue du temps de déplacement et de la sécurité objective)	
	Passage de la Promenade verte	Transitions parfois problématiques avec le réseau viaire local Revêtement de qualité inégale	Alternative au boulevard du Souverain pour les trajets en heure de pointe	Aux beaux jours, en particulier le week-end : conflits d'usages avec les piétons
		Insuffisance du stationnement sur l'espace public		Sous-développement de l'intermodalité intégrant le vélo aux transports en commun
Politique cycliste	Conduite d'actions, souvent avec le soutien de la Région, en matière de stationnement, d'éducation (boxes-vélos, brevet du Cycliste)	Peu de suivi et d'actualisation des données depuis celles collectées dans le cadre du PCM (2006)		Conduite d'une politique vélo déconnectée des besoins ressentis sur le terrain
	Les choix en matière d'aménagement de l'espace public commencent à s'orienter en faveur des cyclistes	Politique encore relativement favorable à la voiture (absence d'horodateurs)	Intégration systématique des critères de cyclabilité dans la conception des aménagements en espace public	Le vélo apparaît comme un mode de transport de moins en moins compétitif
	Représentation des cyclistes active au niveau associatif (locale du GRACQ)	Stratégie d'encouragement et d'accompagnement à la mise en selle encore inexistante	Expression actualisée des besoins ressentis sur le terrain (nécessite une dynamique de concertation)	

3 LE PLAN VÉLO : LE VÉLO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

Dans la deuxième partie les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations du groupe sont traduits dans un plan d'action concret. Celui-ci constitue un cadre permettant de conduire une politique cyclable cohérente, à partir d'actions situées dans le temps soit :

- à court terme (réalisation envisageable dans un délai d'1 à 2 ans)
- à moyen terme (réalisation envisageable dans un délai de 3 à 4 ans)
- à long terme (réalisation envisageable dans un délai 5 ans ou plus)

Synthèse : Auderghem à vélo

Le plan d'action vélo vise à soutenir la croissance de la pratique du vélo et à encourager ses habitants de 8 à 88 ans à utiliser le vélo pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5 km. Ces actions leviers dans divers domaines constituent une politique vélo globale, à mettre en œuvre progressivement.

3.1 Objectifs généraux

Les objectifs généraux d'une politique cyclable communale peuvent être résumés comme suit : **rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous.**

- 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 cycliste	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
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

La relation entre les 9 modules Bypad et les 4 champs d'action est la suivante.

CHAMP D'ACTION	MODULES BYPAD CORRESPONDANTS
A. 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
B. Le vélo à l'arrêt Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
C. Encourager le vélo Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
D. 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

3.2 Objectifs définis en fonction des champs d'action

CHAMPS D'ACTION	OBJECTIFS
A. Rouler à vélo	Concevoir des itinéraires communaux s'articulant avec les ICR et les communes limitrophes Développer un réseau vélo attractif pour les écoliers et étudiants Structurer la réflexion et le traitement des points noirs et de l'entretien du réseau Repenser les aménagements inadaptés, trouver de la place pour les aménagements de qualité Eviter le trafic de transit sur les voiries utilisées par le réseau cyclable Maitrise des vitesses
B. Le vélo à l'arrêt	Structurer la réflexion en matière de stationnement en fonction du type de destination en fonction de la durée en se détachant des opportunités (réaménagement) pour élaborer une vision d'ensemble
C. Encourager le vélo	Informer la population qu'il est possible de se déplacer à vélo à Auderghem et l'inciter à le faire. Identifier des groupes cibles et élaborer une communication spécifique pour chacun d'eux Définir une image et construire une notoriété du vélo à Auderghem Faire connaitre l'existant et l'état d'avancement du futur Permettre d'essayer le vélo, accompagner le changement de comportement (en collaboration avec les associations cyclistes et/ou lors d'actions et d'événements spécifiques) Apprendre à se déplacer en sécurité pour les enfants (11 ans) et les seniors
D. Ancrer la politique cyclable	Prendre en compte l'avis des cyclistes (expertise d'usage) Anticiper les conflits d'usage et la sécurité Faire connaitre l'état d'avancement des projets Donner des objectifs clairs et réalistes Augmenter l'importance politique de la mobilité active dans la commune Recherche et pérennisation des moyens financiers Entretenir/développer la compétence et s'intégrer dans des réseaux de relations (formations, congrès…) Analyser l'impact de la politique menée et, si besoin, réajuster les objectifs

3.3 Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

3.3.1 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, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, 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** offrent des liaisons vélo privilégié et recommandés.

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 devraient être réaménagés comme des routes vélo rapides qui rendront possible des déplacements vélo supra-locaux.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur un **itinéraire complet**, soit sur **un quartier dans son ensemble**.

Le **vadémecum vélo** comprend déjà sept cahiers techniques : les pistes et bandes cyclables marquées, les contresens cyclables, les aménagements cyclables en giratoires, les cyclistes et transports en commun, revêtements des aménagements cyclables, marquages et éclairage des aménagements cyclables et le stationnement vélo. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues.[7] Sur base de ceci, la grille décisionnelle plus détaillée suivante a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales.

[7] RBC, Vademecum vélo – Cahier 2

Grille décisionnelle cyclabilité

Précisions importantes

- Principe: volume de trafic x nombre de cyclistes = conflits potentiels = besoin de séparation en cas de conflits nombreux
- Le réseau de base vélo = toutes les rues doivent être cyclables
- Intensité des cyclistes = nombre de cyclistes actuels + potentiel (estimation)
- Intensité du trafic motorisé = evp/jour (équivalent véhicules privés par jour) = bus et poids lourds comptent double, donc incitent plus rapidement vers des aménagements séparés
- V85 = vitesse maximale de fait (85% des véhicules) – une zone 30 non-respectée est à traiter comme rue à 50 km/h ou bien à apaiser

Rappel : sur les itinéraires vélo (ICR, ICC) en rue locale, des mesures d'apaisement de la circulation sont indiqués, pour modifier les paramètres volumes / vitesses / espace :

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation (mise à sens unique, sens uniques opposés, tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire TP et taxi)
- **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

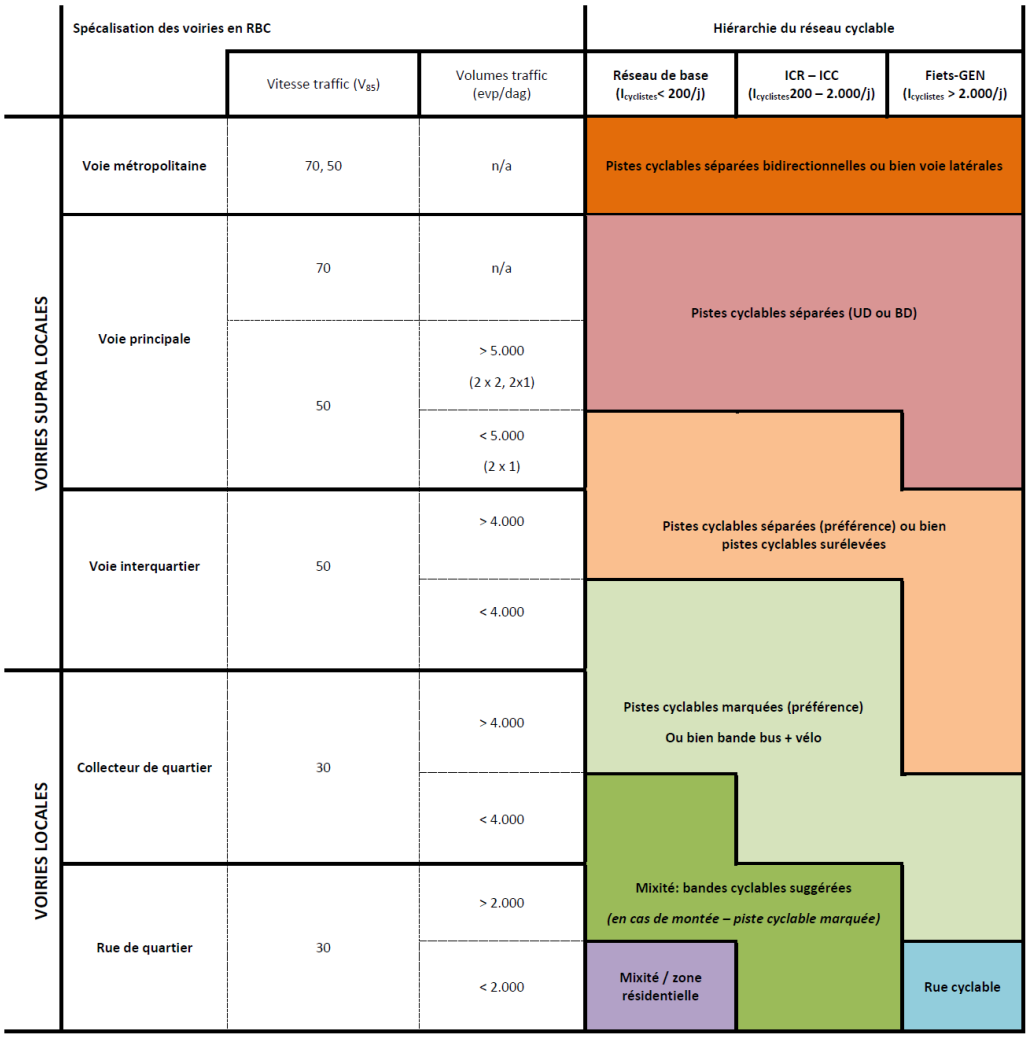


Figure 17 : La commune consultera cette grille de qualité ci-dessous comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes Bypad bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée.

3.3.2 Définir et mettre en place un réseau structurant

3.3.2.1 Créer les conditions

Le réseau structurant doit bénéficier d'un niveau de qualité continu, égal à celui des ICR et apte à attirer des cyclistes débutants, de 8 à 88 ans. De manière générale, il faudra apaiser la circulation autant que possible, selon les trois grandes options d'interventions suivantes.

- **Dévier (en partie) la circulation** : mise à sens unique, sens uniques opposés, coupures pour la circulation avec passage pour cyclistes
- **Modérer les vitesses**, dans les rues et aux carrefours : largeur de chaussée réduite, aménagement de modération de vitesses (déplacement d'axe, dispositifs de modération des vitesses, plateau, oreilles de trottoir), en minimisant la gêne pour le cycliste (bypass etc.)
- **Réduire (en partie) le stationnement** si nécessaire, pour libérer l'espace pour un aménagement de qualité.

AMÉLIORATION DE LA CYCLABILITÉ ET INTÉRÊT GÉNÉRAL

Comme indiqué dans le tableau ci-après, la zone 30 est l'aménagement de base requis pour assurer la cyclabilité des tronçons. Il s'agira donc pour la Commune de **mettre en œuvre le plan zone 30** prévu dans le cadre du PCM, qui prévoit l'inscription en zone 30 de la quasi-totalité des voiries locales. Les recommandations du plan d'action proposent également la mise en zone 30 d'autres voiries, notamment des voiries interquartiers.

Afin de faciliter son acceptation, il est important que cette action ne soit pas présentée comme mise en œuvre uniquement des cyclistes. Il s'agit en effet d'une mesure allant **dans le sens d'un apaisement des quartiers, et donc, de l'amélioration globale de la qualité de vie**. D'autres mesures, comme la révision des schémas de circulation des quartiers, afin de permettre **la mise en place de SUL confortables dans des rues aujourd'hui à double-sens** sont également à considérer de la sorte. Afin de garantir la prise en compte de l'intérêt général, il peut être intéressant de **consulter la population** en amont de la décision de ces mesures.

Le choix de l'aménagement sur le réseau structurant doit toujours tendre vers le haut. L'aménagement suivra la grille décisionnelle ci-après. De manière générale, il est important de garder quelques points en tête lors de de la création ou l'entretien de nouvelles infrastructures cyclables :

- **Le marquage** : Même si l'abus de marquage peut nuire à la visibilité du cycliste, il est important de répéter celui-ci entre les carrefours lorsque les tronçons se font trop longs.
- **La signalétique** : Il est essentiel d'assurer la visibilité des itinéraires cyclables (ICR et ICC) lorsque ceux-ci se croisent. Pour cela, il faut garantir une hauteur et un positionnement adéquats de la signalétique.
- **Le revêtement** : La surface de circulation doit être plane. L'utilisation d'asphalte doit être privilégiée autant que possible par rapport aux autres types de revêtements (dalles, pavées etc.). Si d'autres matériaux doivent être utilisés, il conviendra d'employer ceux dont la nature et la résistance au temps garantissent une bonne conservation du caractère plan de la surface de circulation (pavés sciés, par exemple).
- **Le confort**: Afin d'assurer le confort des pistes, il est impératif de minimiser les bordures et changement de revêtement (parfois quelques centimètres peuvent être fatals), d'éviter d'installer les taques d'égouts sur les pistes cyclables et d'éviter le croisement non-perpendiculaire avec des rails de tram.

Cas de figure de rue locale	Base	Solution de principe pour itinéraire vélo (ICR, ICC)
1. Rue de desserte résidentielle, où la tranquillité et la convivialité sont une plus-value Typologie 'clos' (déjà réalisé)	Zone 30	Zone résidentielle = priorité piétons, bordures de plain-pied/enterrées *Rue cyclable – à tester sur les axes vélos (potentiellement) les plus utilisés*
2. Rue apaisée et tranquille : faible circulation + limite 30 respectée + dispositifs physiques de modération des vitesses	Zone 30	Mixité – BCS (bande cyclable suggérée) PCM en cas de grand afflux de cyclistes Rue cyclable en fonction du contexte (école par exemple)
3. Rue locale plus chargée (collecteur) : circulation plus importante, bus, camions (livraisons)…	Zone 30	PCM – 2 sens ou réduction du trafic permettant la mixité (dans ce cas, cf. 2)
4. Sens unique ; chaussée (hors stationnement) A. 4m25 ou plus B. moins de 4m25	Zone 30	SUL A. PCM à contresens, BCS dans le sens ou 2PCM B. BCS dans les deux sens *PCM min. 1m + min. 0,50 distance de la bordure* *+ chaussée min. 2m75*[8]
5. Rue excessivement large pour zone 30 Rue en pente forte, sens de la montée Rue connectée à un PCS déjà existant	Zone 30	PCS – unidirectionnelle ou bidirectionnelle, le cas échéant à droite de la bande de stationnement (à court terme, provisoirement : PCM)

Tableau des lignes de conduite en matière d'aménagement des ICC

[8] Vade-mecum vélo de la RBC, cahier Sens Uniques Limités

3.3.2.2 Construire un maillage reliant les pôles générateurs de flux

Outre la sensibilisation, il faut attirer l'attention en rue sur la possibilité et l'intérêt du vélo. Les rues doivent inviter à faire du vélo. Il s'agit de **créer des itinéraires vélos lisibles et continus**, avec un haut niveau de sécurité et de confort, à compléter par une signalisation directionnelle. Ce **réseau structurant local** doit répondre au maximum aux critères suivants :

Principes utilisés pour la définition d'un réseau structurant local
✓ Reposer sur des liaisons en ligne tendue reliant les quartiers, les pôles locaux (administration communale, écoles secondaires, hôpitaux) et les nœuds de transports en commun (gares, stations de métro). Ceci a résulté en un schéma de principe.
✓ Créer un réseau en grille, visant un maillage de 500 m
✓ Privilégier des alternatives aux axes de grande circulation (motorisée et transports en commun)
✓ Intégrer les ICR dans le réseau structurant local. Les ICR ne sont pas à considérer comme un 'niveau supérieur' d'itinéraire vélo, mais comme des éléments à intégrer dans le réseau local.
✓ Veiller à s'articuler au réseau du RER vélo
✓ Veiller à s'articuler aux réseaux locaux des communes voisines
✓ Etre bien connecté avec les itinéraires sur les grands axes.

La première des deux cartes ci-après présente un réseau reliant les différents pôles qui génèrent potentiellement des déplacements à vélo (écoles, services et commerces). Ce réseau tire parti des itinéraires cyclables régionaux et vise à assurer un maillage plus fin et plus en adéquation avec les besoins locaux. Il tient également compte du réseau ICC des communes voisines.

Afin de pouvoir inscrire le développement de ce réseau dans un financement réaliste, et de ne pas réaliser des aménagements isolés qui renforceraient la perception d'un réseau fragmenté, il est recommandé de procéder au développement du réseau en travaillant **itinéraire par itinéraire, ou par quartier**, en se fixant un **programme d'avancement**. Afin d'établir une première base à la définition d'un calendrier précis, les recommandations ci-après sont priorisées selon une logique de court, moyen et long terme.

La seconde carte propose une priorisation de la mise en œuvre des ICC. Il s'agira pour la Commune d'élaborer un **plan de mise en œuvre des ICC**, par les étapes suivantes :

1. Réaliser un audit sur le terrain et définir/préciser les solutions techniques permettant la mise en œuvre des actions proposées ci-après. Outre les tronçons inscrits dans le réseau ICC une attention particulière sera accordée aux carrefours et traversées (qui sont trop souvent des ruptures de continuité).
2. Identifier la possibilité d'intégrer davantage de chemins ou sentiers qui offrent des liaisons à haut potentiel pour affiner le maillage.
3. Réaliser un calendrier de mise en œuvre pour l'ensemble des opérations d'aménagement. Pour plus de facilité, un premier calendrier pourra être élaboré pour les tronçons inscrits en priorité 1, puis un second pour ceux inscrits en priorité 2, et enfin un troisième pour ceux inscrits en priorité 3.
4. Concevoir le balisage : définir les destinations locales à flécher et faire un plan d'implantation ; la charte graphique de signalisation d'ICC développée par la Région, déjà connue des cyclistes dans plusieurs communes sera appliquée (cf. point 3.3.3 Signalisation).
5. Élaborer une programmation pluriannuelle réaliste de 'mise à niveau' des ICC et de leur balisage.

LEGENDE

Itinéraires cyclables communaux
- Gemeenschappelijke Fietsroutes

- ICC1 - GmFR1
- ICC2 - GmFR2
- ICC3 - GmFR3
- ICC5 - GmFR5
- Promenade Verte - Groene Wandeling
- ICC4 - GmFR4
- Raccord - Verbinding
- ICC Communes voisines - GmFR Buurgementen
- ICR - GFR
- Plaine de jeux - Speelplein
- Ecole- School
- Bibliothèque - Bibliotheek
- Gare - Trein station
- Sport - Sport
- Station de métro - Metro station
- Sites à enjeux - Strategische pool

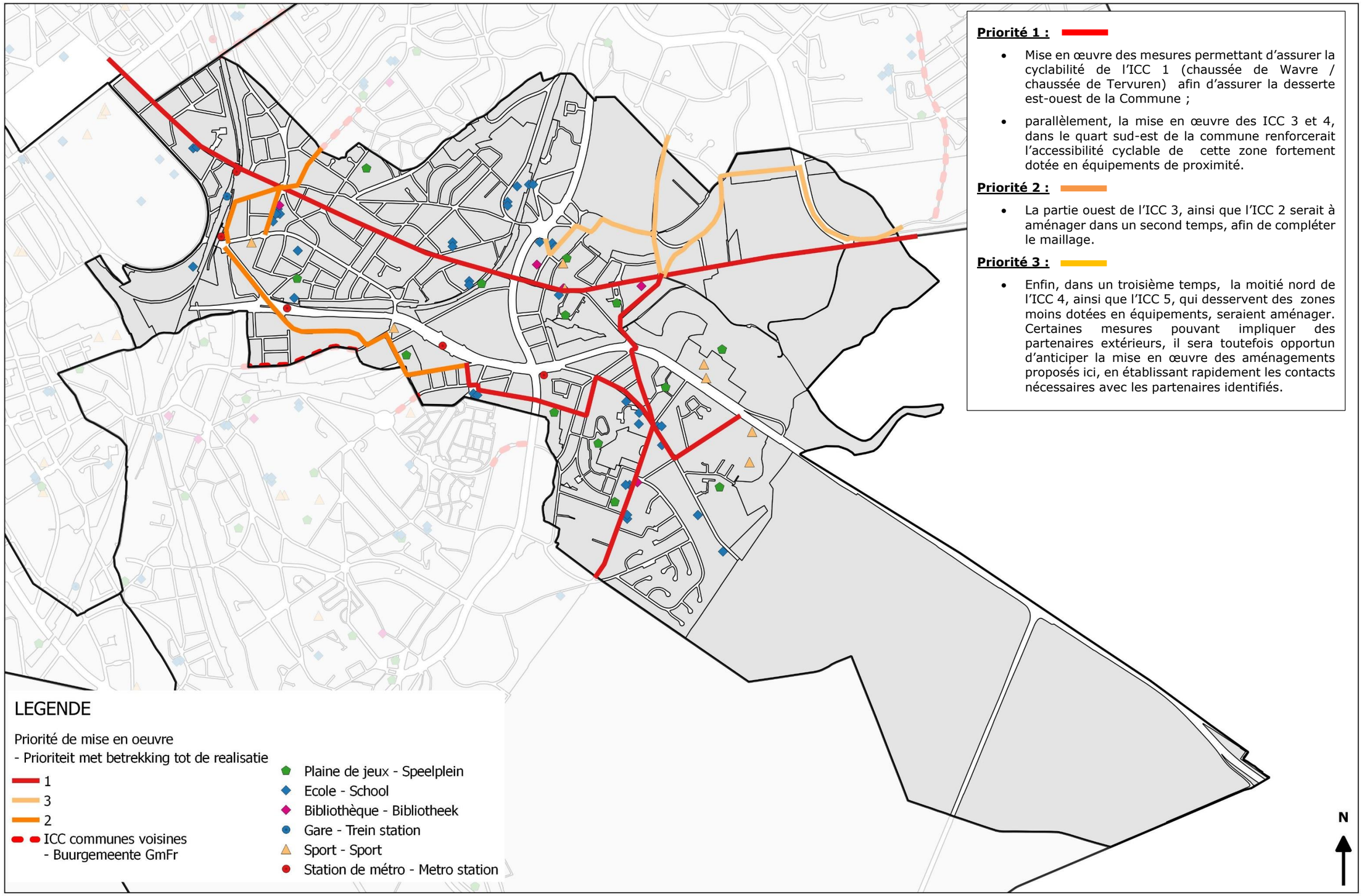
N

ByPad Auderghem - Réseau ICC - GmFR netwerk - nov. 2016

Timenco orientations en mobilité

Pro Velo

Auder



Priorité 1 :

- Mise en œuvre des mesures permettant d'assurer la cyclabilité de l'ICC 1 (chaussée de Wavre / chaussée de Tervuren) afin d'assurer la desserte est-ouest de la Commune ;
- parallèlement, la mise en œuvre des ICC 3 et 4, dans le quart sud-est de la commune renforcerait l'accessibilité cyclable de cette zone fortement dotée en équipements de proximité.

Priorité 2 :

- La partie ouest de l'ICC 3, ainsi que l'ICC 2 serait à aménager dans un second temps, afin de compléter le maillage.

Priorité 3 :

- Enfin, dans un troisième temps, la moitié nord de l'ICC 4, ainsi que l'ICC 5, qui desservent des zones moins dotées en équipements, seraient aménager. Certaines mesures pouvant impliquer des partenaires extérieurs, il sera toutefois opportun d'anticiper la mise en œuvre des aménagements proposés ici, en établissant rapidement les contacts nécessaires avec les partenaires identifiés.

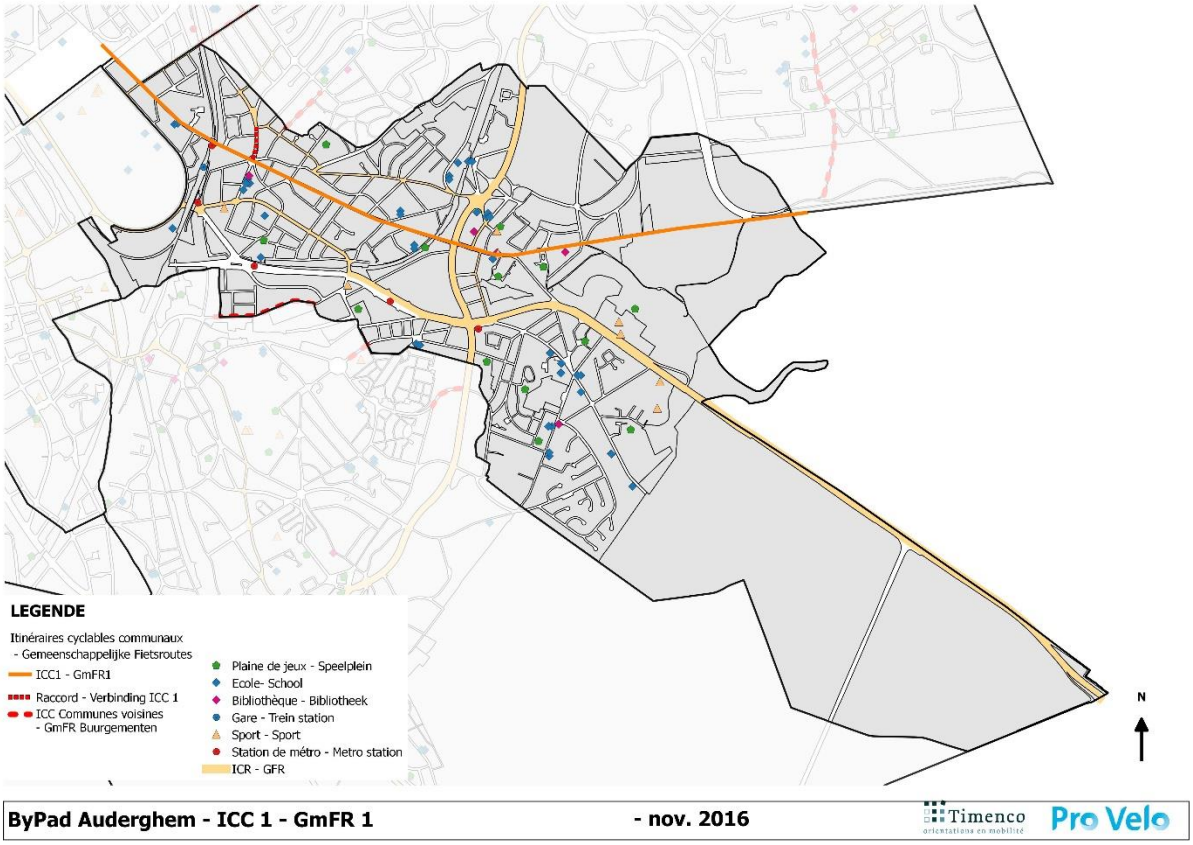
ByPad Auderghem - Priorisation Réseau ICC - Priorisatie GmFR netwerk - nov. 2016

Timenco orientations en mobilité

Pro Velo

3.3.2.3 *Aménager l'infrastructure*

A. Recommandations spécifiques à l'ICC 1



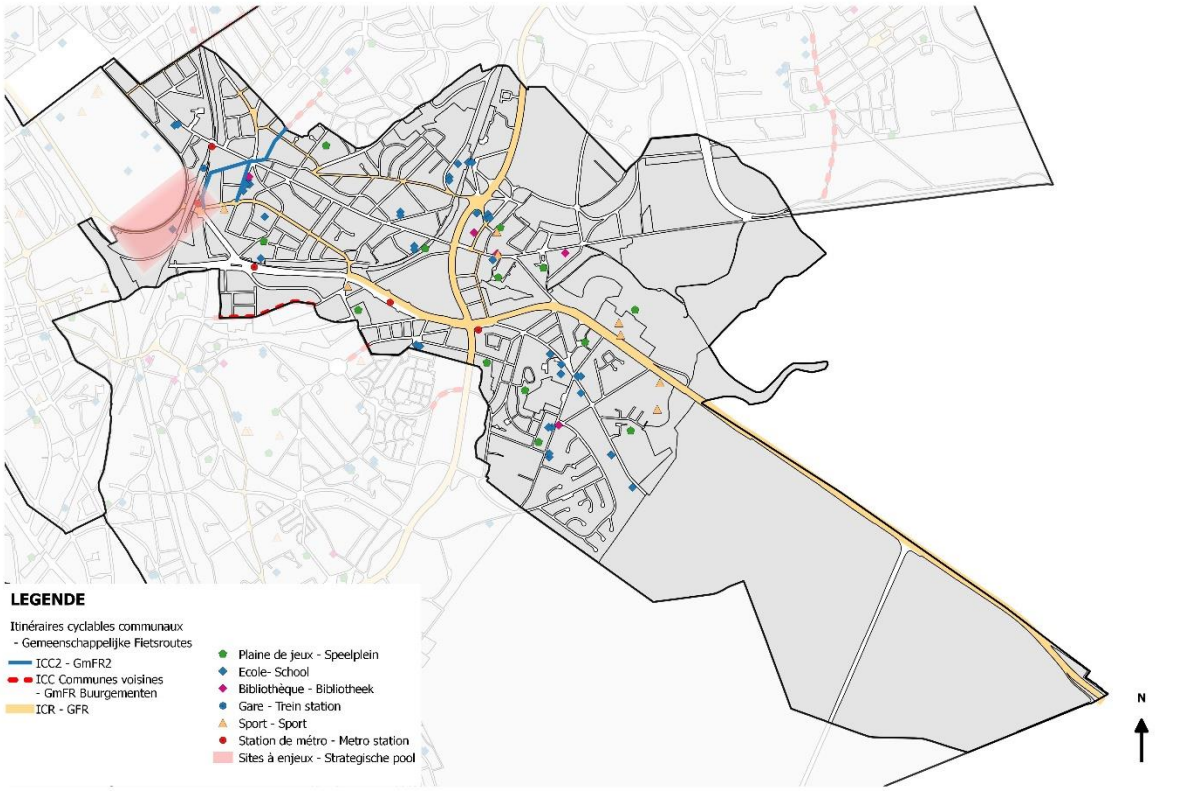
Voiries concernées	Fonction de l'ICC	Gestionnaire de voirie	Statut dans la hiérarchie viaire
Chaussée de Wavre	Desserte directe est-ouest de la Commune au nord de l'avenue Hermann Debroux	Région de Bruxelles-Capitale	Voirie interquartier
Chaussée de Tervuren		Région de Bruxelles-Capitale	Voirie interquartier

Voirie	Action	Description	Temporalité	Partenaires / interlocuteurs
Chaussée de Wavre	Amélioration du revêtement	Trous dans la chaussée à reboucher, fissure dans le sens de la longueur	Court terme	Bruxelles-Mobilité
Chaussée de Wavre et chaussée de Tervuren	Mise en zone 30	Dans un premier temps, il pourra s'agir d'établir une zone 30 continue entre l'avenue Henri Debrouckère et l'avenue Roger Hainaut, avant d'envisager la mise en zone 30 de l'ensemble de l'axe	Court terme	Bruxelles-Mobilité
Chaussée de Tervuren	Systématisation des B22 et B23	Là où la configuration des flux le permet	Court terme	Bruxelles Mobilité GRACQ

Articulation au reste du réseau

Une attention particulière devra être portée à l'avenue Gabriel Emile Lebon, qui permet **l'articulation de l'ICC 1 avec les ICR 5a et 4,** ceux-ci passant par le **square Degreef**. La rue de l'Eglise Saint-Julien, qui compte **plusieurs écoles ainsi qu'une bibliothèque**, est déjà en zone 30 et est intégrée à l'ICC 2. Dans le cadre de la mise en place d'un réseau ICC bien connecté aux ICR et aux pôles d'attractivité locaux, il est recommandé **d'aménager également l'avenue Gabriel Emile Lebon en zone 30**.

B. Recommandations spécifiques à l'ICC2

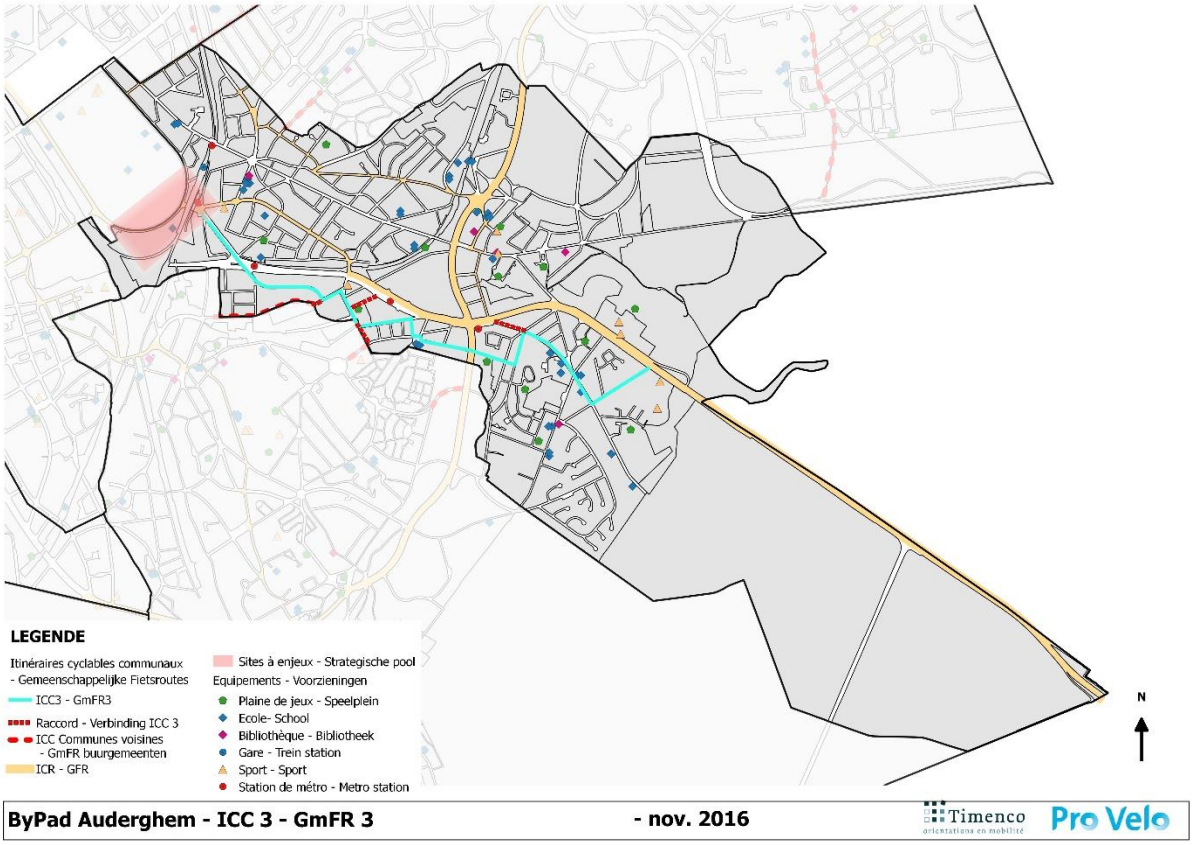


Voiries concernées	Fonction de l'ICC	Gestionnaire de voirie	Statut dans la hiérarchie viaire
Rue des Trois Ponts	Etablissement d'une liaison directe entre Auderghem et Woluwe-S.-P. Accessibilité cyclable depuis la Commune d'Auderghem au futur site de Delta	Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Av. de l'Eglise Saint-Julien		Commune d'Auderghem	Collecteur de quartier
Ch. de Wavre		Région de Bruxelles-Capitale	Voirie interquartier
Rue du Valduc		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Av. Gabriel Emile Lebon		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue du Chant d'Oiseau		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier

Dans le sens de la montée (sens bd. des Invalides – Ch. De Wavre), le balisage orientera les cyclistes vers la rue des Trois-Ponts. Dans le sens de la descente (sens Ch. De Wavre –bd. des Invalides), les cyclistes seront invités à emprunter la rue de l'Eglise Saint-Julien. Cette préconisation ayant pour but d'éviter des dénivelés trop marqués, il n'y a pas lieu de restreindre l'accessibilité dans un sens ou dans un autre sur l'une ou l'autre des voiries. On veillera donc à ce que les aménagements assurent une bonne cyclabilité dans les deux sens de circulation.

Voirie	Action	Description	Temporalité	Partenaires / interlocuteurs
Rue des Trois-Ponts	Gestion des flux à l'intersection avec le boulevard des Invalides	Etudier avec Bruxelles-Mobilité les possibilités de revoir la gestion des flux, à l'approche de l'intersection avec le boulevard des Invalides.	Court terme et moyen terme	Bruxelles-Mobilité
Av. de l'Eglise Saint-Julien	BCS dans les deux sens		Court terme	
Av. de l'Eglise Saint-Julien	Apaisement de la circulation	Des solutions seront recherchées sur cette voirie, répertoriée comme collecteur de quartier, afin d'apaiser la circulation et de permettre une bonne cyclabilité en mixité. A défaut, tout projet global de réaménagement devra prévoir la possibilité d'intégrer une PCM dans le sens de la montée, et une BCS en descente.	Court terme	
Av. de l'Eglise Saint-Julien	Réaménagements en voirie	En cas de projet de réaménagement de la voirie, les coussins berlinois seront préférés aux ralentisseurs type « dos d'âne ».	Long terme	
Rue des Trois-Ponts	Connexion au site Delta	Dans le cadre du réaménagement du site de La Plaine-Delta conduit par la Région, la Commune fera en sorte de se tenir informée de l'évolution du projet et de promouvoir une bonne accessibilité vélo au site.	Court-moyen terme	Région de Bruxelles-Capitale, CHIREC
Rue du Valduc	Marquage d'une BCS dans le sens du SUL		Court terme	Région de Bruxelles-Capitale

C. Recommandations spécifiques à l'ICC 3



Voiries concernées	Fonction de l'ICC	Gestionnaire de voirie	Statut dans la hiérarchie viaire
Rue Jules Cockx	Desserte est-ouest de la Commune au sud de l'avenue Hermann-Debroux. Liaison directe Delta-centre ADEPS.	Région de Bruxelles-Capitale	Voirie métropolitaine
Avenue de Beaulieu		Région de Bruxelles-Capitale	Voirie métropolitaine
Rue des Pêcheries		Commune d'Auderghem	Voirie métropolitaine
Avenue de la Houlette		Commune d'Auderghem	Collecteur de quartier
Avenue Gustave Demay		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue François Bernard Verboven		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Place Edouard Pinoy		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Théo Vanpé		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Rue Charles Lemaire		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Daniel Boon		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Joseph Chaudron		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Square du Sacré Cœur		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Charles Schaller		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Hugo Van Der Goes		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier

Voirie	Action	Description	Temporalité	Partenaires / interlocuteurs
A déterminer	Connexion au site Delta	Dans le cadre du réaménagement du site de La Plaine-Delta conduit par la Région, la Commune fera en sorte de se tenir informée de l'évolution du projet et de promouvoir une bonne accessibilité vélo au site.	Court-moyen terme	Région de Bruxelles-Capitale, CHIREC
Rue Jules Cockx dans le prolongement de l'avenue de Beaulieu	Réaménagement du carrefour rue J. Cockx / av. de Beaulieu / av. des Invalides	Solliciter Bruxelles Mobilité en vue d'un réaménagement du carrefour permettant aux cyclistes de longer la rue Jules Cockx dans le prolongement de l'avenue de Beaulieu en toute sécurité.	Court terme et moyen terme	Bruxelles Mobilité
Rue Jules Cockx / rue Maurice Charlent	Traversée en direction de la rue Maurice Charlent	Solliciter Bruxelles Mobilité en vue de marquer au sol la traversée cyclable du carrefour depuis la rue Jules Cockx longeant le parking Delta (PCM dans le carrefour, à prolonger par des BCS).	Court terme	Bruxelles Mobilité
Rue Jules Cockx / Av. de Beaulieu	Aménagement d'une infrastructure cyclable continue	Solliciter Bruxelles Mobilité en vue d'étudier les possibilités de réaménagement de la voirie au niveau du pont enjambant l'autoroute : notamment, voir dans quel mesure une réduction de l'emprise de la berme centrale pourrait permettre l'aménagement d'une infrastructure cyclable de part et d'autre de la voirie (PCS, ou PCM, voir action suivante).	Court terme et moyen terme	Bruxelles Mobilité
	Mise en zone 30	Sauf aménagement d'une PCS, la mise en zone 30 de la rue Jules Cockx dans le prolongement de l'av. de Beaulieu sera envisagée afin d'assurer des bonnes conditions de circulation en mixité (PCM = circulation en mixité).	Court-moyen terme	Bruxelles Mobilité
	Apaisement de la circulation	Afin de satisfaire aux recommandations des lignes de conduite en matière d'aménagement des ICC, il conviendra : - d'inscrire l'avenue de Beaulieu en zone 30 à partir de la station de métro Beaulieu - d'installer les dispositifs nécessaires à la régulation de la vitesse des automobilistes	Court terme	Bruxelles Mobilité

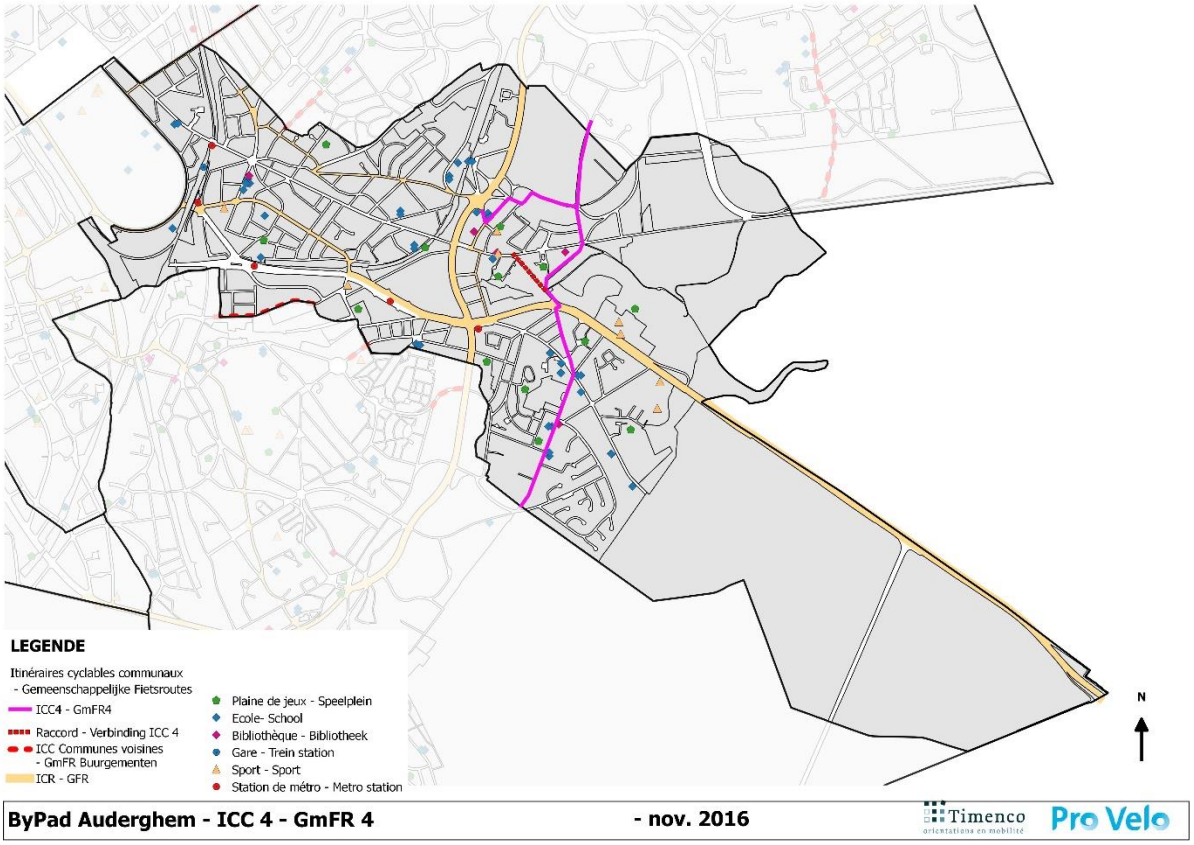
		(coussins berlinois notamment)		
Rue des Pêcheries	Mise en zone 30		Court terme	
	Chaussée de Watermael (proximité avec la sortie de la Promenade verte)	Prolonger la distinction de revêtement sur l'espace partagé cyclo-piéton en sortie de la Promenade verte en direction de la rue des Pêcheries, et procéder éventuellement à un rappel de signalisation. Abaissement de bordure avec cédez-le passage dans le rond-point afin de permettre l'insertion des cyclistes.	Court terme	Bruxelles Mobilité
Avenue de la Houlette	Mise en zone 30		Court terme	
Avenue Gustave Demey	Mise en zone 30 et renforcement du marquage au sol			
	Apaisement de la circulation	Révision du schéma de circulation visant à permettre la mise en sens unique de la rue et à renforcer la visibilité des cyclistes par une PCM dans le sens du SUL. A défaut, prévoir la pose de coussins berlinois assurant un passage aisé aux cyclistes dans les deux sens.	Court terme	Habitants (consultation)
Avenue Daniel Boon et Charles Lemaire	Amélioration du revêtement		Moyen terme	
Avenue Charles Schaller	Amélioration du revêtement		Court terme	
Avenue Hugo Van der Goes	Renforcement du marquage au sol	PCM dans le sens de la montée	Court terme	

Articulation au reste du réseau

Afin d'assurer une bonne connexion avec le réseau d'ICC de la commune voisine de Watermael-Boitsfort, la Commune d'Auderghem veillera à assurer un aménagement continu de la rue de la Houlette jusqu'à sa jonction avec les rues Guillaume Crockx et des Tritomas (Watermael-Boitsfort).

Le tracé proposé ici pour l'ICC 3 présente l'avantage de permettre de contourner l'axe Hermann-Debroux / chaussée de Wavre, notamment dans sa partie équipée d'une piste cyclable bi-directionnelle (chaussée de Wavre) ne desservant pas directement le centre-sportif. De façon complémentaire à la réalisation de l'ICC 3, il serait opportun pour la Commune de solliciter Bruxelles-Mobilité afin d'envisager, à moyen-long terme, les possibilités de mise en place d'aménagements unidirectionnels, de part et d'autre de la chaussée de Wavre, dans la continuité des aménagements existants sur l'avenue Hermann-Debroux.

D. Recommandations spécifiques à l'ICC4



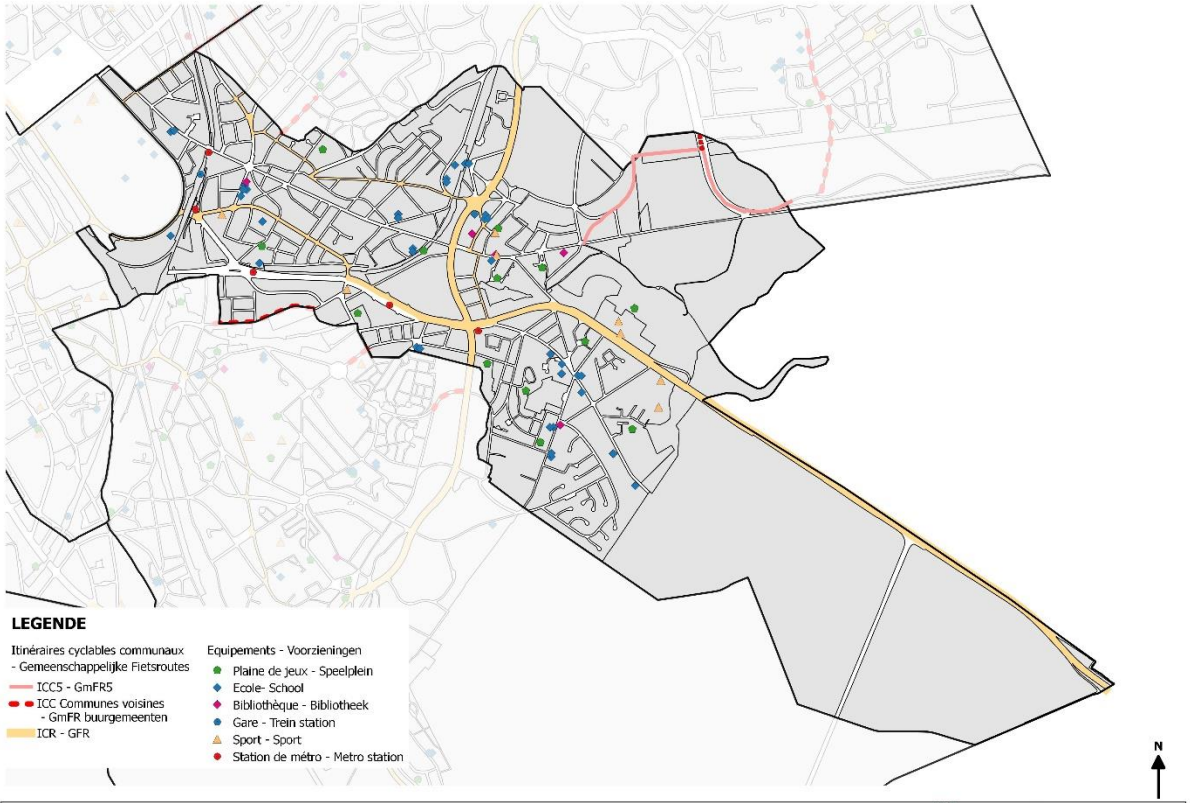
Voiries concernées	Fonction de l'ICC	Gestionnaire de voirie	Statut dans la hiérarchie viaire
Avenue Jean Van Horenbeek	Desserte nord-sud de la Commune à l'est du boulevard du Souverain, mais raccordé à celui-ci en même temps qu'à la chaussée de Wavre.	Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Square du Sacré-Cœur		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue des Frères Goemaere		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Chaussée de Wavre		Région de Bruxelles-Capitale	Voie interquartier (voie métropolitaine au carrefour)
Rue des Deux Chaussées		Commune d'Auderghem	Voie interquartier
Avenue Walckiers		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Drève des Deux Moutiers		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Drève du Prieuré		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Valduchesse		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Rue du Vieux Moulin		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue de Waha		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Rue Emile Steeno		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue de la Sablière		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier

Voirie	Action	Description	Temporalité	Partenaires / interlocuteurs
Av. Jean Van Horenbeek	Mise en zone 30 et renforcement du marquage au sol	Mise en zone 30 de l'ensemble de la voirie. BCS dans les deux sens.	Court terme	
Av. des Frères Goemaere	Marquage au sol	BCS dans le SUL (sens de la descente)	Court terme	
Chaussée de Wavre	Mise en zone 30 et marquage au sol	La mise en zone 30 sera accompagnée de dispositifs destinés à rendre effectif la réduction de la vitesse des automobiles (coussins berlinois par exemple) BCS dans les deux sens de circulation.	Court terme	Bruxelles-Mobilité
	Renforcement du marquage au sol	Au regard du caractère rectiligne de la voirie pouvant favoriser la pratique de vitesses élevée, et du débouché de la voirie sur l'E411, tout projet de réaménagement de la voirie veillera à prendre en compte les possibilités d'aménagement d'une PCM.	Moyen-long terme	Bruxelles-Mobilité
Rue des Deux Chaussée / Av. Walkiers	Mise en zone 30 et marquage au sol	Mise en zone 30 BCS dans le sens de la montée	Court terme	
Drève des Deux-Moutiers et drève du Prieuré, av. Valduchesse	Mise en zone 30		Moyen terme	Direction des Monuments et Sites
	Mise en place d'un revêtement cyclable	Bande asphaltée de part et d'autre de la voirie	Moyen-long terme	Direction des Monuments et Sites
Avenue de Waha	Mise en zone 30 et marquage au sol	Mise en zone 30 de la rue, BCS dans les deux sens.	Court terme	
Rue Emile Steeno et avenue de la Sablière	Marquage au sol	BCS dans les deux sens	Court terme	

Articulation au reste du réseau

Au regard de la possibilité de liaison directe qu'offre la chaussée de Wavre aux cyclistes souhaitant rejoindre Delta depuis Herrmann-Debroux (ou inversement), il importera de veiller à la continuité des aménagements cyclables depuis la sortie de l'ICC 4 au niveau du carrefour avec la rue des Deux-Chaussées jusqu'au carrefour chaussée de Wavre/av. de Tervuren.

E. Recommandations spécifiques à l'ICC5



Voiries concernées	Fonction de l'ICC	Gestionnaire de voirie	Statut dans la hiérarchie viaire
Avenue Sainte-Anne	Mise en lien de la chaussée de Wavre avec la Commune de Woluwe-Saint-Pierre	Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Cardinal Micara		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue Isidore Gérard		Commune d'Auderghem	Voirie de quartier
Avenue de Tervuren		Région de Bruxelles-Capitale	Voie interquartier

oirie	Action	Description	Tempo ralité	Partenaires / interlocuteurs
Av. Sainte-Anne, Av. du Cardinal Micara, Av. Isidore Gérard	Mise en zone 30 et marquage au sol	Afin de veiller à ce que la limitation de vitesse soit respectée, il s'agira de prévoir des dispositifs de ralentissement n'entravant pas la circulation cycliste. Dans le sens de la montée et/ou dans le sens du SUL, une BCS indiquera le passage des cyclistes.	Court terme	

F. Recommandations spécifiques aux grands axes

Bien qu'ils ne soient pas repris dans les ICC, les grands axes sont souvent très fréquentés par les cyclistes car ils permettent d'effectuer des déplacements directs et rapides. A Auderghem, des infrastructures séparées assurent la cyclabilité le long d'une grande partie des grands axes que sont **l'avenue Hermann-Debroux** et le **boulevard du Souverain**. Toutefois, les cyclistes rencontrent régulièrement des difficultés lorsqu'il s'agit de les traverser, de s'y insérer et/ou de les quitter.

Accessibilité

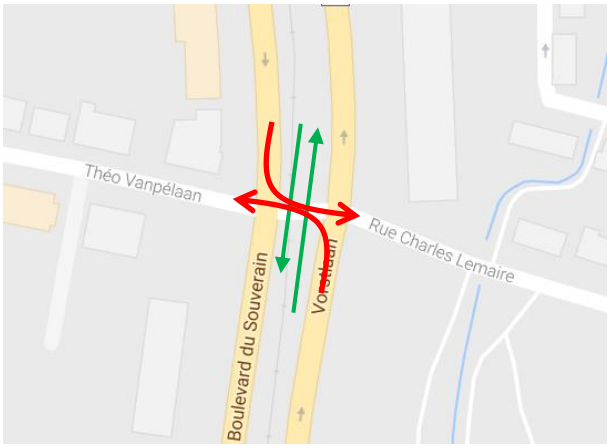
- Dans le cadre des opérations d'aménagement conduites sur ces axes avec Bruxelles-Mobilité, **prise en compte systématique des flux traversants de cyclistes**, ainsi que des **mouvements d'entrée et de sortie de l'axe** effectués par les cyclistes (tourne-à-gauche en particulier).
- Etudier les possibilités de développer les **accès depuis les rues perpendiculaires** : lors d'opérations d'aménagements portant également sur l'infrastructure du tram, il s'agira notamment d'**étudier avec la STIB les possibilités de rendre possible la traversée des rails de tram** par les cyclistes.
- Inciter également les **gestionnaires des commerces et équipements** donnant sur ces axes à assurer la cyclabilité des mouvements d'entrée et de sortie, par exemple en mettant en place des SUL.

Supermarché Carrefour boulevard du Souverain : l'aménagement d'un SUL à l'entrée du parking permettrait de rendre accessible aux cyclistes la traversée au niveau du feu

- Solliciter Bruxelles-Mobilité en vue de renforcer la visibilité de l'ICR 4 au niveau du rond-point du Souverain (balisage vertical).

Gestion de flux

- Aux intersections où les cyclistes allant tout droit sur l'axe principal croisent des véhicules effectuant un tourne-à-gauche pour rejoindre celui-ci, sécuriser le passage des cyclistes. On étudiera notamment les possibilités d'instaurer une **phase de feu spécifique pour les véhicules s'insérant sur l'axe principal**. A défaut, **un feu orange clignotant surmontant un panneau A25** rappellera aux automobilistes la nécessité de faire attention au passage des cyclistes.
- De la même manière, ces mesures seront envisagées aux intersections où les automobilistes n'ont pas une visibilité immédiate des cyclistes franchissant le carrefour.



Exemple de croisement où les automobilistes (en rouge) tournant à gauche croisent les cyclistes (en vert) continuant tout droit sur l'axe principal : carrefour boulevard du Souverain – Av. Théo Vanpé – rue Ch. Lemaire

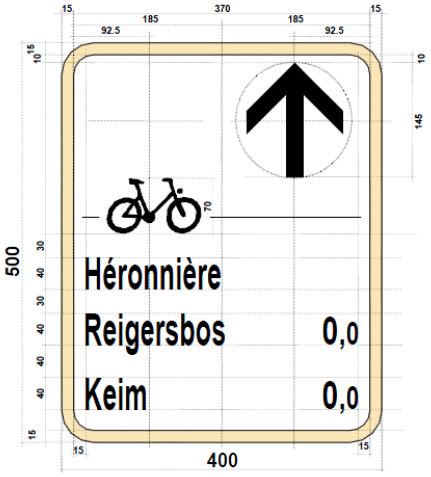
Exemple de croisement avec absence de visibilité immédiate des cyclistes (en vert) par les automobilistes (en rouge) : carrefour rue de Bassem- av. Hermann-Debroux- av. J. Chaudron

3.3.3 Signalisation

Balisage des ICC

Le réseau structurant doit être complété par une **signalisation des destinations locales et des distances**. Cette signalisation guidera le cycliste débutant sur les meilleurs itinéraires. Elle est un outil de sensibilisation aux faibles distances et à l'utilité pratique du vélo au quotidien.

- Cette signalisation sera conçue sur base du réseau défini. Elle aura son impact optimal quand le réseau sera complet, mais elle peut déjà être mise en place progressivement, sur des itinéraires déjà bien cyclables ;
- Elle sera aussi déclinée sous forme de schéma local du réseau, avec les distances entre les pôles, téléchargeable sur les pages vélo du site web et diffusé en version papier ;
- La Commune appliquera la **charte graphique de signalisation d'ICC développée par la Région**, cohérente avec la signalisation ICR, qui oriente les cyclistes sur des distances plus importantes à l'échelle régionale. Cependant, il serait souhaitable d'indiquer également le temps de parcours moyen : plus parlant, plus encourageant, mieux pour mettre en valeur la rapidité.



Balisage ICC, exemple type

Itinéraires-bis

Ponctuellement, certains tronçons peuvent être sujets à une affluence particulièrement importante et/ou occupés par des événements périodiques. On veillera alors :

- à explorer les possibilités de **limiter les restrictions d'accès aux cyclistes uniquement sur les plages horaires durant lesquels ont lieux les événements** ;
- et/ou à mettre en place, des **itinéraires-bis, balisés**, comme c'est le cas pour celui permettant de contourner la Foire du Souverain. Afin d'informer les cyclistes de leur existence, la Commune fera en sorte de communiquer à leur sujet, en mettant en avant la prise en compte des cyclistes dans l'organisation de l'événement.

3.3.4 Gérer le réseau : recommandations

3.3.4.1 Gestion des dégradations

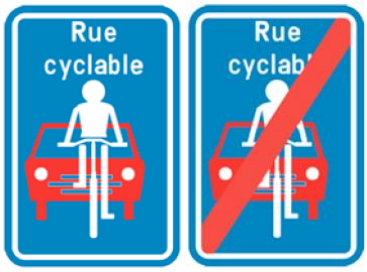
Le portail fixmystreet.irisnet.be permet de signaler en ligne les incidents et dégradations sur l'espace public. Il permet également de visualiser ceux qui ont déjà été signalés, et de prendre connaissance du niveau d'avancement du traitement. Parallèlement au suivi par le service Mobilité des incidents et dégradations à traiter, la Commune d'Auderghem veillera à ce que les agents des services techniques opérant en voirie soient en mesure de signaler les incidents et dégradations observés dans le cadre de leurs fonctions.

3.3.4.2 Innovation

De manière générale, la définition d'un réseau communal structurant sera déterminante pour se réserver la possibilité de mener des projets innovants. Celui-ci fournira en effet une contextualisation indispensable à la justification des projets.

La Commune doit être prête à participer à des projets pilotes concernant le vélo. Elle pourrait par exemple **collaborer avec la Région pour tester la 'rue cyclable' en voirie locale**. La consultation des cyclistes permettra de sélectionner des liaisons sur son réseau vélo, déjà bien empruntés par les cyclistes ou avec un potentiel élevé.

> *« Une rue cyclable est une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin ; »*
>
> *(Code de la route – Article 2, alinéa 61)*



La rue cyclable est facile à mettre en œuvre par les panneaux F111 – F113

La particularité principale des rues cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes. Le cycliste peut occuper pleinement l'espace de la voirie. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30km/h.

La rue cyclable est facile à mettre en œuvre par les panneaux F111 – F113 avec maintien du profil classique, des trottoirs et du stationnement (pas de réaménagement physique, comme pour une zone résidentielle). L'aménagement de la surface pour exprimer le dispositif (couleur, marquage, ...) reste à définir et à tester par la Région, pour une uniformité dans toutes les communes. La rue cyclable offre plus de sécurité, confort et fluidité aux cyclistes sur des itinéraires (actuellement ou potentiellement) très utilisés par les cyclistes.

Exemple d'une rue cyclable aux Pays-Bas (source : Fieldoptimizer)

Ce dispositif est à envisager dans des rues résidentielles, déjà bien utilisés par cyclistes. La présence d'une école à proximité peut constituer un élément de contexte supplémentaire, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'établissements déjà engagés dans une démarche volontariste en matière de vélo. On pensera par exemple à la rue des Trois-Ponts ou à la rue de l'Application.

Une fiche technique relative à l'aménagement d'une rue cyclable en Wallonie est disponible en annexe.

Il est à noter que le concept de la rue cyclable commence à prendre de l'ampleur en Région bruxelloise. Après les premiers tests sur les contre-allées de l'avenue Louise, d'autres Communes se sont déjà engagées dans cette piste d'aménagement (Jette, notamment). **Des visites sur site de ces réalisations par les agents communaux ainsi que les décideurs politiques** sont un bon moyen de se rendre compte et d'appréhender leur transposition au contexte auderghemois.

En sollicitant les subsides régionaux, la Commune pourra également mettre en place différents **éléments de mobilier contribuant à la fois à l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes et à la promotion de ce mode de déplacement**. Il peut ainsi s'agir de compteurs automatiques avec dispositifs d'affichage, ou encore de pompes à vélo (qui peuvent elles-mêmes être intégrées à des dispositifs de stationnement particulièrement fréquenté) ou de stations de réparation publiques.

3.3.4.3 Entretien et nettoyage

Les services techniques doivent prêter attention à **l'entretien des infrastructures et marquages vélo**.

En cas d'aménagement de nouvelles infrastructures par des organes différents du gestionnaire de voirie (Beliris, STIB, ICR sur voirie communale), la procédure d'entretien de ces infrastructures doit être claire et préalablement identifiée.

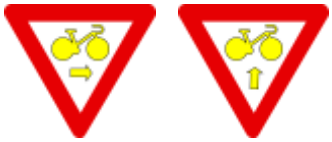
La Commune doit réagir dans les plus brefs délais et en fonction des priorités et urgences aux problèmes signalés par les cyclistes et les agents de terrain. En termes de nettoyage de pistes cyclables séparées (sur voiries régionales et locales), la Commune définira avec la Région un mode de fonctionnement efficace.

Nettoyage des feuilles sur un axe cyclo-piéton à Jette

3.3.4.4 Veille de l'infrastructure et de la signalisation

Le service Mobilité devra continuer à assurer une veille des infrastructures et de la signalisation afin d'identifier les éventuels manques en termes de panneaux, de marquage, de feu de signalisation… Les défauts ainsi identifiés en matière de SUL, Zone avancée pour cycliste, B22-B23, feux cyclistes, etc. sont relayés auprès du gestionnaire de voirie compétent.

Dans le cadre de travaux, ou de l'organisation d'événements, il conviendra de penser à indiquer systématiquement les comportements s'adaptant aux cyclistes (itinéraires de substitution, SUL…).



B22 et B23
Source : *www.code-de-la-route.be/*

Marquage au sol estompé dans la traversée de l'av. Hermann-Debroux

Logo manquant pour indiquer la traversée cycliste dans les deux sens sur la PCS bidirectionnelle à Delta

3.3.4.5 Promenade Verte

La Promenade Verte offre un itinéraire agréable, continu et séparé du trafic aux cyclistes qui souhaitent traverser la commune du nord au sud. Le week-end, à la belle saison, cet itinéraire est particulièrement fréquenté par les cyclistes de loisir. Afin d'assurer un confort d'utilisation aux cyclistes quotidiens en même temps qu'une bonne cohabitation entre les différents usagers lors des périodes d'affluence, le Service Mobilité se tournera vers Bruxelles Environnement (IBGE) afin de traiter de ces questions, en particulier en ce qui concerne :

- le revêtement ;
- la signalisation (et/ou tout autre dispositif renforçant l'attention mutuelle entre les différentes catégories d'usagers) ;
- l'articulation avec le réseau viaire environnant. Sur ce point, il s'agira notamment de veiller à la praticabilité des sorties de la Promenade Verte et à leur sécurité (rue Robert Willame en particulier).

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

Champ d'action : stationnement vélo

Outre les normes régionales pour le stationnement des vélos reprises dans le PACS, il existe toute une série de mesures que la Commune doit prendre en compte dans sa politique de stationnement.

3.4.1 Orientations pour le stationnement vélo

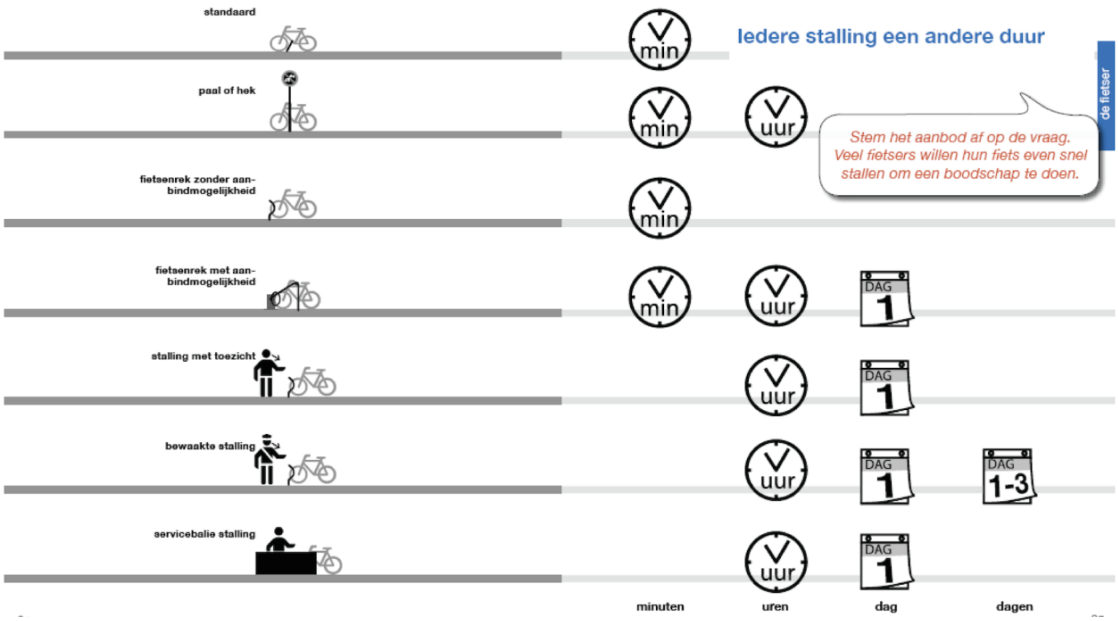
Le stationnement vélo est un enjeu capital dans la politique cyclable, pour deux raisons :

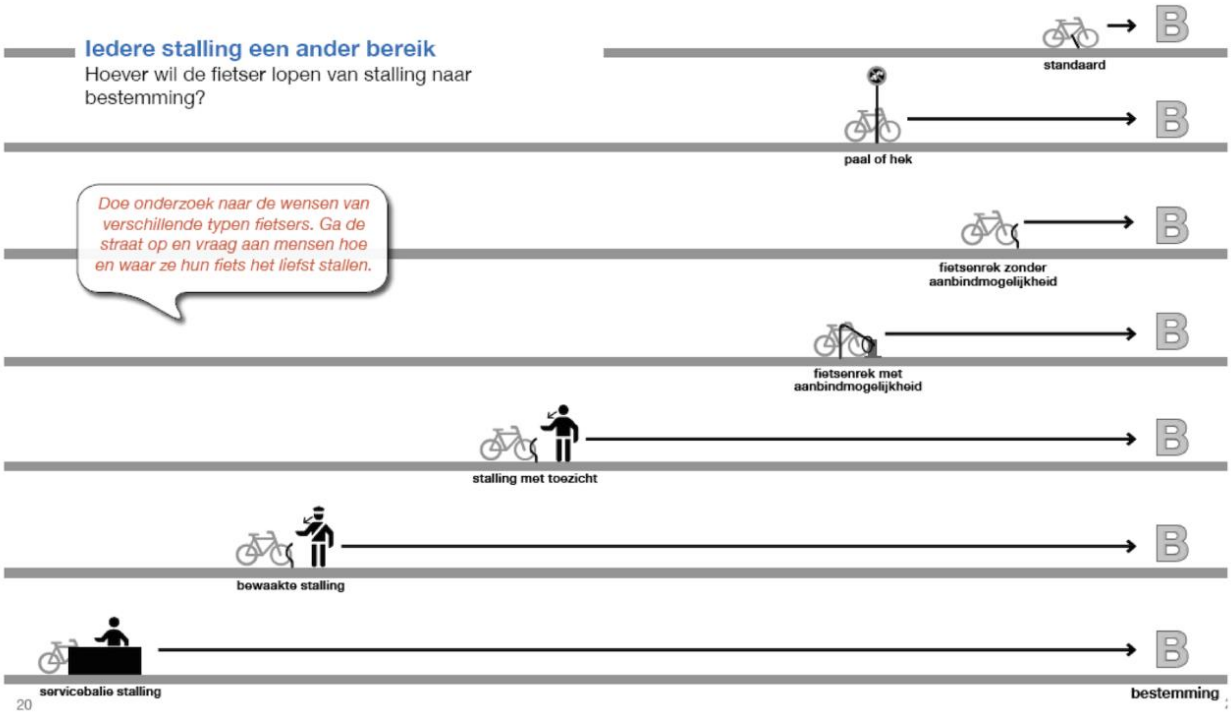
- **Prévention du vol** : le cycliste doit pouvoir garer son vélo à destination et le ranger la nuit en toute sécurité et de manière confortable ;
- **Éviter l'encombrement** : près de grands pôles d'attraction et au centre-ville, il faut pouvoir accueillir un nombre plus important de vélos de façon pratique et bien ordonnée, pour attirer les cyclistes et ne pas gêner les autres utilisateurs des espaces publics.

3.4.2 Conduire une réflexion sur le stationnement vélo à l'échelle de la Commune

3.4.2.1 Considérer le stationnement en fonction du type de destination

Il est nécessaire de diversifier l'offre de stationnement **en fonction du type de destination**. L'infographie ci-dessous reprend les différents instruments à utiliser en fonction du temps de stationnement et de la distance parcourue par le cycliste à partir du lieu de stationnement.





Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

3.4.2.2 Assurer une veille de l'adéquation de l'offre à la demande

A l'heure actuelle, la Commune n'a pas une idée précise de l'occupation du stationnement par les vélos. En fonction des moyens disponibles, il pourrait être envisagé de **programmer un ou deux comptages annuels** (aux alentours du mois de septembre et/ou du mois de mai) afin de mesurer le taux d'occupation des équipements disponibles et de répertorier les lieux de stationnement « sauvage » qui démontrent plus que vraisemblablement une offre trop faible en ces lieux ou une mauvaise localisation par rapport aux besoins. La localisation des comptages pourra éventuellement être déterminée sur base des retours de terrain des associations représentant les usagers.

3.4.3 Recommandations pour le stationnement sur l'espace public

Dans le cadre du PACS, la Commune procède à une **programmation du maillage d'arceaux sur l'espace public.** Il s'agira de continuer à veiller à :

- prévoir une offre proportionnelle à la demande réelle, générée par les destinations ;
- répondre aux besoins différents du stationnement de courte durée (par ex. course rapide) et de longue durée (par ex. à la gare) en termes de distance par rapport à la destination, de rapidité, du degré de surveillance et de confort ;
- choisir des solutions techniques efficaces (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abimer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, stationnement couvert, le casier vélo, le stationnement surveillé) ;
- prévoir des solutions de rangement du vélo à domicile, surtout en milieu urbain.

Dans le cadre de la lutte contre le vol de vélo, les gravures sur vélo mises en place régulièrement (chaque semaine) feront l'objet d'une meilleure communication.

Le développement de mobilier complémentaire sur l'espace public à proximité des emplacements de stationnement (pompes à vélo pas ex.) pourra permettre un apport qualitatif sensible.

3.4.4 Recommandations pour le stationnement aux abords des arrêts de transports en commun

La qualité des dispositifs de stationnement vélo est déterminante dans le **développement de l'intermodalité**. A cette fin, il s'agira pour la Commune de **solliciter la STIB** afin :

- d'étudier les possibilités d'aménager des dispositifs de stationnements intégrés aux stations de métro ;
- de programmer des comptages aux abords des stations de métro afin d'assurer une bonne adéquation de l'offre et de la demande en stationnement vélo ;
- d'identifier les arrêts de tram les plus fréquentés afin d'y garantir l'adéquation de l'offre et de la demande en stationnement vélo.

Espace couvert non-affecté aux abords immédiats de la station de métro Hankar

3.4.5 Recommandations pour le stationnement résidentiel

Le point de départ de la grande majorité des déplacements reste le domicile. Certaines habitations ne permettent pas de ranger des vélos en immeuble en tout confort (garage, local spécifique). Laisser son vélo la nuit dans l'espace public comporte un risque réel. Et la peur du vol et du vandalisme est un frein connu à l'utilisation du vélo. *Villo!* est un élément de réponse, mais aussi un service moins souple à l'usage : station à station, plutôt que porte-à-porte. Pour stimuler l'usage quotidien, la possession du vélo personnel doit donc être encouragée, entre autres par des solutions de rangement de qualité.

La Commune doit **poursuivre son idée de développer une offre de boxes vélo** et poursuivre son processus de suivi de la demande. Aux endroits où la demande dépasse/ra les possibilités d'un vélobox (difficile de placer plus de 5 vélobox dans une rue), des opportunités pour créer des parkings vélo de quartier hors voirie seront cherchées.

De **grandes unités sécurisées** de 20 à 50 places peuvent être installés hors voirie ou en intérieur d'îlot.

Des opportunités de **locaux vélo de quartier en immeuble** sont notamment à envisager : propriétés communales ou CPAS, rez commerciaux inoccupés, box de garage, partie d'un garage voitures… Les modalités de la gestion sont à définir, en concertation avec les usagers : accès (clés), vérification de vélos abandonnés etc. La réalisation d'une enquête auprès des usagers et riverains et/ou d'un benchmarking pourra s'avérer précieuse afin de choisir les localisations les plus adéquates.

QUELQUES EXEMPLES

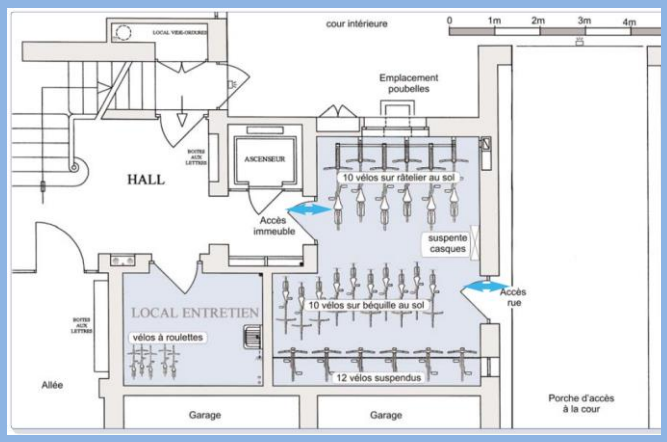
Plusieurs villes françaises ont lancé des appels à projets pour transformer des locaux sans réelle affectation en parkings vélos de proximité. Cette approche permet de rénover le bâti existant et de créer à peu de frais et en peu de temps un réseau de parkings dans les quartiers.

A Bordeaux, la Bicycletterie est un ancien garage d'immeuble reconverti en garage à vélos collectif. Les vélos sont stationnés de manière efficace à l'aide d'un système de rack à double étage. Le parking est ouvert 24h/24 et est sécurisé par un accès par badge dont l'abonnement individuel revient à 5€ par mois.

A Lyon, une loge de concierge de 22 m² dans un immeuble ancien en copropriété a été transformée en un parking offrant 32 emplacements vélos.

Lille Métropole mène un partenariat pour **transformer les anciens locaux Numericable**, qui servent à abriter des équipements de télécommunication mais dont la taille s'est fortement réduite. En fonction des espaces, les locaux peuvent accueillir entre 20 et 30 vélos.

Source : Bordeaux - La Bicycletterie (source : CERTU - InCité)



Source : CETE de Lyon - Architecte Paul Bacconnier

Le service Urbanisme doit quant à lui veiller au **respect strict du titre VIII, article 17 du RRU pour l'intégration de local vélos/poussettes dans les nouvelles constructions de logement.** Aucune dérogation ne sera accordée sur ce point (tant sur le nombre d'emplacements et leur surface, que sur l'accessibilité aisée à la voie publique) et les demandeurs seront encouragés à équiper chaque logement neuf d'au moins un emplacement vélo par chambre (cf. système d'application en Suisse). De même, en ce qui concerne les **immeubles de bureaux**, commerces et d'activités productives, le service Urbanisme doit veiller au respect strict du titre II, articles 13 et 17 du RRU et inciter les demandeurs à prévoir une offre de stationnement vélo sécurisé plus importante que le minimum légal.

Pour rappel, extraits du RRU :

Titre VIII, art 13

Tout immeuble nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie de plancher, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

1° être sécurisés ;

2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;

3° être couverts ;

4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

ARTICLE 17 LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS POUR VÉLOS À CRÉER

En cas de construction ou de reconstruction, le nombre d'emplacements de parcage pour vélos est fixé sur base d'une proposition motivée du demandeur, avec un minimum de deux emplacements de parcage pour vélos par immeuble.

Ces emplacements réunissent les conditions suivantes :

1° être sécurisés ;

2° être d'accès aisé depuis la voie publique ;

3° être couverts ;

4° être munis d'un dispositif d'accrochage adéquat.

Afin de guider dans la pratique les agents chargés de la délivrance des permis d'urbanisme, des **lignes de conduites** seront rédigées à leur attention par le service Mobilité en concertation avec le service urbanisme.

Dans des projets de constructions de la Commune-même, un local vélo de grande qualité utilitaire et esthétique doit toujours être intégré.

Local vélo de quartier (Anvers)

Locaux-vélo intégrés dans des nouveaux immeubles ou rénovations[9]

Tirer parti des parkings en ouvrage existants

Afin d'inciter les gestionnaires de parkings en ouvrage à développer du stationnement vélo une **exonération de la taxe communale de stationnement** pourrait être accordée au prorata des surfaces de parking réservées au vélo.

[9] Source: Mobiel 21 – Fiets Suite

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

Champ d'action : information, sensibilisation, éducation

3.5.1 Orientations 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…

3.5.2 Communication

Journal communal

Le premier canal de communication est le journal *L'Auderghemois*, touchant potentiellement l'ensemble de la population. Le service Mobilité doit programmer, en concertation avec la rédaction du journal, **les thèmes vélo potentiels, de manière régulière :**

- présentation conséquente du Plan Vélo, annonçant les actions pour les années à venir ;
- par la suite, des petits articles pour annoncer une réalisation, une action bientôt entamée ou terminée, l'inauguration d'un aménagement ou d'un parking vélo, la remise de brevet cycliste, etc. ;
- annonce systématique des événements de promotion du vélo et de ceux susceptibles de permettre de le mettre en avant ;
- annonce d'initiatives vélo par des associations, à condition d'être signalées suffisamment à l'avance par celles-ci ;
- des articles sur des citoyens qui utilisent quotidiennement le vélo ou qui expliquent comment ils ont franchi le cap peuvent aider les cyclistes potentiels à se décider ;
- utilisation systématique du logo vélo de la RBC (I bike Bru) ou bien un nouveau logo vélo spécifique à la Commune.

Par ailleurs, le vélo bénéficiant actuellement d'une image de plus en plus « tendance », il sera intéressant, en complément de diffusion d'articles dont le fond serait la thématique vélo, de faire la promotion du vélo en l'intégrant à la forme du support de communication (ex. illustration d'un article portant sur l'amélioration de la qualité de vie au sein d'un quartier par une photo montrant un parent et son enfant se rendant à l'école à vélo…).

Le site internet

Le site internet de la Commune comprend une rubrique dédiée au vélo une page « Se déplacer autrement » ainsi qu'une page « #Service Mobilité ». Toutes deux reprennent des informations concernant le vélo mais aucune rubrique n'y est spécialement consacrée. Afin de faciliter la recherche d'informations, il pourrait être intéressant de créer une rubrique type « Auderghem à vélo » où figureraient toutes les informations relatives à la pratique de ce mode de transport, telles que :

- des informations relatives aux aménagements réalisés dans la Commune, que ce soit d'un point de vue des infrastructures (maintenance, nouveaux aménagements, etc.) ou du stationnement (nouveaux box vélos, etc.). La page internet pourrait également permettre aux citoyens de se tenir informés et de réagir aux enquêtes publiques.

- La publication des itinéraires cyclables (ICR et ICC) pour en promouvoir l'usage.
- La publication du Plan d'Action pour permettre aux gens de se familiariser avec les actions proposées dans le cadre de l'Audit Bypad et d'avoir un retour plus avisé des principaux intéressés.
- Le recours à l'application FixMyStreet peut être mis en avant pour donner la possibilité aux citoyens de signaler des problèmes liés aux aménagements inappropriés ou défectueux.
- Mettre en ligne un formulaire permettant aux citoyens de faire la demande pour des box vélos.
- Des informations sur les initiatives régionales et les associations cyclistes afin de relayer l'information auprès des citoyens.

Promouvoir le réseau

Le réseau d'itinéraires communaux doit faire l'objet d'une communication, le présentant dans son **articulation avec le réseau ICR et les ICC voisins**. Communiqué sur le site internet, il pourra également être décliné en fonction de l'intérêt de publics cibles particuliers (possibilité d'activer des couches pour faire apparaître les écoles, les commerces, les services administratifs…).

Exemplarité

Afin d'être crédible auprès de ses citoyens, la Commune se doit de jouer la carte de l'exemplarité. Pour ce faire, elle doit **informer et sensibiliser les employés de l'administration à l'usage du vélo.** C'est-à-dire, les inciter, par des actions spécifiques, à utiliser un vélo plutôt que de se déplacer en voiture. Lors d'opérations éventuelles de réaménagements des locaux de l'Administration et/ou de la Maison communales, il s'agirait par exemple de prévoir l'installation de vestiaires pour les employés ayant besoin de se changer. D'autres actions pourraient être inscrites dans le PDE de la Commune.

Entreprises

Les entreprises sont un important vecteur de déplacement, il est donc primordial que la Commune encourage une coordination à ce sujet pour favoriser l'usage du vélo auprès de leurs employés. Il existe notamment une diversité d'initiatives régionales s'adressant à elles que la Commune veillera à relayer vers elles. Les conseillers en mobilité des grandes entreprises peuvent pour cela constituer des interlocuteurs privilégiés, avec lesquels il serait intéressant d'établir un contact régulier.

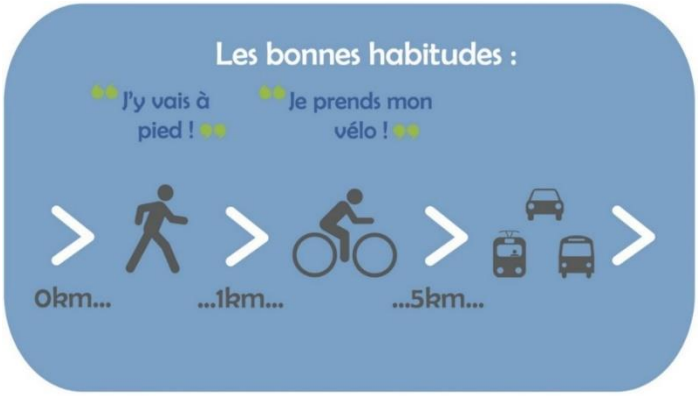
Seniors

Les conférences relatives à la manière de pourvoir aux besoins des seniors mettent souvent en première priorité la détention d'une voiture et sa capacité à la conduire. Dans les institutions qu'elle gère, il conviendrait que la Commune veille à ce que le vélo, éventuellement électrique, y soit également mentionné.

Promouvoir l'intermodalité

Les pôles multimodaux (métro, pôles tram/bus) offrent un potentiel de croissance très important comme destinations à vélo. Dans ce cadre, il paraît crucial de promouvoir ces pôles etc.) et de soigner leur accessibilité à vélo.

Cette promotion peut se faire notamment par la diffusion via les organes régionaux de documents graphiques invitant les gens à effectuer leurs déplacements en combinant le vélo et les transports publics (exemple ci-contre).



3.5.3 Education

Formations et brevets

A l'heure actuelle, l'école joue un rôle crucial dans la sensibilisation des jeunes à l'utilisation du vélo. A Auderghem, 3 classes ont suivi la formation du Brevet du cycliste au cours de l'année scolaire 2015-2016. Afin de permettre aux autres écoles de se lancer dans cette démarche, il est important que les écoles passant en autonomie puissent bénéficier du soutien du pool cycliste. La Commune devra donc **assurer l'officialisation d'un pool vélo dans les écoles et se donner les moyens d'assurer la pérennisation de celui-ci.**

Découverte de la commune

Il serait également intéressant d'offrir aux habitants et plus spécialement aux nouveaux d'entre eux, **une journée de découverte de la commune à vélo, visant une sensibilisation aux itinéraires et aménagements cyclables de la commune**.

L'attention sera focalisée sur les thèmes à découvrir, et non pas sur un message 'faites du vélo'. Pour la création de ces balades, la Commune s'appuiera sur les associations diverses et les différents services et échevins. Une présentation standard est à développer avec le service communication.

- ⇨ Une balade 'découverte de la commune', offerte une fois par an aux nouveaux habitants et fonctionnaires, par exemple pendant la Semaine de la mobilité ;
- ⇨ Annonce dans le journal communal, le site web…

Vélo électrique (VAE)

Enfin, il est indispensable de prendre en compte l'évolution technologique du vélo et l'essor du **vélo à assistance électrique (VAE) :** aujourd'hui un vélo sur 8 vendu en Région bruxelloise est un VAE. Au regard du relief prononcé de la commune, le potentiel d'utilisation du VAE est important à Auderghem. Il serait donc nécessaire d'envisager l'organisation **de séances d'informations et de formation à l'utilisation de ce type de vélos.** Le VAE est une alternative non-négligeable pour les citoyens qui fuient l'usage quotidien du vélo pour des raisons de confort (transpiration) ou de condition physique (efforts). Il l'est également pour les personnes qui ont des difficultés à se mouvoir. La promotion du VAE devra donc se faire en prenant soin de cibler les populations susceptibles d'être les premières concernées (seniors notamment).

L'octroi de primes à l'acquisition d'un VAE pourra être considéré, mais reste une politique délicate. Tout d'abord, elle nécessite de disposer de budgets importants pour couvrir les demandes de primes. Ensuite, ses effets sur l'utilisation quotidienne sont encore à démontrer, certains citoyens réservant l'usage du vélo à des fins de loisirs. Souvent, les primes sont accordées en fonction des revenus du ménage pour limiter l'effet d'aubaine.

3.6 Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable

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

3.6.1 Orientations pour les aspects organisationnels

Afin de réussir la politique cyclable, il est indispensable qu'elle soit bien ancrée dans les esprits et les structures, de se donner les moyens financiers et humains nécessaires et d'assurer un suivi efficace. Il faut notamment:

- intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale et dans la vision du développement communal ;
- assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi de la mise en œuvre ;
- mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers, de coordination transversale au sein de l'administration, de développement de partenariats.

3.6.2 Besoin des cyclistes

Afin de conduire sa politique vélo en adéquation avec les besoins des usagers, la Commune veillera à se tenir régulièrement informée par plusieurs biais.

Commission vélo communale

En vue d'instaurer une collaboration constructive entre les usagers et la Commune, **des rencontres seront organisées régulièrement** (trimestriellement) entre l'échevinat de la Mobilité, le service de la Mobilité et les associations cyclistes (GRACQ, Fietsersbond) dans le cadre d'une **Commission vélo communale**. D'autres services comme le service des Travaux ou de l'Urbanisme pourront également en faire partie, de même que la Police.

Afin de l'alimenter, il est important **qu'une plateforme soit mise en place afin de recueillir l'avis des différents acteurs (associations, usagers etc.) de la politique cyclable**.

Participation citoyenne

Au-delà d'une commission, il est absolument essentiel d'inciter les citoyens à donner un feedback par rapport aux problèmes d'infrastructures cyclables et aux enquêtes publiques qui concernent les aménagements. A l'heure actuelle, trop peu de gens savent qu'ils peuvent faire part à la Commune de leur avis et de leurs suggestions. Pour ce faire, **le site internet est évidemment un outil à privilégier** (par exemple, en mettant en ligne un formulaire), mais la Commune pourrait également lancer **une enquête** dans *l'Auderghemois* ou via les centres culturels. Cette enquête auprès des cyclistes, du type « satisfaction » (cf. Enquête du Fietsersbond en annexe), peut également être réalisée lors des évènements en lien avec le vélo. Un autre exemple possible, spécifique à la politique cyclable, est le sondage VélOpinion réalisé par la locale auderghemoise du GRACQ en 2015.

Associations cyclistes

Promouvoir, en utilisant les outils précités, les associations cyclistes présentes sur la Commune. Ces associations, qui vivent les infrastructures au quotidien, peuvent être une vraie manne d'informations précieuses pour l'administration communale et doivent être mises en avant, surtout auprès des jeunes et des nouveaux habitants.

Formation du service Travaux

Le service des Travaux est un maillon essentiel dans l'application de la politique vélo puisqu'il est en charge de la conception, de la mise en œuvre et de l'entretien des infrastructures. Il est important que les agents du service Travaux **maitrisent les éléments techniques et réglementaires (Vademecum vélo, Code de la Route sous l'angle des cyclistes, …).** La participation à des formations et colloques (colloque vélo RBC, formation conseiller en mobilité, groupe de travail AVCB,…) devraient être encouragée.

Une mise en selle du personnel de ce service pourrait également venir en complément pour familiariser, si besoin, les agents aux enjeux de la pratique du vélo en ville.

3.6.3 Responsabilité et coordination

Au sein de la Commune

Une fois validé, il est par ailleurs indispensable que le **Plan d'action vélo soit rendu aisément accessible aux agents communaux** concernés dans l'exercice de leurs fonctions.

Il est également indispensable que les services concernés tiennent compte des ICC. L'information de la mise en place et du déploiement de ce réseau pourra être optimisée grâce à la mise en place d'un **système d'informations géographiques (SIG)** partagé entre les différents services. Ce type d'outil est très utile pour permettre une coordination efficace des politiques marche, vélo, stationnement…

Parallèlement à son renseignement dans un SIG, tout projet en passe d'être mis en œuvre devrait être signalé au service Mobilité afin que celui-ci puisse tenir à jour sa liste des aménagements à réaliser.

Communes voisines

La collaboration avec les Communes voisines est essentielle, notamment pour assurer la continuité des aménagements et itinéraires cyclables.

Région

De manière générale, comme précisé ci-dessus, il paraît crucial d'intensifier la relation avec la RBC, en particulier pour résoudre les difficultés se posant sur les grands axes régionaux.

En outre, il serait intéressant de proposer à la Région d'organiser des réunions avec toutes les Communes dans le cadre du suivi de leur Plan Vélo, en continuant de s'appuyer sur les fondamentaux de la méthodologie ByPad. Ce type de réunions permettrait aux communes de partager leurs diverses expériences et de réfléchir à des projets communs.

3.6.4 La politique cyclable dans les textes

La déclaration de politique générale est un élément important permettant de refléter une politique volontariste en matière de mobilité vélo.

3.6.5 Moyens et acteurs

Acteurs politiques

Afin de sensibiliser les acteurs politiques de la Commune à mettre systématiquement le vélo au sein de leurs réflexions en termes de politiques et d'infrastructures, la Commune pourrait organiser une journée de visite de terrain comme cela a été fait dans le cadre de l'élaboration de l'audit ByPad. Certaines Communes et Villes (Gand, Louvain, etc.) ont mis en place d'innombrables mesures qui ne demandent qu'à être reproduites au sein d'une commune comme Auderghem. Il est donc crucial que les différents acteurs politiques (Bourgmestre et Echevins) ainsi que le personnel responsable de la politique vélo et de l'aménagement, prennent le temps de consacrer une journée complète à ce genre de visites. Celles-ci sont régulièrement organisées dans d'autres communes et ont prouvé leur efficacité.

Techniciens et fonctionnaires

- Vélo-city (Nijmegen)

Si le budget le permet, la participation du CEMA, et/ou d'un responsable politique de la Commune, au cycle de conférences Vélo-city à Nijmegen (juin 2017) est une opportunité pour se tenir au courant des développements et des dernières innovations (technologiques, politiques etc.) dans le domaine du vélo.

- Entretien des infrastructures

Il est important de sensibiliser et former les employés et ouvriers communaux à l'entretien et au nettoyage des aménagements cyclables (neige, feuilles, etc.) et à faire un reporting en cas de problème.

Des moyens humains suffisants doivent être mobilisables pour permettre aux techniciens et fonctionnaires de suivre des formations sur l'évolution du cadre règlementaire et des nouveaux développements (notamment le module de formation vélo de la formation CEMA).

- Délivrance des permis d'urbanisme

Afin de permettre une bonne mise en œuvre des recommandations du RRU en matière de stationnement vélo et d'engager une démarche volontariste sur le plan de la qualité, des lignes de conduites seront rédigées par le Service Mobilité en concertation avec le Service Urbanisme.

La Police

Mobiliser **la Police** dans le cadre de ses fonctions. La Commune doit encourager et inciter la Police à :

- Mener des campagnes de sensibilisation au respect des cyclistes (infrastructures, vitesse excessive, etc.)
- Faire intervenir davantage une ou plusieurs brigade(s) vélo. Celle-ci permettrait, tout d'abord, une plus grande proximité avec les citoyens. Ensuite, elle est également un moyen de promotion non-négligeable auprès de la population.
- Participer à la Commission vélo communale.

Vélocistes

Promouvoir les **vélocistes**. Leur connaissance du terrain (évaluation concrète des aménagements) et des différents acteurs est indéniable, ils sont donc des interlocuteurs à privilégier par la Commune. Il s'agit par exemple de leur permettre de bénéficier d'une certaine visibilité dans la communication communale (site internet et journal).

Villo!

La Commune d'Auderghem compte 13 stations *Villo!*. Des données sur les usagers permettraient à la Commune de mieux cibler cette composante de la population cycliste et de mieux orienter sa communication à leur attention. Ce serait également un moyen d'obtenir des informations quantitatives, qualitatives et temporelles sur les foyers d'émission et de réception des flux. Il serait donc intéressant que la Commune engage le dialogue avec J.C. Decaux et Bruxelles-Mobilité afin de voir quelles données pourraient être régulièrement transmises au service Mobilité.

Financement

La recherche active d'opportunités de financements externes sera systématisée, notamment le recours aux subsides régionaux.

Un budget annuel spécifique aux investissements pour les vélos figurera dans le budget annuel à compter de 2017.

Evaluation de la mise en œuvre

La mise en œuvre et le suivi du Plan vélo seront assurés par les responsables et les structures existants. Le CEMA responsable du service Mobilité sera également le **coordinateur du Plan Vélo**. Il suivra et prendra des initiatives de mise en œuvre des actions. Les tâches du coordinateur sont les suivantes :

- Assurer la concertation transversale pour les projets d'infrastructure et d'aménagement. Une fois par an, la Commission vélo communale organisera une réunion spécifique 'plan vélo' pour faire le bilan et programmer l'année à venir. Le coordinateur assurera la concertation avec des acteurs externes pour la prise en compte du plan vélo dans les projets.
- Préparer le bilan annuel des réalisations et des obstacles. Le bilan sera présenté pour avis au groupe de travail, et ensuite pour prise de connaissance au Collège.
- Anticiper annuellement la charge de travail et le besoin d'un renforcement éventuel du service Mobilité. Cette évaluation sera intégrée au rapport annuel du service Mobilité, qui analyse l'adéquation entre la charge de travail et les moyens humains mis en œuvre.
- Identifier, suivre et diffuser des **indicateurs vélo propres à Auderghem** (indicateurs réalistes, données faciles à collectées, …)

EXEMPLES D'INDICATEURS :

La **mise à jour régulière de la liste des réalisations effectuées** permet de calculer pour une période donnée (idéalement, 1 an) :

- le linéaire de voirie aménagé (en mètres, déclinable éventuellement en distinguant les différents types d'aménagements) ;
- le nombre d'arceaux et boxes vélos placés ;
- le pourcentage de demandes de boxes-vélos et d'arceaux qui ont été satisfaites ;
- le délai moyen de traitement des dégradations d'aménagement signalées.

Des **comptages** peuvent permettre :

- lorsqu'ils sont effectués avant et après un aménagement, d'observer l'évolution de la fréquentation cycliste à cet endroit (taux de variation) ;
- lorsqu'ils sont régulièrement réalisés à des points et périodes identiques, de donner une image de l'évolution quantitative des flux cyclistes sur le territoire communal (taux de variation, idéalement annuel) ;
- de mesurer la rencontre de l'offre et de la demande en matière de stationnement vélo sur l'espace public (taux de saturation).

Pour ces deux premiers types d'indicateurs, **l'usage d'un SIG** présente de réels avantages, tant en matière de traitement des données que de présentation des résultats.

Qu'il s'agisse des résultats obtenus en matière d'aménagements ou de flux de cyclistes, il sera intéressant de **prendre en considération les données disponibles sur une même période, relative à l'usage de l'automobile**, telles que :

- les charges de trafic ;
- l'évolution du nombre d'automobiles déclarées sur la commune ;
- le nombre de cartes de stationnement demandées et délivrées ;
- l'évolution du nombre de places de stationnement en voirie et dans les parkings en ouvrage.

Evolution de la pratique du vélo

Avoir des chiffres réguliers sur des cyclistes roulants et des vélos stationnés permet d'objectiver les résultats du plan d'action notamment sur l'évolution globale de la pratique du vélo mais également sur l'impact local d'une intervention : *« depuis qu'on a fait la piste cyclable, voit-on plus de cyclistes ? »*

La Commune envisagera, dans la mesure des moyens disponibles, de **procéder à des comptages sur le réseau ICC** avant et après aménagement. Un relai systématique des résultats des comptages de l'Observatoire du vélo (publication annuelle), focalisé sur les carrefours de la Commune permettra de mettre en avant l'évolution des flux sur la Commune.

La Commune pourra éventuellement solliciter l'Agence Régionale de Stationnement pour voir si une évaluation régulière du taux d'occupation du stationnement peut être menée au moins une fois par an, au moment d'affluence maximale :

- pour les arceaux à proximité des pôles (rayon de 500 m) : nombre d'arceaux (non-couverts, couverts), nombre de vélos aux arceaux, nombre de vélos hors arceaux ;
- pour les parkings vélo publics hors voirie d'autre part.

Enfin, il est recommandé de tirer parti d'une **enquête de type « satisfaction » auprès des cyclistes** (cf. Enquête du Fietsersbond en annexe) afin d'évaluer l'évolution de la pratique du vélo sur la Commune. Ceci peut être fait via le site internet de la commune, via le journal communal et/ou via les associations cyclistes, relais essentiels auprès des citoyens.

4 TABLEAU DE SYNTHÈSE

ACTIONS	PRIORITE	PARTENAIRES ET ACTIONS COMPLEMENTAIRES	LEVIERS
Champ d'action A : Rouler à Vélo			
Créer les conditions			
Mise en œuvre du plan Zone 30	1	Police Habitants	Plan Communal de Mobilité Consultation éventuelle de la population
Construire un maillage			
Réalisation d'un audit de terrain des ICC	1	Bruxelles-Mobilité ("La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la validation des itinéraires proposés"*)	Subsides régionaux*
Identification de liaisons complémentaires éventuelles	1		
Réalisation d'un calendrier de mise en œuvre	1		
Balisage : conception et programmation	2	Bruxelles Mobilité	Subsides régionaux*
Aménager l'infrastructure			
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 1	1	Bruxelles Mobilité Communes d'Ixelles et de Woluwe-S.-P.	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 2	2	Région de Bruxelles Capitale, CHIREC Commune de Woluwe-S.-P.	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 3 *De Delta au carrefour av. Gustave Demey / Av. Ch. Dierickx*	1	Bruxelles Mobilité	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 3 *Du carrefour carrefour av. Gustave Demey / Av. Ch. Dierickx au carrefour av. Hugo Van der Goes / Ch. De Wavre*	2	Bruxelles Mobilité	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 4 *De l'av. J. Van Horenbeeck au carrefour av. Walckiers / ch. de Tervueren*	1	Bruxelles Mobilité Commune de Watermael-Boitsfort	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 4 *Du carrefour av. Walckiers / ch. de Tervueren au RP du Souverain et à la limite communale avec Woluwe-S.-P.*	3	Direction des Monuments et Sites Bruxelles Mobilité Commune de Woluwe-S.-P.	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques à l'ICC 5	3	Commune de Woluwe-S.-P.	Subsides régionaux*
Mise en œuvre des recommandations spécifiques aux grands axes	1	Bruxelles Mobilité	
Signalisation			
Itinéraires bis : communiquer sur les intinéraires bis existants (boulevard du Souverain lors de la Foire)	1	Associations cyclistes	Site internet, journal communal
Itinéraires bis : explorer les restrictions d'accès aux cyclistes uniquement sur les plages horaires durant lesquels ont lieu les événements	2	Police Gardiens de la Paix	
Gérer le réseau			
Utilisation du portail fixmystreet.irisnet.be : suivi des incidents et dégradations à traiter	1	Bruxelles Mobilité	
Utilisation du portail fixmystreet.irisnet.be : octroi des moyens aux agents des services techniques pour signaler les incidents et dégradations	1		
Innovation : mise en place d'une rue cyclable	2	Bruxelles Mobilité	Subsides régionaux*
Entretien et nettoyage	1		
Veille de l'infrastructure et de la signalisation	1	Police	
Promenade Verte : - revêtement - gestion de la cohabitation des flux vélos / piétons - gestion de l'articulation avec le réseau viaire environnant	1	IBGE Communes de Woluwe-Saint-Lambert et Watermael-Boitsfort Police	

ACTIONS	PRIORITE	PARTENAIRES ET ACTIONS COMPLEMENTAIRES	LEVIERS
Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt			
Conduire une réflexion sur le stationnement à l'échelle de la Commune			
Construire une approche de l'offre en fonction du type de destination	1	Associations cyclistes Agence régionale de stationnement STIB	
Assurer une veille de l'adéquation de l'offre et de la demande (continuation du suivi de la demande, et, en fonction des moyens disponibles, comptages)	1	Agence régionale de Stationnement Associations cyclistes, notamment Cyclo	
Programmation du maillage d'arceaux sur l'espace public	1		Plan d'Action Communal de Stationnement Subsides régionaux
Solliciter la STIB en vue de répondre à la demande de stationnement vélo aux abords des arrêts de transports en commun	1	STIB	
Poursuivre le développement et le suivi de l'offre en boxes vélo	1	Agence régionale de Stationnement	Subsides régionaux* Enquête et/ou benchmarking pour déterminer les emplacements les plus adéquats
Développer de grandes unités sécurisées	2	Agence régionale de stationnement	Enquête et/ou benchmarking pour déterminer les emplacements les plus adéquats
Rechercher les opportunités de locaux vélo de quartier (au sein du tissu bâti existant, mais aussi dans les éventuels espaces interstitiels nons bâtis)	1	Agence régionale de stationnement Service de la rénovation urbaine Agences Immobilières Sociales	Contrats de quartier durable Formations des architectes communaux
Mettre en place des incitants pour développer du stationnement vélo dans les parkings en ouvrage existants	2	Gestionnaires des parkings en ouvrage 1) Demander au service des taxes le listing des garages soumis à une redevance. 2) Envisager d'inclure des conditions relatives à l'octroi de permis d'exploitation des garages et/ou parking lorsqu'il s'agit de parking de plus de 10 emplacements (service de l'environnement).	Taxe communale de stationnement
Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo			
Communication			
Parution régulière d'articles sur le vélo dans le journal Communal	2		L'image "tendance" dont bénéficie actuellement le vélo peut également être utilisée pour véhiculer des messages par la forme, de façon complémentaire au contenu
Enrichir le contenu de la page web relative à la mobilité à vélo	1		
Promotion du réseau ICC	1		Journal communal, site internet, supports publicitaires existants sur l'espace public
Informer et sensibiliser les employés de l'Administration à l'usage du vélo	1		
Coordination de la communication visant à favoriser l'utilisation du vélo par les employés des entreprises implantées à Auderghem	1	Bruxelles Mobilité Associations cyclistes (Département "Entreprises" de Pro Velo) CEMA des grandes entreprises	
Promouvoir l'utilisation du vélo (éventuellement électrique) auprès des seniors au sein des institutions gérées par la Commune	2	CPAS	
Promouvoir l'intermodalité	1	STIB	Applications de calculs d'itinéraires à promouvoir
Education			
Pérennisation et promotion du pool velo-éducation dans les écoles afin de permettre l'autonomie des écoles engagées dans le Brevet du cycliste, et à celles qui ne le sont pas encore de s'y engager.	1	Ecoles primaires Police Associations cylistes	
Organisation d'une journée découverte de la Commune à vélo	2	Associations cyclistes	Semaine de la Mobilité
Séances d'information et de formation à l'utilisation du vélo électrique	3	Associations cyclistes	Semaine de la Mobilité

ACTIONS	PRIORITE	PARTENAIRES ET ACTIONS COMPLEMENTAIRES	LEVIERS
Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable			
Orientations pour les aspects organisationnels			
Intégrer la politique cyclable dans la politique de mobilité générale	1		
Assurer le personnel et les moyens pour la coordination et le suivi	1		
Mettre en place des outils et des procédures de consultation des usagers	1		
Mettre en place des outils et des procédures de coordination transversale au sein de l'administration	1		
Développer des partenariats	2	Région de Bruxelles-Capitale, Communes voisines, Opérateurs et gestionnaires de transports publics, associations cyclistes, entreprises…	Evénvements, expériences pilotes…
Besoins des cyclistes			
Mise en place d'une Commission vélo communale	1	Selon les disponibiltités et l'intérêt de chacun, il pourrait s'agir du groupe de travail constitué dans le cadre de l'audit ByPad	
Mise en place d'une plateforme destinée à recueillir l'avis des différents acteurs (usagers, associations…) de la politique cyclable	1	Associations cyclistes, Bruxelles-Mobilité, Police, service Travaux, service Rénovation urbaine…	
Inciter les citoyens à donner un feedback	2	Associations cyclistes (par ex. pour la diffusion d'une enquête)	Site internet, journal communal
Promouvoir les associations cyclistes	2		Site internet, journal communal, organisation conjointe d'événement
Formation du service Travaux	1		Publications (Vademecum…) Formations (CEMA, module vélo)
Responsabilité et coordination			
Accès aisé du Plan d'actions vélo aux agents communaux	1		
Développement d'un outil SIG	2		
Développement de la collaboration avec la Région et les autres Communes	1		Mise en œuvre des ICR Mise en œuvre des Plans d'Actions vélo de chacune des 19 communes bruxelloises
Moyens et acteurs			
Organisation de visites à destination des acteurs techniques et politiques	3		
Participation du CEMA à des congrès vélo (tels que Vélocity)	3		
Sensibilisation et formation des employés et ouvriers communaux à l'entretien et au netttoyage des aménagements cyclables	1		Module vélo de la formation CEMA
Rédaction de lignes de conduite en vue d'une bone mise en œuvre des recommandations du RRU en matière de stationnement vélo	1		
Mobilisation et implication de la Police	1	Police	Brigades vélo
Promotion des vélocistes et services vélo	3		Site internet, journal communal, supports publicitaires existants sur l'espace public
Engager le dialogue avec JC Decaux afin d'obtenir des données quantitatives, qualitatives et temporelles sur les usagers *Villo!*	2	Bruxelles-Mobilité	
Programmation des actions dans le budget communal actuel	1		
Suivi par estimation des dépenses allouées au vélo dans le bilan annuel du Plan vélo	1		
Recherche active de financements externes	1		Subsides régionaux
Mise en place d'un budget annuel spécifique vélo	1		

ACTIONS	PRIORITE	PARTENAIRES ET ACTIONS COMPLEMENTAIRES	LEVIERS
Suivi et évaluation du Plan vélo par le CEMA responsable de la cellule Mobilité, sur base d'indicateurs propres à la commune, réalistes, et faciles à collecter	1	Associations cyclistes pour la collecte de données Bruxelles-Mobilité Agence régionale de Stationnement Conseillers en mobilité des grandes entreprises auderghemoises Selon les disponibiltités et l'intérêt de chacun : le groupe de travail constitué dans le cadre de l'audit ByPad	
Organisation de comptages sur les réseaux ICR et ICC	1	Associations cyclistes	
Lancement d'une enquête de satisfaction aurpès des cyclistes	3	Associations cyclistes	Journal communal, site internet Newsletter des associations cyclistes

** Sur base du catalogue 2016 "Soutien régional aux actions communales de mobilité"*

5 ANNEXES

Rapport du sondage réalisé en 2012 par le Fietsersbond Antwerpen

Résultats du sondage VélOpinion réalisé en 2015 par la locale auderghemoise du GRACQ

Fiche relative à l'aménagement d'une rue cyclable (SPW – DGO1)

FIETS RAPPORT 2012

Fietsersbond Antwerpen

Voorwoord

Beste lezer

Ook ik krijg – net als de andere vrijwilligers van de fietsersbond - wel eens de vraag waarom ik zoveel tijd en energie steek in het 'vechten' voor betere fietsinfrastructuur in Antwerpen, het positief beïnvloeden van het fietsbeleid en het stimuleren van het fietsen in de stad.
Is dat enkel en alleen omdat ik zelf graag fiets en ik me stoor aan slechte infrastructuur, gevaarlijke situaties en gemiste kansen? Of is het omdat fietsen gezond, duurzaam, milieuvriendelijk, goedkoop, praktisch, snel (zeker in de stad) en bovenal leuk is?

Het is meer dan dat …. Ik ben er van overtuigd dat meer fietsen en minder autorijden voor een betere samenleving zorgt. Een duurzamere, gezondere, socialere, … maatschappij waarin kinderen terug ruimte krijgen om op straat te spelen, er geen dagen meer zijn dat men ouderen en kinderen moet afraden te sporten, het aantal welvaartsziekten daalt, er ruimte komt om elkaar terug op straat te ontmoeten, …
En fietsen is zelfs een goed middel tegen een ochtendhumeur.

Ik ben dan ook blij dat fietsen 'in' is. Elke dag kiezen meer mensen voor de fiets, het aantal bakfietsen en fietskarren is de laatste jaren explosief gestegen, er openen terug meer nieuwe fietswinkels de deuren en allerhande fietsprojecten en initiatieven zien het levenslicht.

Bovendien – en dat is voor de overheid een belangrijke les - is er buiten te voet gaan geen enkele mobiliteitsvorm waarin investeringen zo renderen.
Er bestaat dan ook geen twijfel over, de fiets is de toekomst (naast de voeten en het openbaar vervoer natuurlijk) en een stad die echt kiest voor haar inwoners, die trekt volop de kaart van de fiets.

De Fietsersbond afdeling Antwerpen pretendeert niet een volledig correcte wetenschappelijke analyse te hebben beschreven over hoe de Antwerpse fietser over fietsen in Antwerpen denkt of over de stand van zaken van het Antwerpse fietsbeleid. Evenmin gaan we er van uit dat iedereen het overal mee eens zal zijn, zoveel fietsers … zoveel meningen. Maar we staan open voor opmerkingen en bedenkingen.

Dit rapport geeft ons echter wel een goede inkijk op de huidige situatie voor fietsers in Antwerpen en vormt een aanzet tot een verdere verbetering van het Antwerps fietsbeleid.

Renaat Van Hoof
Voorzitter Fietsersbond afdeling Antwerpen

Het fietsrapport!

Twee jaar geleden presenteerde de Fietsersbond afdeling Antwerpen (FBA) haar eerste fietsrapport met als doel een extra impuls te geven aan het fietsbeleid van de stad en in de hoop Antwerpen er toe aan te zetten haar eigen fietsbeleid op regelmatige basis te evalueren. Want is er een betere manier om als stad te toetsen of men met een degelijk fietsbeleid bezig is, dan de mening van de fietsers zelf te vragen?

In juni 2012 werd stad Antwerpen beloond met de titel van Fietsstad 2012. Een beloning voor de duidelijke inspanningen die Antwerpen de afgelopen jaren leverde om de stad voor fietsers veiliger en comfortabeler te maken en meer mensen op de fiets te krijgen.
Maar omdat enkel de fietsers zelf echt kunnen beoordelen of een stad de titel Fietsstad waardig is hebben we 2 jaar na ons vorige fietsrapport de fietsende Antwerpenaars en de fietsers in Antwerpen opnieuw gevraagd naar hun mening. En ook deze keer spraken meer dan 750 fietsers zich uit over het wel en wee van fietsen in de stad.
De FBA ziet dit fietsrapport als een hulpmiddel om de evolutie van het fietsbeleid van de stad op te volgen, als een stimulans om nog beter werk te leveren en als een graadmeter voor wat de fietsers waarvan wij de belangen verdedigen belangrijk vinden.
Juist nu Antwerpen uitgeroepen is tot Fietsstad 2012, is het belangrijk dat de juiste mensen en middelen blijvend ingezet worden om van Antwerpen op termijn een échte fietsstad te maken.
Voor de FBA komt daar heel wat bij kijken en is de aanleg van 100 km fietspad of het invoeren van deelfietsen maar een eerste stap.
Om de aandacht niet te laten verslappen, de focus te behouden en aan te scherpen is een regelmatig overzicht van de stand van zaken noodzakelijk.
Op regelmatige basis dient er gekeken en vergeleken te worden aan de hand van objectieve gegevens: de uitgaven voor onderhoud en aanleg van fietsinfrastructuur, kwaliteit en kwantiteit van de fietsinfrastructuur, gegevens over fietsongevallen, fietsbezit, het marktaandeel van de fietsers, reistijden van fietsers, …
Maar ook subjectieve gegevens zijn belangrijk: hoe ervaren Antwerpse fietsers het fietsen; voelen fietsers in Antwerpen zich veilig in het verkeer; waarom fietsen Antwerpenaren of waarom niet; …
De stad kan met behulp van deze data inzicht krijgen in de resultaten van haar inspanningen en zich een beeld vormen van de effecten van haar beleid. Ze kan waar nodig bijsturen om zo tot een werkelijke fietsstad uit te groeien, die zich kan meten met steden als Kopenhagen en Amsterdam.
Om een verantwoord beleid te voeren, dien je aantoonbare resultaten te kunnen voorleggen, wij zien een tweejaarlijks terugkerend fietsrapport als een efficiënt en relatief eenvoudig hulpmiddel om dit te realiseren. Met ons tweede fietsrapport willen we de stad prikkelen en stimuleren het fietsbeleid naar een hoger niveau te tillen. En zoals de afgelopen jaren zijn wij steeds bereid daarin een positieve adviserende rol te blijven spelen.
We geloven dat dit fietsrapport een waardevol instrument is voor ambtenaren en politici in stad Antwerpen. De reacties op de enquête geven goed weer wat er leeft bij vele fietsers en we durven onbescheiden te stellen dat we als Fietsersbond Antwerpen over de nodige expertise beschikken om onderbouwde uitspraken te doen over fietsen in stad Antwerpen.
Meer hierover leest u in ons fietsrapport.

Antwerpen, 10 oktober 2012

Samenvatting

De stad Antwerpen heeft de laatste jaren duidelijk inspanningen geleverd om een fietsvriendelijkere stad te worden. Er werden meer en betere fietspaden aangelegd, het Vélo-project schoot uit de startblokken, bij heraanleg van straten worden er meestal fietsstallingen voorzien, …

Daarnaast zijn er ook voor vele fietsers minder opvallende maar daarom niet minder belangrijke inspanningen gebeurd, zoals meer fietseducatie in scholen, fietsvriendelijke regels in de bouwcode (= verplichtingen betreffende fietsstallingen en fietsberging in nieuwe gebouwen), een tweejaarlijkse Staten-Generaal Verkeersveiligheid met aandacht voor de fietsers, … Bovendien zitten er ook nog heel wat goede initiatieven in de voorbereidingsfase.

Deze inspanningen vallen ook de Antwerpse fietsers op. De meer dan 750 fietsers die tussen begin mei en eind juni onze enquête invulden belonen de stad Antwerpen dan ook op alle gebieden met betere scores dan 2 jaar geleden.

Waarschijnlijk het belangrijkste cijfer is de gemiddelde score op de vraag: “Wat vind je van Antwerpen als fietsstad op schaal 1 tot 10? In 2010 was stad Antwerpen met een score van 4,5/10 nog net ‘gebuisd’, nu bedraagt het gemiddelde 5,4/10.

In 2010 gaven bijna 15 % van de fietsers de stad slechts een 1 of 2 als antwoord op deze vraag, ondertussen is dat percentage bijna verwaarloosbaar. Opvallend is ook de sterke stijging van het aantal fietsers dat de stad een 6 of 7 geven, nu in het totaal meer dan 50%.

Ook vindt een ruime meerderheid dat de fietsvriendelijkheid van de stad er de laatste twee jaar op vooruit gegaan is, terwijl van achteruitgang slechts volgens 2% van de respondenten sprake is. Maar op de hoofdvraag “Hoe beoordeelt U de situatie voor de fiets in Antwerpen in vergelijking met 2 jaar geleden?” spreekt 60 % van de fietsers over een ‘matige vooruitgang’ en 25% stelt geen fundamentele vooruitgang vast. Dit geeft aan dat er nog een lange weg te gaan is.

Nog te vaak heeft fietsen in Antwerpen iets van mountainbiken en veel mensen – zeker ouderen en mensen met kinderen – voelen zich als fietser onveilig in de stad. Ook blijft de permanente schrik voor fietsdiefstal aanwezig en is het nog te vaak zoeken naar een degelijke fietsstalling.
De stad is zich er gelukkig ook bewust van dat ook op het gebied van verkeersveiligheid van fietsers nog een lange weg af te leggen is.

Andere belangrijke cijfers in dit rapport

In de nieuwe enquête hebben we de 5 onderdelen van het fietsbeleid van het vorige rapport terug voorgelegd. Deze scores vergelijken we met deze van het vorige fietsrapport. Op elk van de onderdelen wordt nadien dieper ingegaan.

De gemiddelde score voor het aspect **Veiligheid** van de fietsers. (Veiligheid = zwarte punten wegwerken, brede en afgescheiden fietspaden aanleggen, veilige routes voorzien, enz.)

De gemiddelde score voor het aspect **Communicatie** rond fietsen. (Communicatie = aandacht voor fiets en fietsbeleid in publicaties van de stad, organisatie van fietshappenings, doelgroepenbeleid en uitgave fietskaart)

De gemiddelde score voor het aspect **Anti-fietsdiefstal**. (Anti-fietsdiefstal = preventie en opsporing)

De gemiddelde score voor het aspect **Fietsinfrastructuur**. (Fietsinfrastructuur = aanleg en onderhoud van fietspaden, aanpak van gevaarlijke kruispunten)

De gemiddelde score voor het aspect **Fietsstallingen**. (Fietsstallingen = aantal, bereikbaarheid, aanpak achtergelaten fietsen)

Infrastructuur

Veilige, logische, comfortabele en herkenbare infrastructuur is belangrijk om meer mensen op de fiets te krijgen. Dat betekent niet alleen meer fietspaden maar ook bredere fietspaden, veiligere oversteekplaatsen, voldoende kwalitatieve stallingen, goed afgestelde verkeerslichten maar ook autoluwe straten, grote zone dertig, fietssnelwegen en fietsstraten.

Zowel vanuit stad Antwerpen als vanuit de hogere overheden is er de laatste jaren een financiële impuls geweest om versneld aan een verbetering van de infrastructuur te werken.

Het gebruik van asfalt voor fietspaden is tegenwoordig eerder regel dan uitzondering, er zijn de laatste jaren honderden fietsstallingen bijgeplaatst en er vinden al enkele honderden fietsen een plaats in buurtfietsstallingen.

Maar tegelijkertijd met de opvallende verbeteringen, zien fietsers ook de gemiste kansen. Mooie asfaltfietspaden die te smal zijn voor de hoge aantallen fietsers en het toenemend bakfiets- en fietskargebruik, op- en afritten die te wensen overlaten, glasbakken vlak naast het fietspad, hindernissen op of vlak naast het fietspad, afwatering die te wensen overlaat, het onnodig gebruik van betondals, …

En er zijn ook de vele fietspadloze straten waar de kasseien, slecht liggende tramsporen, fietsonvriendelijke drempels het fietsplezier wel eens vergallen.

En vaak zit het in details waardoor zelfs een schijnbaar prima fietspad voor problemen kan zorgen. Een goed voorbeeld daarvan is het heraangelegde fietspad op de Moerelei dat door de te grote zijdelingse helling bij gladheid onbefietsbaar is.

Maar de vele verbeteringen mogen gezien worden, en daarvoor beloont de Antwerpse fietser de stad dan ook met een hoger cijfer dan 2 jaar geleden. Van alle fietsbeleidsaspecten is op het gebied van fietsinfrastructuur volgens de Antwerpse fietsers de belangrijkste vooruitgang geboekt.

In vergelijking met 2 jaar geleden is er bij dit onderwerp een duidelijke verbetering te zien. Bijna de helft van de fietsers geeft de stad een 6 of meer en het aantal respondenten die slechts een 1 of 2 geven is drastisch gedaald. Maar dat er nog veel werk is blijkt ook uit het gemiddelde van 5,1 en de vele vijven en zessen.

Aan de prioriteiten die Antwerpse fietsers stellen is weinig gewijzigd.

Dat men grotere aandacht vraagt voor veilige kruispunten en een leesbaar netwerk is mogelijk te verklaren doordat er zoveel werk is gemaakt van meer en betere fietspaden. In 2012 vinden zelfs meer fietsers de aanpak van gevaarlijke punten belangrijk, dan de aanleg van meer fietspaden. Maar betere fietspaden en het bijhorende onderhoud is voor velen nog steeds het belangrijkste aandachtpunt.

Opvallend is ook het kleine aantal fietsers dat huurfietsen hoog op de agenda wil zien staan, niettegenstaande het succes van het Velo-project. Verkiezen veel Antwerpse fietsers nog steeds hun eigen fiets en wijzen deze cijfers er op dat de vele gebruikers van de Velo's voor een groot deel uit (niet Antwerpse) pendelaars en toeristen bestaat?

Wat comfort betreft zien we dat de stad veel vaker gebruik maakt van asfalt voor de (her)aanleg van fietspaden. Helaas laten de 'op- en afritten´ vaak te wensen over. En wat denkt u van de vele putdeksels op het fietspad of de plaatsing van glasbakken of andere hindernissen pal naast het fietspad?
Uit de enquête blijkt dat 32,5% van de ondervraagden vindt dat rijcomfort het belangrijkste is als het gaat om infrastructuur.

Maar ook aanpak van gevaarlijke kruispunten (22%) scoort hoog. De logica waarmee fietsers een kruispunt moeten oversteken is soms ver te zoeken. Verkeerslichtenfasering, opstelpunten aan een verkeerslicht … het STOP-principe zien we als het hierom gaat nauwelijks uitgevoerd.
Beter onderhoud van fietspaden heeft voor 12,4% van de fietsers van de enquête een hoge prioriteit. Terecht natuurlijk, want een slecht onderhouden oorspronkelijk mooi en comfortabel aangelegd fietspad verliest snel aan kwaliteit.

Uit de enquête 'Het laatste woord is aan U…'

Er zijn enkele bizar aangelegde plaatsen in de stad waar het als fietser compleet onduidelijk is wat er van je verlangd wordt:

- kruispunt De Keyserlei-Meir met de Leien: kan je enkel te voet oversteken?
- idem ivm verdwijnen van de fietspaden op Astridplein: hoe steek je dat over? te voet?
- het plots stoppen van het fantastische fietspad naast de spoorweg: loopt met een bochtje dood tegen de ingang van de metro op de Keyserlei: beetje Kafkaiaans toch?!

Ik vind die situaties vooral lastig wanneer je ze met kinderen moet doen: ze beginnen te twijfelen en dan gebeuren er makkelijk stomme ongevallen.

CONCRETE VOORSTELLEN:

- Verderzetting aanleg fietspaden waar nodig
- Bredere fietspaden
- Meer tweerichtingsfietspaden waar nodig
- Altijd comfortstroken in straten met klassieke kasseien
- Meer aandacht voor detailafwerking
- Fietsvriendelijkere kruispuntinrichting en verkeerslichtenafstelling

Fietsdiefstal en -vandalisme

In oktober 2010 werd een fietsendief gearresteerd die in minder dan drie maanden tijd minstens 200 fietsen gestolen had, hoofdzakelijk in de 'bewaakte' fietsparking aan het Centraal station. En in juni 2012 werden een vader en zoon gearresteerd die thuis 262 gestolen fietsen hadden staan.
Er bestaat geen twijfel over, er is een groot probleem met fietsdiefstal en vandalisme in Antwerpen.

Dat het bovenstaande maar het topje van de ijsberg is blijkt ook uit de cijfers van de Antwerpse politie. Fietsdiefstalaangiftes in Antwerpen:

2006: 1205
2010: 2646
2011: 2870
jan-jul 2012: 1851 (geëxtrapoleerd naar het volledige jaar: 3173)

Ook de enquêteresultaten bevestigen dat erg veel fietsers krijgen af te rekenen met fietsdiefstal of vandalisme. Voor 2011 gaven 14 % van de deelnemers aan dat een fiets van hen was gestolen en 13 % dat een fiets werd gevandaliseerd. Een cijfer dat sinds 2009 weinig lijkt te evolueren.

	2009	2010	2011
Diefstal 2012	15%	13%	14%
Vandalisme 2012	10%	11%	13%

Een deel van die stijging is mogelijk te verklaren door het stijgend fietsgebruik en het bekend geraken van de mogelijkheid om fietsdiefstal elektronisch aan te geven. Of zijn er ook meer fietsers die melding maken van hun gestolen fiets omdat ze vertrouwen hebben in de aanpak van de stad?

Naar het werkelijk aantal diefstallen blijft het voorlopig gissen. Hoog tijd voor een onderzoek naar fietsdiefstalaangiftebereidheid van de Antwerpenaar.

Op basis van de bovenstaande gegevens en de cijfers uit andere steden mogen we veronderstellen dat er in Antwerpen minstens 7500, maar waarschijnlijk meer dan 10.000 fietsen per jaar worden gestolen.

Wat heeft de stad de afgelopen jaren gedaan om fietsdiefstal tegen te gaan? Er is een toenemend aantal (inpandige en afsluitbare) fietsstallingen en een blijvende aandacht voor fietsgraveren. Al enkele jaren kunnen fietsdiefstallen via internet worden aangegeven en sinds 2009 is Antwerpen aangesloten bij www.gestolenfiets.be.

Op deze initiatieven na zien we echter weinig vooruitgang in de aanpak van fietsdiefstal. In 2007 schreef de FBA een fietsdiefstalnota met de oproep om een gestructureerd meersporenbeleid voor de bestrijding van fietsdiefstal op poten te zetten. Tot onze spijt moeten we vaststellen dat hier weinig mee gedaan is.
Veel fietsers zijn dan ook niet tevreden over het door Antwerpen gevoerde beleid. 21% van de ondervraagden geeft de stad een 5 en het aantal echt tevredenen is verwaarloosbaar. En hoewel het gemiddelde stijgt haalt de stad met een score van 4,5 nog steeds een onvoldoende.

Het voorzien van nog meer en veiligere fietsstallingen is een eerste stap in het beleid. Maar er is duidelijk nood aan meer goede informatie over fietsdiefstalpreventie om het aantal slecht beveiligde fietsen te doen dalen, minstens twee permanent bewaakte fietsstallingen en een actiever opsporingsbeleid van fietsdieven en helers.

Concrete voorstellen:

- minstens 2 permanent bewaakte fietsparkings in Antwerpen
- herbekijken stallingstypes in straatmeubilair
- een geïntegreerd fietsdiefstalbeleid met o.a.:
  - actieve opsporing
  - de inzet van lokfietsen
  - preventie en aanpak heling

Stallen van fietsen

Diefstalveilige en comfortabele fietsstallingen zijn belangrijk om fietsparkeerchaos te vermijden, zorgen voor comfort en zijn eveneens een probaat middel bij de preventie van fietsdiefstal. Daarbij gaat het niet enkel om fietsstallingen op straat, maar ook over inpandige stallingen, bewaakte fietsstallingen, fietstrommels, …

Ook op dit gebied zijn er grote inspanningen gebeurd. Sinds 2007 werden er meer dan 3000 extra fietsparkeerplaatsen voorzien, wat het totaal aantal fietsbeugels op ongeveer 12.000 brengt. Ter vergelijking: op dit moment zijn er 135.000 autoparkeerplaatsen in stad Antwerpen (74.000 intra muros) en op minder dan een jaar tijd werden er 2000 fietsparkeerplaatsen voor de Velo-fietsen voorzien (met een geplande uitbreiding van 1600 stuks in 2013).

Ook werden er in de bouwcode van stad Antwerpen regels opgenomen betreffende fietsstallingen in nieuwbouw en zijn er concrete plannen om een fietsparkeer-gebouw te bouwen aan het station van Berchem.

Maar nog te vaak voelen fietsers zich verplicht om de fiets los tegen een gevel te zetten of op zoek te gaan naar een paal. En daarbij is het maar te hopen dat de gestalde fietsen de voetgangers niet hindert. Ook is er dringend nood aan minimum 2 permanente en echt bewaakte fietsstallingen in de stad. Ook schoollieren zouden in hun school hun fiets vlot en veilig moeten kunnen stallen.

Een snelle plaatsing van een groot aantal fietstrommels zou voor veel mensen een oplossing voor het veilig stallen van hun fietsen in de buurt van de woonst kunnen bieden. Want hoewel het gemeentelijk Autonoom Parkeerbedrijf inspanningen levert om inpandige stallingsmogelijkheden (buurtfietsstallingen) aan te bieden, blijft dit een druppel op een hete plaat.

De verschuiving van de gemiddelde score van 4,8 naar 5,0 lijkt statistisch nauwelijks relevant. Maar de verlaging van het percentage deelnemers die de stad 1, 2 of 3 gaven en het hogere percentage die de stad een 5, 6 of 7 op 10 geven, wijst toch op een vermindering van de ontevredenheid over de stallingsmogelijkheden.

Concrete voorstellen:

- Actief stimuleren van scholen om voldoende degelijke stallingen te voorzien.
- snel en massaal (op aanvraag) plaatsen van fietstrommels
- Versneld uitbreiden van het aantal buurtfietsstallingen
- nog meer stallingen, ook in straten die niet volledig hernieuwd worden
- Minimum 2 permanent bewaakte fietsstallingen (Antwerpen Centraal en groenplaats) Herbekijken stallingstypes in straatmeubilair

Ongevallen

Naast milieuvriendelijk, sociaal, duurzaam is fietsen onder normale omstandigheden ook heel gezond. Niet voor niets geeft een aanzienlijk percentage van de deelnemers aan de enquête aan dat ze ook fietsen omdat het gezond is. En wat is er handiger dan de dagelijkse noodzakelijke lichaamsbeweging te combineren met nuttige of leuke verplaatsingen?

De gezondheidsvoordelen van fietsen wegen ruimschoots op tegen de (statistische) gezondheidsnadelen veroorzaakt door ongevallen en fijn stof. Dat neemt niet weg dat elke fietser het recht heeft om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Bovendien is een omgeving die veilig aanvoelt voor fietsers een basisvoorwaarde om nog meer Antwerpenaren voor de fiets te winnen.

De oorzaak van de toename van het veiligheidsgevoel bij Antwerpse fietsers (de gemiddelde score steeg van 4,4 naar 5,2) en de sterke daling van de fietsers die de stad een zeer lage score toekennen is vermoedelijk te wijten aan de (her)aanleg van talloze vrijliggende fietspaden.

Spijtig genoeg geven de werkelijke ongevallencijfers een minder hoopvol beeld. De ongevallencijfers bij fietsers dalen niet en dit in tegenstelling tot de andere groepen weggebruikers. Deels zal dit te wijten zijn aan het stijgende aantal fietsers, maar het wijst er ook op dat het aanleggen van fietspaden niet volstaat om de fietsers voldoende echte veiligheid te bieden. Niet voor niets geeft 22% van de fietsers aan dat ze op het vlak van fietsinfrastructuur veilige kruispunten het belangrijkste aandachtspunt vinden.

Dat de stad verkeersveiligheid belangrijk vindt bewijzen ze met diverse initiatieven:
- Een tweejaarlijkse Staten-Generaal Verkeersveiligheid (http://www.antwerpen.be/docs/stad/Bedrijven/stadsontwikkeling/sW_staf/Evaluatierapport_derde_statengeneraal_verkeersveiligheid.pdf);
- Een (te beperkt) budget van de verkeerspolitie voor het nemen van kleine maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid;
- De politiezone Antwerpen die als enige in België met 'verrijkte' ongevallengegevens werkt;
- De verkeerseducatieve projecten van de stad en de politie gericht op kinderen en jongeren;
- De campagnes voor meer verkeersveiligheid ('Merci om trager te rijden').

Er is duidelijk nood aan nog meer aandacht voor (fiets)verkeersveiligheid in Antwerpen. Hoewel er heel wat verkeersboetes worden uitgeschreven, blijft fietspadparkeren, agressief rijgedrag en snelheidsovertredingen in zone dertig bijna altijd ongestraft. Ook is er voorlopig nauwelijks aandacht voor eenzijdige fietsongevallen (fietsongevallen waarbij er geen andere weggebruikers betrokken zijn), een – zo blijkt uit onderzoek – zwaar onderschat probleem.

Om het fietsen veiliger te maken dient de stad werk te maken van een consequente toepassing het STOP-principe, een sterke uitbreiding van zone dertig (met bijhorende infrastructuur en snelheidscontroles) en autoluwe zones, meer gerichte controles op gevaarlijk gedrag, de aanleg van fietsstraten, fietsveilige verkeerslichtenregelingen, …. En waarom geen werk maken van extra fiets- en voetgangersbruggen die de fietsers weghouden van de gevaarlijke kruispunten zoals deze op de Singel?

Op termijn dient er een bijna autoloos fietsnetwerk te ontstaan dat de gehele stad onderling verbindt en waar fietsers zoveel mogelijk voorrang krijgen. Een netwerk van wijk naar wijk, van district naar district zoveel mogelijk gescheiden van de autostromen.

Natuurlijk dienen ook fietsers hun verantwoordelijkheid te nemen. Fietsers die zichzelf of anderen in gevaar brengen mogen hier op aangesproken en voor beboet worden.

Maar indien onduidelijke of fietsonvriendelijke infrastructuur tot overtredingen van fietsers leiden, dient in de eerste plaats de infrastructuur verbeterd te worden. Het uitschrijven van hoge boetes is anders dweilen met de kraan open.
Wij hopen dat de stad ongevallencijfers blijft bijhouden maar er ook alles aan doet om deze cijfers drastisch te doen dalen.

2009	8%
2010	9%
2011	14%

CONCRETE VOORSTELLEN:

- Verdere analysering van ongevallengegevens
- Meer controle op snelheidsovertredingen in zone dertig en fietspad parkeren
- Meer controle op agressief rijgedrag
- Infrastructuur aanleggen die aanzet tot veilig en gewenst gedrag
- Acties om fietsers aan te zetten tot veilig gedrag
- Het uitwerken van een dicht netwerk van autoluwe en autoloze fietsverbindingen
- sterke uitbreiding van de zone dertig
- Een echte autoluwe binnenstad en autoluwe districtscentra

Communicatie en sensibilisering

Ook in de afgelopen jaren deed stad Antwerpen heel wat inspanningen om het fietsen te promoten. De meest opvallende maatregel op dat gebied, betreft natuurlijk het aanbieden van deelfietsen (de Velo's). De fietsers die er al zijn, zitten misschien niet op zo'n project te wachten, maar het brengt de fiets wel positief in beeld en toont aan dat fietsers welkom zijn in Antwerpen.

Het fietsontbijt voor werknemers is uitgegroeid tot een succesvol en bekend massagebeuren met meer dan 2000 deelnemers (en 1500 fietsers die een gadget ontvingen). En er zijn weinig fietsers die zo verwend worden door hun werkgever, als het stadspersoneel dat in Den Bell werkt.

Onlangs werd ook de fietskaart van stad Antwerpen na herwerking herdrukt. Hoewel er nog heel wat schort aan de gesuggereerde routes en deze nog niet herkenbaar zijn in het straatbeeld, is ook dit een positief signaal over fietsen in de stad.

Over de autoloze (of beter gezegd autoluwe) zondag zijn we dan weer minder te spreken. Eénmaal per jaar in een kleine zone die volgens de FBA het hele jaar door autoluw zou moeten zijn, het autoverkeer beperken, vinden we maar zwakjes. Brussel toont aan dat er meer mogelijk is.

Minder opvallend, maar minstens zo belangrijk is de inspanning die de stad levert in fiets-educatieve projecten. En hoewel het buurtfietsatelier geen project is van de stad Antwerpen, wordt dit wel gesteund door de stad en is ook dat een positieve impuls die kan tellen.

Antwerpen werkt dus duidelijk aan haar imago om als fietsstad erkend te worden. Ook in de eigen publicaties van de stad Antwerpen besteedt de stad meer en meer positieve aandacht aan de fiets.

En met succes, eind juni werd de stad verkozen tot Fietsstad van het jaar 2012. Wij zien dit graag als een pril begin voor de stad om op termijn een echte fietsstad te worden waar jong en oud, conservatief of progressief, sociaal of liberaal een goed en veilig fietsgevoel krijgt.

Toch valt er ook op het gebied van communicatie en sensibilisering nog heel wat te verbeteren.

Ook nadat in het vorige fietsrapport bleek dat slechts weinig fietsers het fietsbeleidsplan kenden, bleef dat plan net zoals het fietsparkeersbeleidsplan of een constructief fietsrapport onvindbaar op de website van de stad Antwerpen. Nochtans zou de stad juist hiermee kunnen tonen dat ze het serieus meent en dat ze werkt met een duurzaam en structureel fietsbeleid.

Niet voor niets zijn de Antwerpse fietsers niet heel tevreden over de communicatie en de sensibilisering van stad Antwerpen, hoewel ook hier met een score van 5,3 vooruitgang werd geboekt t.o.v. 2010.

Onze geënquêteerden geven echter aan dat het aanzetten tot fietsen de belangrijkste boodschap is die de stad moet uitdragen (37%), daarnaast ziet een groot deel (22%) ook het belang in van campagnes voor veilig fietsen en vindt men dat de stad zeker ook moet bijdragen tot het positief imago van de fiets (15,5%). Veel minder belang wordt echter gehecht aan happenings en een fietskaart, iets waar de stad zelf sterk de nadruk op legt.

Onze oproep aan de stad om zelf voor een fietsrapport te zorgen en minimum tweejaarlijks te enquêteren naar de verwachtingen van de fietsers en hun fietsbeleving in de stad, herhalen we bij deze.

CONCRETE VOORSTELLEN:

- Verderzetting van de positieve communicatie over de fiets en van de bestaande projecten
- Uitbreiding van de autoloze zondag, zowel in aantal als in oppervlakte
- Nog meer communicatie over wat de stad allemaal doet omtrent fietsen
- Uitgebreidere en beter samengebrachte informatie voor de fietsers op de website van stad Antwerpen

Uit de enquête 'Het laatste woord is aan U…'

Fantastisch initiatief deze enquête!

Dat de stad Antwerpen zo'n soort enquêtes niet zelf doet ontgaat mij eerlijk gezegd. Ik ben benieuwd naar het uiteindelijke fietsrapport. Mag ik veronderstellen dat de gegevens van deze enquête uiteindelijk ook onder voorwaarden vrij ter beschikking komen voor de gemeenschap? Openheid en transparantie zijn belangrijke themas voor grootstedelijk beleid naar mijn smaak.

Beoordelingen realisaties 2006 – 2012

Twee jaar geleden besteedden we in ons fietsrapport aandacht aan het comfort van de Antwerpse fietspaden en aan de kwaliteit van de districtenfietsroute. Ondertussen is ook bij de stad Antwerpen de aandacht voor comfortabele fietspaden verder gegroeid, al loopt het bij de afwerking nog te vaak mis. Op eenzelfde aandacht voor comfort van het Vlaamse gewest is het voorlopig nog wachten.

Aan de districtenroute is men volop aan het werken, voorlopig hoofdzakelijk op plan, maar op niet al te lange termijn hopelijk ook in realiteit. Eens al de geplande werken zijn uitgevoerd zullen veel van de eerder aangeklaagde pijnpunten zijn weggewerkt.

Een prachtige fietsroute waar men overal veilig en vlot zal kunnen fietsen zal het echter de eerste jaren niet worden. Daarvoor voldoen de gehanteerde uitgangspunten te weinig aan het STOP-principe en zijn er teveel locaties waar noodzakelijke aanpassingen achterwege zullen blijven.

In dit fietsrapport kozen we ervoor om een aantal belangrijke infrastructurele verwezenlijkingen van de afgelopen jaren kritisch onder de loep te nemen, waaronder diverse fietspaden die deel uitmaken van de beloofde 100 km fietspad.

Het zal u vast niet ontgaan, we zijn heel kritisch geweest. Niet dat we de positieve veranderingen niet zien, integendeel. De FBA ontkent niet dat op bijna al die locaties voor de fietser vooruitgang is geboekt. Maar we zijn ook van mening dat bij nieuwe infrastructuur de lat hoog mag gelegd worden.

Soms is er sprake van fundamentele opmerkingen over de gemaakte keuzes. Te weinig ruimte voor het aantal fietsers, fietspaden op plaatsen waar een fietsstraat of een autoluwe inrichting met gemengd verkeer een betere keuze was geweest, … Vaak gaan onze opmerkingen schijnbaar over ‘details’. Voor fietsers maken zo’n details echter vaak een wereld van verschil en door meer aandacht te geven aan die details kan een stad zonder extra kosten en zonder dat dit invloed heeft op andere weggebruikers het eindresultaat aanzienlijk fietsvriendelijker maken.

We hopen dan ook dat deze bespreking zowel een aanzet is om goed na te denken over fundamentele keuzes maar ook om meer oog te hebben voor de afwerking van fietsinfrastructuur.

Dit is een greep uit de vele realisaties van de stad en de districten die de laatste 6 jaar uitgevoerd zijn. Hieronder zie je een overzicht van de straten die op de volgende bladzijden beoordeeld worden op positieve punten en wat er beter kan.

ANTWERPEN

Carnotstraat

Voor de heraanleg was er geen fietspad. De fietser werd van het autoverkeer gescheiden door middel van een verhoogd fietspad. Het groot aantal voetgangers en het smalle voetpad en fietspad leidt echter tot conflicten tussen voetgangers en fietsers.
Was de keuze om alle vormen van verkeer daar in alle richtingen toe te laten wel de juiste?

+ verharding in rood asfalt
- conflicten met voetgangers door te smalle voetpaden

As Paleisstraat - Rubenslei

Hoewel er een vrij groot aantal opmerkingen te maken zijn over deze heraanleg, en vooral de slordige en onzorgvuldige uitvoering ervan opvalt, scoort het nieuwe fietspad in functioneel opzicht redelijk goed.
Veel fietsers zijn dan ook erg te spreken over deze heraanleg.
Maar de as Paleisstraat-Rubenslei in haar context bekijkend, stellen we vast dat hier naast de Leien nog een tweede as voor hoofdzakelijk autoverkeer werd bestendigd. De fietser krijgt een beperkt gedeelte van het wegprofiel toebedeeld maar de heraanleg van deze as (en verder via de Quellinstraat) was een uitgelezen kans om een echte noord-zuid fietsas door de stad te creëren. Het autoverkeer en openbaar vervoer heeft dan nog steeds de parallel lopende **L**eien ter beschikking.

+ verharding in rood asfalt
+ breedte fietspad 1,75 m tot 1,90 m
+ naadloos overgangen aan de zijstraten
+ fietsopstelstroken aan kruispunten
+ doorgangen op fietspad om straat over te steken
- talrijke slecht uitgevoerde herstellingen op nieuw fietspad
- talrijke sterk verzonken putdeksels
- hier en daar foutief aangelegde fietsopstelstroken (aan 'Den Bell')
- aan kruispunt met de Mechelsesteenweg overlapt het fietspad het zebrapad, er is geen opstelplaats op de Mechelsesteenweg
- te weinig fietsstallingen

Montignystraat

Het fietspad scoort in functioneel opzicht redelijk goed en is een verbetering t.o.v. de voorgaande situatie. Het doortrekken van het fietspad t.h.v. de zijstraten werd echter niet consequent doorgevoerd. Dat de fietspaden op deze belangrijke fietsas (bovenlokaal functionele route) slechts 1,50m breed zijn, terwijl er voor het autoverkeer een vrij brede rijbaan en aan beide zijden een parkeerstrook voorzien werd, kan bezwaarlijk als toepassing van het STOP-principe benoemd worden. Aan het kruispunt met de Leien wordt het helemaal te gek. Daar rest er nog maar 1,10 m voor de fietser, om plaats te maken voor een voorsorteervak voor auto's.

+ verharding in rood asfalt
+ doorlopend fietspad bij zijstraten zonder voorrang
- breedte fietspad maar 1,50 m en versmald tot 1,10 m aan de Leien
- eerste stuk vanuit de Leien in klinkers aangelegd
- talrijke verzonken putdeksels
- aan Troonplaats fietspad met alleen markeringen doorgetrokken
- verlichtingspalen te dicht tegen fietspad
- kruispunt met Brederodestraat heeft geen fietsopstelvak aan het verkeerslicht

Amsterdamstraat

Het nieuwe fietspad in de Amsterdamstraat scoort in bijna alle opzichten zeer goed, zowel voor ontwerp als uitvoering.
Dit fietspad kan wat ons betreft als voorbeeld dienen voor de aanleg van andere fietspaden in de stad. Het concept om aan beide zijden een dubbelrichtingfietspad aan te leggen als de oversteekbaarheid van de straat beperkt is, zouden we graag op veel meer plaatsen terugvinden (Jan Van Rijswijcklaan, grote steenweg, Belgiëlei, …).

+ verharding in rood asfalt
+ de asfaltverharding is zeer egaal en vlak uitgevoerd
+ aan beide zijden van de straat is een dubbelrichtingfietspad voorzien omwille van de beperkte oversteekbaarheid van de Amsterdamstraat
+ het fietspad is ter plaatse van zijstraten (die geen voorrang hebben) op dezelfde hoogte doorgetrokken, met duidelijke wegmarkeringen die automobilisten attent maakt op dubbelrichtingsgebruik van het fietspad
+ verlichtingspalen, verkeersborden en andere potentiële hindernissen staan op één na op voldoende afstand van het fietspad opgesteld
+ de oversteekplaatsen zijn zeer duidelijk ingericht, met verkeersbordjes op zichthoogte voor de fietser
+ de twee fietspaden zijn aan de kaaien voorzien van een oversteekplaats naar het fietspad langsheen de scheldekaaien

Olympiadekruispunt:

na jarenlange pleidooien van de FBA voor een aanpassing van het Olympiadekruispunt (Jan Van Rijswijcklaan, Jan de Voslei, Boomsesteenweg) is het eindelijk zover. Zonder twijfel is de situatie aanzienlijk verbeterd, maar toch had het met een beetje extra aandacht nog beter gekund.

+ grotendeels verharding in rood asfalt
+ op sommige plaatsen dubbelrichting
+ groenvoorziening (grastegels)
- slechte verkeerslichtenregeling (lang wachten, soms nodeloos wachten en bij groen licht het risico door een afslaande auto gegrepen te worden)
- slecht aangelegde boordstenen tussen fietspad en wegdek
- asfalt langs de tramlijnen ligt op vele plaatsen niet goed wat opnieuw voor drempels zorgt)
- delen van het fietspaden met betonklinkers i.p.v. asfalt

MERKSEM

Laaglandlaan:

Deze straat is onderdeel van de noord-zuid fietsroute naar de stad. De toestand en wegligging is sterk verbeterd tegenover voor de aanleg.

+ verharding in rood asfalt
+ voldoende breed voor het fiets verkeer aldaar
- komgoten bij overgangen aan zijstraten en zelfs bij verhoogde overgang goot aanwezig

Terlindenhofstraat:

Deze straat is op de fietskaart van stad Antwerpen ingetekend als belangrijke noordelijke fietsverbinding met de stad. Hier had men perfect een veilige autoluwe fietsstraat van kunnen maken als fietsalternatief voor de parallel lopende levensgevaarlijke Bredabaan.

+ verharding in goed aangelegde rode beton
+ enkelrichtingstraat
- goten bij overgang zijstraten
- waarom geen fietsstraat?

DEURNE

Herentalsebaan:

Wat voorheen een smalle betonstrook was naast de rijbaan met 2 rijstroken is nu een verhoogd aanliggend fietspad in rode asfalt. De rijbaan is sterk versmald met een snelheidsverlagend effect tot gevolg. Wegens de beperkte oversteekbaarheid van de Herentalsebaan wordt dit fietspad in praktijk dubbelrichting gebruikt.

+ verharding in rood asfalt
+ verhoogd aanliggend fietspad
+ doorlopend verhoogd aan de zijstraten
+ geen putdeksels van nutsvoorzieningen
- te smal voor dubbelrichtingsfietspad
- extra goot tussen fietspad en voetpad – risico op valpartijen

Turnhoutsebaan - Cogelsplein

Deze invalsweg die door het centrum van Deurne loopt wordt nog verder heraangelegd. De heraanleg gebeurt hier in fasen waarbij het stuk tussen Schotensteenweg en Leeuwlantstraat af is. Het gedeelte tussen Cogelsplein en Hooftvunderlei is bijna af. Door het wegnemen van alle parkeerruimte om ruimte voor de fietser te creëren heeft men hier het STOP principe duidelijk toegepast. Tussen de Leeuwlantstraat en de Frank Craeybeckxlaan wordt in het najaar begonnen aan de heraanleg.

+ verharding in rood asfalt
+ naadloze overgangen aan de zijstraten
- de terechte keuze om autoparkeerplaatsen op te offeren leidt mogelijk tot fietspad parkeren en laden en lossen op het fietspad
- breedte fietspad slechts 1,55 m (maar was een breder fietspad wel mogelijk?)
- boord breedte 0,50 m
- deksels van nutsvoorzieningen op fietspad (putjes)

Bisschoppenhoflaan

Een hele verbetering! Tussen Lakborslei en Sportpaleis is de snelheid van het autoverkeer van 70 km/u naar 50 km/u gebracht en afgedwongen met flitspalen. Vanwege de beperkte oversteekbaarheid is er aan beide zijden een dubbelrichtingsfietspad.

+ verharding in rood asfalt
+ boordbreedte 1,15 m
- breedte fietspad = 2,50 m – er was genoeg plaats, dus de tweerichtingsfietspaden had men nog breder kunnen maken
- deksels van nutsvoorzieningen op fietspad (putjes)

Alfons Schneiderlaan

Deze straat werd in 2 fasen heraangelegd. Er werd gebruikt gemaakt van rode dals. Niettegenstaande de afstand van 0,6 m tussen het fietspad en de parkeerplaatsen kunnen de dwars geparkeerde auto's met hun voorzijde over een deel van het fietspad staan.

+ naadloze oversteek bij zijstraten
- verharding in rode dals
- voorzijde geparkeerde auto's deels over het fietspad
- breedte fietspad slechts 1,50 m

BORGERHOUT

Berchemlei

Deze straat werd 1 jaar geleden gedeeltelijk heraangelegd. Door het versmallen van de weg werd de snelheid teruggebracht. Het 'over' het fietspad parkeren werd onmogelijk gemaakt door de plaatsing van 'varkensruggetjes'.

+ verharding in rood asfalt
+ varkensruggetjes verhinderen het deels parkeren op het fietspad
+ geen putdeksels aanwezig
+ naadloze overgang aan de zijstraten
- breedte fietspad slechts 1,50 m

BORGERHOUT – BERCHEM

Gitschotellei

In het reeds aangepaste gedeelte in het district Berchem werd niets aan het slechte profiel gewijzigd maar werden enkel de voet- en fietspaden vernieuwd. Het fietspad is dus nog steeds veel te smal en gevaarlijk vanwege de rakelings passerende tram. De haag en bomen naast het fietspad verminderen de bruikbare breedte nog meer.
In Borgerhout zou het profiel van de weg wel aangepast worden. Een logische keuze, maar beter overleg tussen districten zou zo'n tegenstrijdigheden moeten voorkomen.

+ verharding in rood asfalt
+ naadloze verhoogde overgang zijstraten
- breedte fietspad slechts 1,5 m
- tram veel te dicht bij de fietspaden
- bomen en haag te dicht bij de fietspaden
- twee verschillende profielen in één straat

Statiestraat en Driekoningenstraat

De winkelstraat van Berchem werd heraangelegd tussen 2009 en 2011. Voor fietsers is dit een belangrijke verbinding tussen Berchem station en de Mechelsesteenweg. Nu met 13 verkeersdrempels, één asverschuiving, zijdelings parkeren en éénrichtingsverkeer uitgezonderd voor fietsers.
Er stelt zich een probleem met het veiligheidsgevoel voor fietsers, maar van alle mogelijke oplossingen zou dit wel eens de minst slechte kunnen zijn geweest. Voldoende controle op snelheid en agressief rijgedrag is wel noodzakelijk.

+ egaal wegdek in asfalt
+ veel fietsenstallingen op strategische punten langs de hele as
+ coherente en eenduidige heraanleg
- fietsers hebben sterk het gevoel als 'levende verkeersremmer' te functioneren
- asverschuiving verlaagt de snelheid te weinig
- bussen van de Lijn rijden door een versmalde straat

WILRIJK

Kleine Doornstraat:

Voorlopig werd slechts een deel van het fietspad vernieuwd (tot aan huisnummer 35).
Het is wachten op de noodzakelijke vernieuwing van de rest.

+ verharding in rood asfalt
- bufferruimte t.o.v. autoverkeer is klein
- aanliggend fietspad

Kruispunt Doornstraat - Kleine Doornstraat

Vanuit veiligheids- en comfortoogpunt is de huidige inrichting een grote verbetering t.o.v. de voorgaande situatie. Wij zijn bijzonder verheugd over de toepassing van 'alle richtingen groen'. Jammer genoeg zijn er geen detectielussen voorzien voor de auto's waardoor fietsers vaak onnodig voor het rode licht moeten wachten.

Verkeerslichtenregeling:

+ alle richtingen groen
- drukknoppen te dicht bij de straat (voorwiel fietsers op straat)*
- matige drukknoppen
- duurt lang voor het groen wordt
- verhouding roodlichtfase/groenlichtfase voor fietsers (lang rood, kort groen)
- beperkte opstelruimte aan kruispunt
- ook rood voor fietsers indien er geen autoverkeer is (had met detectielussen vermeden kunnen worden)

+ goede bochten
+ conflictvrije verkeerslichtenregeling
+ naar rechts kan zonder verkeerslicht

*Dit probleem zou op korte termijn opgelost worden.

Doornstraat:

Als het gehele fietspad wordt aangelegd zoals het reeds heraangelegde gedeelte is er sprake van een grote vooruitgang. Blijvende aandacht voor afwerking is echter noodzakelijk. We hopen dat er dan ook alsnog iets gebeurt aan het gevaarlijke randje tussen het fietspad en het voetpad en dat de onnodige scherpe bocht aan de Krijgslaan wordt weggewerkt.

+ verharding in rood asfalt
- gevaarlijk randje tussen fiets- en voetpad
- slechts gedeeltelijke heraanleg
- onnodige scherpe bocht aan kruispunt met de Krijgslaan

Krijgslaan:

De situatie aan de meeste zijwegen werd sterk verbeterd, maar gezien de grootschaligheid van de aanpassingswerken aan de rest van de straat, had men beter de kans gegrepen om de fietsinfrastructuur nog verder te verbeteren.

+ fietspad doorlopend aan de meeste zijwegen
+ diverse zijwegen afgesloten voor auto's
- materiaalgebruik (geen asfalt of beton)
- geen fietspad aangelegd aan de zuidzijde
- breedte: onvoldoende voor een comfortabel tweerichtingsfietspad
- geen fietsoversteekplaats voorzien aan toekomstig Neerlandpark*
- de fietsdoorsteken vanuit de voor auto's afgesloten zijstraten werd niet fietsvriendelijk ingericht:
  - te kleine afstand tussen paaltjes (< 1,50 m)
  - boordsteen niet goed weggewerkt
- verkeerslicht aan kruispunt dat altijd in gebruik is

*Dit probleem zou op korte termijn opgelost worden.

Kruispunt Krijgslaan en fietspad richting Gallaitlaan:

+ voldoende opstelruimte voor fietsers aan de oversteekplaats
+ relatief snel groen op aanvraag
- fietsers moeten vaak twee keer (met verkeerslichten) oversteken ➘ geen toepassing van 'alle richtingen groen'
- matige drukknoppen

Fietspad van Krijgslaan naar Gallaitlaan:

Dit was vroeger al een aangenaam, want autovrij, fietspad. De situatie is er nog op vooruit gegaan. Wij betreuren echter dat er niet gekozen werd voor asfalt of beton. Bovendien mag een tweerichtingsfietspad dat gedeeld moet worden met voetgangers echt nog wat breder. Een apart voetpad is een andere mogelijke oplossing.
Door de ondoordachte plaatsing van een verkeerslicht is het fietspad t.h.v. het kruispunt nog verder versmald.

+ autovrij fietspad
- niet echt breed voor een tweerichtingsfietspad dat gedeeld moet worden met voetgangers
- fietspad versmalt aan kruispunt
- verharding in betonstraatstenen
- legpatroon van stenen is verkeerd (en daardoor op termijn gevaarlijk)
- de planten naast het fietspad versmallen het fietspad nu al aanzienlijk

Bist:

De heraanleg van De Bist is vanuit fietsoogpunt onaanvaardbaar want oncomfortabel en op diverse plaatsen zelf gevaarlijk. Men lijkt geen oog te hebben gehad voor het comfort, de veiligheid, de verkeersreglementering, … Enkel omdat de situatie ook voordien slecht was is er geen sprake van achteruitgang.
De FBA stelt dan ook voor om op korte termijn enkele verbeteringswerken uit te voeren, op middellange termijn is echter een grondig heraanleg vereist.

+ plaatsing fietsstallingen
- geen asfalt
- te vaag verschil tussen materiaal voetpad en fietspad
- de bruikbare breedte van het éénrichtingsfietspad is ruim onvoldoende, op sommige plaatsen maar 78 centimeter, dit o.a. door de te dicht tegen het fietspad geplaatste bushokjes
- ernstige conflicten tussen de fietsers en de OV-gebruikers en andere voetgangers
- fietspad komende uit de Doornstraat loopt dood
- fietspad op de Bist eindigt onnodig en gevaarlijk tegenover het oude districtshuis
- er zitten diverse onnodig scherpe bochten in het fietspad
- de voorrangssituatie ter hoogte van het oude districtshuis is onlogisch en gevaarlijk
- een van de fietsoversteken wordt onderbroken door een kasseistrook

HOBOKEN

Broydenborglaan:

De straat zelf werd heraangelegd maar aan de fietsinfrastructuur werd niets gewijzigd. Jammer en bizar gezien de slechte kwaliteit van het aanwezige fietspad en gezien er slechts langs één zijde een fietspad aanwezig is. Als hier een fietspad nodig is, dan aan beide zijden.

- fietspad veel te smal (bruikbare ruimte wordt beperkt door de draad rechts naast het fietspad)
- grijze betontegels in slechte staat
- slechte leesbaarheid fietspad: het fietspad ziet er uit als een voetpad en het verkeersbord D9 is moeilijk leesbaar omwille van mosgroei.

Berkenrodelei:

Of de aanleg van fietspaden hier de juiste keuze was is een openstaande vraag. Maar het aanleggen van kwalitatieve (smalle) fietspaden ten koste van het voetpad is in strijd met het STOP-principe. Zelfs de absolute minimumbreedte voor voetpaden wordt niet overal gehaald. In de bocht aan de Ijskelderlaan wordt er vaak door bussen en auto's over het fietspad gereden. De bocht is daar te krap en er zijn geen paaltjes om de bussen van het fietspad te houden.

+ verharding in rood asfalt
+ fietsstallingen
- breedte fietspad slechts 1,5 m
- de bruikbare breedte van het fietspad wordt verminderd door een elektriciteitskast, haltepaal van De Lijn, paaltje aan bocht kruispunt Fodderiestraat
- op sommige plaatsen een veel te smal voetpad (grote kans op conflicten met fietsers)
- te smalle bocht rijweg aan Ijskelderstraat

Hollebeekstraat:

Niet alle straten moeten fietspaden hebben, maar ook straten zonder fietspad moeten fietsvriendelijk zijn. De snelheidsdrempels zijn hier in ieder geval vlot te nemen met de fiets.

+ asfalt op rijweg
+ redelijk fietsvriendelijke drempels
- geen fietsenstallingen

Begin Hollebeekstraat / kruispunt Zwaantjesstraat:

De Hollebeekstraat start aan De Zwaantjes met een soort pleintje. Het is voor fietsers en voetgangers niet helemaal duidelijk wat er van hen wordt verwacht. Hoe en waar men als fietser vlot op De Zwaantjes geraakt blijft onduidelijk.

+ fietsstallingen
- geen snelheidsdrempel tussen Zwaantjesstraat en Hollebeekstraat
- moeilijke leesbaarheid: hoe geraken fietsers op De Zwaantjes?
- er is geen voetpad, wel parkeerplaatsen
- klinkers met stroken in kasseien
- duidelijk geen toepassing van het STOP principe

EKEREN

Oorderseweg:

Deze straat werd heraangelegd als éénrichtingsstraat met parkeerplaatsen en snelheidsdrempels. Een goede keuze omdat er tweerichtingsverkeer voor fietsers is toegestaan. Maar meer aandacht voor de fietsvriendelijkheid van verkeersdrempels is noodzakelijk.

+ asfaltverharding op rijbaan
+ tweerichtingsverkeer voor fietsers
- geen fietsstallingen
- snelheidsdrempels hebben overlangs kloven

Fietsostrade:

Verbindt het station Ekeren met de wijk Luchtbal. Het fietspad ligt naast het spoor en is een onderdeel van de fietsostrade tussen Antwerpen en Essen.

+ verharding in rode beton
+ volledig vrijliggend fietspad (geen rijbaan in de omgeving)
+ directere verbinding tussen 2 districten, geen omweg meer door natuurgebied ‘de Oude Landen’
- als dubbelrichtingsfietspad en onderdeel van de fietsostrade niet breed genoeg.

Slotbeschouwing: visie en durf

In 2007 zetten de partijen van de meerderheid enkele opvallende zaken in het bestuursakkoord. Dit bestuursakkoord – waarin o.a. het STOP-principe (Stappers –Trappers – Openbaar vervoer – Privéautovervoer) was opgenomen - werd gevolgd door een ambitieus fietsbeleidsplan en een veelbelovend fietsparkeerbeleidsplan.

Diverse beloftes en voornemens werden waargemaakt. De (her)aanleg van 100 km fietspad, meer fietseducatie, publieke fietsen, het toelaten van fietsen door parken, buurtfietsstallingen, betere gladheidsbestrijding op fietspaden, …

Andere zaken zitten nog volop in de pijplijn, de stedelijke molens draaien nu eenmaal soms trager dan gewenst. We kijken dan ook uit naar de beloofde verbeterde verkeerslichtenregeling, bewegwijzering voor fietsers, een audit van het fietsbeleid, meer aandacht voor comfortabele afwerking van fietspaden, …

Andere voornemens stierven echter een stille dood: publieke fietspompen, een echt fietsdiefstal(preventie)beleid, …
Wij zijn ervan overtuigd dat met een verderzetting van dit beleid, de stad binnen enkele jaren nog fietsvriendelijker is. Maar om echt hoge toppen te scheren zal de komende coalitie nog verder moeten gaan.

Dus, beste stad: dank u voor de gedane inspanningen en proficiat met het behaalde resultaat. Maar mogen de gestelde doelen voor de komende zes jaar nog ambitieuzer en concreter?

Daarbij denken we o.a. aan:
- aandeel fietsverplaatsingen (fietsaandeel in de modal split, in Kopenhagen is dat 50%, in Antwerpen 23,5%)
- een sterke daling van het autogebruik in de stad en de districtscentra
- uitbreiding van de zone dertig
- fietsdiefstal: een sterke daling van diefstal en vandalisme
- de tevredenheid over het fietsbeleid: we hopen dat de stad in de toekomst zelf regelmatig een fietsrapport opstelt
- ongevallen: een ambitieus streven naar nul fietsdoden en veel minder gewonden

Het bereiken van deze meervoudige doelstellingen vereist vooral een visie op lange termijn en doordachte plannen met concrete doelstellingen waarin men stap voor stap naar het doel toewerkt. De visie dient de toepassing van het STOP-principe te verankeren in alle beleidsbeslissingen. Dit vraagt ook durf, want een goed fietsbeleid vereist ook een gedurfd autobeleid.
Gun de fietser zijn rechtmatige plaats! Een netwerk van veilige fietsverbindingen kan conflicten tussen fiets en gemotoriseerd verkeer verminderen. Waar gemengd verkeer wenselijk of onvermijdelijk is dient men op andere manieren de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers te garanderen.

Een ‘task-force fiets’ met op zijn minst een fietsambtenaar moet mobiliteit en openbare werken verenigen, de districten moeten erbij, de politie, de Fietsersbond en alle andere relevante actoren.
De audit van het fietsbeleid (www.bypad.org) dient regelmatig herhaald te worden. Deze audit is in combinatie met de bevraging van de fietsende Antwerpenaar een uitstekende manier om de hiaten in een omvattend fietsbeleid bloot te leggen.
En uiteraard moet het budget voor fietsbeleid omhoog. Want een goed fietsbeleid betaalt zichzelf terug. Een inclusievere, duurzamere, veiligere stad is een stad waar mensen graag wonen, werken en winkelen.

Uit de enquête ‘Het laatste woord is aan U…’

Er is al wat veranderd de laatste jaren, maar ik denk dat er nog heel wat verbetering mogelijk is. Bij het heraanleggen van kruispunten bv: teveel op en af drempels moeten rijden, bochtje van 90 graden waarbij je ook achterom moet kijken of er niks aankomt, gelijktijdig groen voor fietser rechtdoor en auto rechtsaf, ...

De planners eens zelf laten fietsen vooraleer ze een kruispunt uittekenen.

Het STOP-principe … daar is nog veel werk aan! Op papier een heel lovenswaardig concept. In
de realiteit blijft het vaak dode letter omdat de autodoorstroming, het behoud van parkeerplaatsen en de soms rigide eisen van De Lijn regelmatig ten koste gaan van het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers.

Nog te vaak heeft fietsen in Antwerpen iets van mountainbiken en veel mensen – zeker ouderen en mensen met kinderen – voelen zich als fietser onveilig in de stad. Ook bij de afwerking van infrastructuur laat men nog te veel steken vallen, met gekke bochten, vervelende putjes (in de verder mooie asfaltfietspaden), gevaarlijke kruisingen, … tot gevolg.

Een echte toepassing van het STOP-principe is dan ook dringend nodig. Een toepassing die begint met het autoluw maken van woonwijken, het uitbreiden van zone dertig (met bijhorende infrastructuur en snelheidscontrole), de aanleg van fietsstraten en echte fietssnelwegen om uiteindelijk tot een sluitend, veilig en comfortabel fietsnetwerk te komen.

Daarnaast zijn ook het aanbieden van fietstrommels en bewaakte stallingen, een fietsvriendelijke verkeerslichteninstelling, een betere aanpak van fietsdiefstal, nog meer fietseducatie, … noodzakelijk.

Men mag daarbij ook niet uit het oog verliezen dat men geen fietsinfrastructuur aanlegt voor vandaag of morgen, maar voor de komende decennia.
We zijn er ons bewust van dat de fietser niet de enige gebruiker is van de openbare weg. Maar wel een belangrijke gebruiker die efficiënt omspringt met de openbare ruimte, de stadslucht niet vervuilt en zelden de oorzaak is van ernstige ongevallen. Maar daar wordt de fietser niet altijd voor beloond.

Het is gelukkig niet allemaal kommer en kwel. De fiets komt van ver in Antwerpen.
Er was een tijd dat de fiets vogelvrij was in de slechte betekenis van het woord en dat de fiets zowel door ambtenaren als door vele politici niet ernstig werd genomen.

Gelukkig is deze tijd voorbij! De laatste zes jaar wordt de fiets serieuzer genomen. En daar zijn wij als Fietsersbond heel tevreden mee.

De gemeenteraadsverkiezingen zijn net achter de rug en de coalitiebesprekingen schieten op gang. We roepen alle partijen dan ook op om de fiets te erkennen als een belangrijk middel dat de stad helpt leefbaar, sociaal, maar ook economisch performant te houden! De fiets levert een niet te verwaarlozen bijdrage die ook voelbaar is op andere domeinen dan enkel mobiliteit!

De fiets zorgt voor een bereikbaardere stad. En dus een performantere stad.
Fietsers zijn ook beter voor de middenstand. Ze winkelen vaker en ze hebben meer koopkracht.
De fiets zorgt voor schonere lucht.
De fiets is sociaal, want goedkoop. De fiets brengt mensen makkelijker met elkaar in contact. De fiets emancipeert.

De fiets is dus voor elk wat wils. Ten gronde zou er een consensus moeten bestaan rond fietsen.
En we hopen dan ook in de bestuursakkoorden van de stad en haar districten en later in de beleidsplannen, mobiliteitsplannen, wijkcirculatieplannen, … kortom in alle aspecten van het beleid de noden en wensen van de fietsers vertaald te zien. En als Fietsersbond zijn wij steeds bereid actief mee te denken om het beleid en de bijhorende plannen te optimaliseren.

Uit gazet van Antwerpen dd 2/10/2012

Bijlage 1: De vragenlijst

Vraag 1.1:
In welk Antwerps district woont u nu?

Vraag 1.2:
Hoeveel personen telt het gezin waar u deel van uitmaakt?
- Min 12 jaar
- 12-18 jaar
- Volwassenen

Vraag 1.3:
Fietst u in de stad?
- nee, en ik wil ook niet → Vraag 2.0.1
- nee, maar als ik kon zou ik het wel doen → Vraag 2.0.2
- Ja

Vraag 1.4.1:
Wat zijn voor u redenen om niet te fietsen?
- Ik heb gebrek aan ruimte thuis
- De slechte kwaliteit van fietspaden
- Het ontbreken van fietspaden
- Het verkeer is onveilig
- Ik vrees diefstal
- De auto volstaat
- Het openbaar volstaat
- Ik hou niet van fietsen
- Het regent te vaak
- Andere (specifieer):

Vraag 1.4.2:
Wat verhindert er u te fietsen?
- gezondheid
- Veiligheid
- Vrees voor diefstal van m'n fiets / geen plaats om de fiets veilig te stallen
- Andere (specifieer):

Vraag 2.1:
Hoe vaak gebruikt u uw fiets?
- Minder dan 1 keer per maand
- >1 keer per maand
- > 1 keer per week
- Zo goed als elke dag

Vraag 2.2:
Waarvoor gebruikt u uw fiets?
Woon-werk of woon-school
Boodschappen doen
Vrije tijd: bezoeken, cultuur, avondschool, ...
Ontspanning
sportief

Vraag 2.3:
Waarom fietst u?
- Het is ideaal voor korte afstanden
- Het is goed voor m'n gezondheid
- Voor de fietsvergoeding
- Het is goedkoop
- Het is betrouwbaar
- Voor mijn conditie
- Voor het milieu
- Andere (specifieer):

Vraag 3.1:
Wat vindt u het allerbelangrijkste op gebied van fietsinfrastructuur?
- Meer fietspaden
- Betere fietspaden (breedte, gebruikt materiaal, borduren, ...)
- Beter onderhoud van fietspaden (vrijhouden in herfst/winter, kleine herstellingen)
- Meer degelijke fietsenstallingen
- Aanpak van gevaarlijke kruispunten
- Een zichtbaar netwerk van fietsroutes waar fietsers voorrang krijgen
- Een systeem van huurfietsen in Antwerpen
- Andere (specifieer):

Vraag 3.2:
Wat vindt u het allerbelangrijkste op het gebied van verkeersreglement?
- Beperking wachttijd aan rode lichten
- Rechtsaf door rood: vrij voor fietsers
- Fietssluizen (een vak voor fietsers) aan kruispunten
- Verbod van brommers op fietspaden
- Andere (specifieer):

Vraag 3.3:
Wat vindt u het allerbelangrijkste op het gebied van communicatie?
- Algemeen aanzetten tot fietsen
- Campagnes rond veiligheid houden
- Fietskaarten van stad en voorstad/haven voorzien
- Aparte fietswegwijzers langs fietsroutes voorzien
- Bijdragen tot een positief imago van de fiets
- Speciale aandacht schenken aan doelgroepen zoals nieuwe Belgen
- Organisatie van fietshappenings
- Andere (specifieer):

Vraag 3.4:
Heeft U recent van de Velo-fietsen gebruik gemaakt?
- Ja
- Nee

Vraag 4.0:
Welke score geeft U aan de het gebruik van de Velo-fietsen?
- SCORE (1 - 10)

Vraag 4.1:
Welke score geeft u aan de stad voor het aspect veiligheid van de fietsers?
- Veiligheid = zwarte punten wegwerken , brede en afgescheiden fietspaden aanleggen, veilige routes voorzien, ...
- SCORE (1 - 10):

Vraag 4.2:
Welke score geeft u aan de stad voor het aspect communicatie rond fietsen?
- Communicatie = aandacht voor fiets en fietsbeleid in publicaties van de stad, organisatie van fietshappenings
- SCORE (1 - 10):

Vraag 4.3:
Welke score geeft u aan de stad voor het aspect anti-fietsdiefstal?
- Anti-fietsdiefstal = preventie en opsporing
- SCORE (1 - 10):

Vraag 4.4:
Welke score geeft u aan de stad voor het aspect fietsinfrastructuur?
- Fietsinfrastructuur = aanleg en onderhoud van fietspaden, aanpak van gevaarlijke kruispunten
- SCORE (1 - 10):

Vraag 4.5:
Welke score geeft u aan de stad voor het aspect stallingen?
- stallingen = aantal, bereikbaarheid, aanpak achtergelaten fietsen
- SCORE (1 - 10):

Vraag 4.6:
Is het voor u duidelijk welke wegen enerzijds onder de bevoegdheid van de stad, en anderzijds onder de bevoegdheid van het Vlaamse gewest vallen?
- Ja
- Neen

Vraag 4.7:
Vindt u dat Antwerpen nood heeft aan een fietsambtenaar of een mobiliteitsambtenaar?
- Fietsambtenaar
- Mobiliteitsambtenaar

Vraag 5.1:
De situatie voor de fiets in Antwerpen in vergelijking met 2 jaar geleden
- sterke vooruitgang
- Matige vooruitgang
- Min of meer gelijk
- Achteruitgang
- Ik kan dit niet beoordelen

Vraag 5.2:
Wat is de eindscore die u voor "Antwerpen fietsstad" geeft?
- SCORE (1 - 10):

Vraag 5.3:
Bent u voor of tegen verplichting van helmdracht voor fietsers?
- Voor
- Tegen
- Geen mening

Vraag 5.4:
Bent u voor of tegen verplichting van een fluohesje voor fietsers?
- Voor
- Tegen
- Geen mening

Vraag 5.5:
Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met een fietsongeval?
- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee
- Indien ja, waar en in welke omstandigheden?

Vraag 5.6:
Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met een fietsdiefstal?
- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee

Vraag 5.7:
Hebt u in de afgelopen jaren zelf af te rekenen gehad met vandalisme van fiets?
- in 2008: Ja/nee
- in 2009: Ja/nee
- in 2010: Ja/nee

Vraag 5.8:
Hoeveel hebt u jaarlijks over voor het onderhoud van uw fiets?
- Klein onderhoud, aankoop slot, ...
  Minder dan 20€
  20€ tot 40€
  40€ tot 60€
  meer dan 60€

Vraag 6.1:
Aan welk gedrag van fietsers stoort u zich het meest?
- Fietsen zonder licht
- Door het rood fietsen
- Fietsen op voetpaden
- Fietsen met een koptelefoon of oortjes op
- Rechts voorbijsteken
- Opgejaagd worden door snelheidsduivels.

Vraag 6.2:
Welk gedrag van automobilisten t.o.v fietsers kan voor u niet door de beugel?
- stilstaan op het fietspad om vanuit een zijstraat in te voegen
- Onaangepaste rijstijl in die eenrichtingsstraten, waar fietsers in beide richtingen mogen
- In smalle straten geen ruimte geven aan fietsers om langszij te passeren
- Parkeren op het fietspad

Het Laatste woord is aan U !
...

COLOFON

Samenstelling: Fietsersbond afdeling Antwerpen

Eindredactie: Roef Gustaaf

Werkten mee aan dit nummer:
Kernleden Fietsersbond Afdeling Antwerpen
Met dank aan Tom Vanderelst voor de score-fietsertjes.

Fotografie: Kernleden Fietsersbond Afdeling Antwerpen

Ontwerp omslag: Lucky Lines
BVBA Zakstraat 16, 2000 Antwerpen
info@luckylines.be

Lay-out en druk: De Wrikker CVBA
Patriottenstraat 29, 2600 Berchem
info@dewrikker.be

Oplage: 1600 exemplaren op milieuvriendelijk papier
Voor meer informatie over onze visie over fietsbeleid verwijzen we naar ons verkiezingsmemorandum dat - net zoals dit rapport - gratis kan gedownload worden van www.fietsersbond.be/Antwerpen
Indien u dit fietsrapport niet meer nodig heeft, gelieve het niet weg te werpen maar door te geven aan andere geïnteresseerden.

Meer informatie:

Fietsersbond vzw staat voor meer mensen veilig op de fiets.

De actieve kern van Fietsersbond afdeling Antwerpen telt 10 vrijwilligers. We voeren actie, stellen knelpuntdossiers samen, benaderen beleidsmakers en trachten zo meer bewustzijn te creëren rond de fiets. We hebben ook ’n blog: fietsantwerpen.wordpress.com

Interesse om mee te denken aan en te ageren voor een beter fietsbeleid? Kom kennis maken! Elke eerste dinsdag van de maand vergaderen we in het Huis van de Sport.

Je kan ook lid worden van Fietsersbond vzw, door 23€ (individueel) of 30€ (gezin) te storten op rekeningnummer 789 − 5836465 − 90. Een lidmaatschap is geldig van 1 januari tot 31 december. In het lidmaatschap is een bijstandsverzekering inbegrepen. Meer informatie op www.fietsersbond.be.

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
Delta-Beaulieu	2	3, 9, 72	Av. Charles Michiels depuis av. de Tercoigne	Zone dangereuse pour les cyclistes	Les aménagements corrects au début de la rue, finissent par ne plus exister.		La rue Charles Michiels est tellement étroite, que je vois pas quel aménagement on pourrait demander sur ce tronçon. Pour moi, la seule mesure possible serait de créer après le feu une zone avancée pour cyclistes qui soit suffisamment étroite pour permettre le tourne-à-droite en sens inverse des véhicules longs, mais cela exigerait la pose d'un feu supplémentaire, ce qui serait hors de proportion, sinon dans le cadre d'un réaménagement complet du carrefour qui n'est probablement pas en vue.
	3	3	Accès métro Beaulieu depuis av. Charles Michiels	Hauteur des trottoirs	Passer de l'avenue Charles Michiels à la plateforme du métro Beaulieu est périlleux!	oui	L'accès à la station Beaulieu (pourvue de range-vélos) est rendu difficile pour les cyclistes venant de la rue Jules Cockx et de l'avenue Charlent par l'étroitesse du trottoir qui n'est d'ailleurs pas partagé (voir trajet en pièce jointe). Il l'est aussi pour ceux venant des avenues Charles Michiels et de Beaulieu par l'absence de cheminement marqué. Pour tous l'absence de bordure abaissée face à l'esplanade de la station est pénalisante, voire un facteur de risque
	4	5, 42, 43	Accès balade verte depuis le boul. du Triomphe	zone dangereuse pour les cyclistes	Que ça soit du côté gauche ou du côté droit de la rue Jules Cockx, la situation n'est pas satisfaisante (chicanes, feux, marquage et fléchages manquants)	non	Avenue Cockx, il serait plus logique de faire circuler les cyclistes sur la voie destinée à la circulation locale que de les obliger à partager l'espace avec les piétons.
	5	14	Passage entre l'avenue Ginette Javaux et l'avenue de Beaulieu	Amélioration du passage coté avenue Ginette Javaux	Le passage n'est pas du tout adapté aux cyclistes: bordures importantes, Voiture régulièrement stationnée devant l'entrée.	oui	Il y a une bordure rue Ginette Javaux qui pourrait utilement être abaissée, mais le chemin étroit se prête mal au passage cycliste et il risque d'y avoir pas mal de conflits avec les piétons, encouragés à s'y installer par la présence de bancs. Je n'ai pas constaté de stationnement gênant rue Cockx, mais je ne suis pas un habitué du lieu. A mon avis, il faudrait créer une courte piste cyclable perpendiculaire à la rue Cockx.
Watermael-Dehoux	6	50, 12, 24, 69	Carrefour Dehoux-Watermael	Feux cyclistes invisibles aux voitures	Le feu cycliste qui permet de traverser la chée de Watermael n'est pas visible par les automobilistes de l'avenue Louis Dehoux qui veulent tourner à droite vers le boul. des Invalides. Le feu piéton qui lui est visible passe au rouge plus tôt et induit les automobilistes en erreur.	non	je crois savoir que cette situation est une règle dictée par l'aticle 19.4. qui stipule "Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux conducteurs et aux piétons qui circulent sur les autres parties de la même voie publique." qui s'applique quelle que soit la couleur du feu piéton ou cycliste, sans oublier la priorité de droite et l'obligation de prudence en abordant un carrefour. Pour autant que je sache, il n'y a pas d'espoir de changer cette situation et, à mon avis, ce n'est pas souhaitable.
	7	50	Carrefour Dehoux-Watermael	La passerelle au-dessus de la ballade verte			
	8	50	Boul. des invalides	zone 30 repassée à 50km/h		oui	le boulevard des Invalides est en zone 30 là où c'est requis, c'est à dire dans les environs de l'école Saint Julien. Il y a en effet des panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 au haut du boulevard (au croisement avec la rue Cockx), au milieu de ce même boulevard (croisement avec la rue Charlent) et rue de l'église Saint Julien au débouché sur le square De Greef. Enfin, il y a un panneau de début à l'entrée de la rue des Trois Ponts, au départ de la chaussée de Wavre, sans panneau de fin, puisque la rue est à sens unique. Je n'ai pas été vérifier du côté de la rue des Paysagistes, mais j'ai une forte présomption que tout le quartier de l'école Saint Julien est bien en zone 30. Il n'y a en tout cas pas lieu de prétendre qu'il n'y a plus de zone 30 au boulevard des Invalides. Par contre, le panneau d'entrée de zone 30 à côté du garage Fiat est, pour être correctement visible, trop près du carrefour où toute l'attention des conducteurs est requise par les conditions de circulation. Il vaudrait mieux, à mon avis, demander la pose à titre de rappel d'un marquage au sol à hauteur du gymnasium.
	9	50, 7	Fin du boul. des invalides à la descente	Flou sur la place des cyclistes	Le marquage au sol invite les cyclistes à monter sur le trottoir, mais ensuite		

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
	10	20, 38, 74	Chée de Watermael vers les Pêcheries	Manque d'aménagement	Alors qu'au niveau des carrefours avec avenue des Meuniers, Louis Dehoux, Edmond Van Nieuwenhuyse les cyclistes sont invités à monter sur le trottoir, rien n'est prévu pour en descendre à hauteur du rond-point ou de la rue des Pêcheries. (hauteur des trottoirs important, demi-boules vertes au sol)	oui	Il y manque juste la mention qu'il n'y a rien de prévu pour la sortie de la piste cyclable, au plus tard avant le rond-point où les cyclistes sont invités à se trouver sur la chaussée.
	11	47	Passage entre la promenade verte et Van Nieuwenhuyse	Faciliter la liaison entre la promenade verte et la piste cyclable de l'avenue Edmond Van Nieuwenhuyse	Pour respecter le Code de la route, les cyclistes doivent faire le "grand tour" et passer par 2 feux de signalisation, alors que les piétons peuvent passer	oui	
Watermael-Roodenberg	12	50, 48, 66, 65	Rue Roodenberg et la rue du docteur	Suppression du SUL	Ces SUL étaient bien pratique et sécurisant, car peu fréquenté permettait d'éviter les bouchons du bas de la chée de Watermael.	oui	Il manque effectivement le panneau SUL pour remonter la Chaussée de Watermael à partir du boulevard du Triomphe et, dans le même sens, la rue Roodenberg est réservée à la circulation locale alors qu'elle est à sens interdit (à juste titre, même pour les vélos) dans l'autre sens (descente).
	13	10	Chée de Watermael	Rue cyclable	Certaines automobilistes essayent de dépasser dans cette rue très étroite.	OUI	
Chée de Wavre	14	40	Chée de Wavre	Piste cyclable?	Il n'est pas compréhensible que la chaussée de Wavre ne possède pas de piste cyclable propre, alors que la place est disponible.		
Promenade verte	15	21	à la hauteur de la rue Antoine Vandergoten et de l'avenue Benjamin Jansen	Interdiction de stationner	Les voitures garées à la hauteur de la sortie rendent le passage compliqué pour les cyclistes qui veulent rejoindre l'avenue Benjamin Jansen.		
	16	27	Sur la promenade verte à hauteur de la rue Robert Willame	Problème d'évacuation de l'eau de pluie	À plusieurs endroits la pluie ne s'évacue pas correctement et les flaques d'eau formée mettent plusieurs jours à s'évacuer.	OUI	
	17	60	Tronçon longeant l'E411	Séparation avec l'autoroute	N'est-il pas possible de prévoir une séparation végétale plus importante entre l'autoroute et la promenade verte ?		
CS Souverain	18	23	Rue Robert Willame vers la rue des écoliers	zone dangereuse pour les cyclistes	SUL dangereux, surtout pour des enfants.		
Demey-Dehoux-Van Nieuwenhuyse	19	84	Piste cyclable de la salle d'escalade vers H.-Debroux	Super piste cyclable			
	20	70	Pistes cyclables bidirectionnelles sortie du carrefour	zone dangereuse pour les cyclistes	Les véhicules sortant du carrefour ne regardent pas à droite avant de se lancer.		
	21	71, 75	Piste cyclable unidirectionnelle cotée Van Nieuwenhuyse	tronçon manquant	Il est dommage que cette piste cyclable ne soit pas bidirectionnelle sur toute sa longueur		Je ne suis pas certain que ce soit une bonne idée de mettre cette piste à double sens, des conflits avec le piétons risquent de s'ensuivre pour un gain limité. Par contre la présence d'un stationnement vélo à la station de métro et un argument qui plaide pour la mise à double sens.
PC boul. du Souverain	22	56	Piste cyclable le long du boul. du Souverain	Très bonne piste cyclable		non	Très bonne piste cyclable, sauf ce qui suit
	23	19	Sortie du Carrefour vers la chaussée de Wavre	zone dangereuse pour les cyclistes	Il est impossible aujourd'hui de rejoindre en sécurité la piste cyclable au milieu du boul. du Souverain depuis le parking du Carrefour.	oui	Exact. La traversée du bld du Souverain se trouve juste entre la sortie et l'entrée du complexe commercial. Une solution a été trouvée pour les piétons. Il suffirait de faire au même endroit une traversée cycliste qui rejoindrait une PC sur trottoir pour quelques mètres. Cela ne poserait aucun problème aux piétons car le trottoir est large à cet endroit.

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
	24	79, 80	PC le long du boul. du Souverain entre H.-D. et chée Wavre	Problème pour rentrer ou sortir de la piste cyclable	Il n'y a pas assez d'accès pour rejoindre en sécurité la piste cyclable au milieu du boul. du Souverain, ce qui oblige les cyclistes à rouler sur les trottoirs de part et d'autre de la piste cyclable.	non	Exact. Mais d'une part cela n'oblige pas les cyclistes à rouler sur le trottoir car le code de la route prévoit qu'on peut rouler sur la chaussée pour rejoindre une PC, d'autre part difficilement contournable à cause du tram
	25	28	Le long du boul. du Souverain	De trop nombreux piétons	La piste cyclable est très souvent empreinte par des piétons, alors que des trottoirs sont disponibles de part et d'autre du boul.	non	Exact. Il serait opportun de mettre au sol des logos vélo tout le long de la PC pour rappeler aux piétons qu'ils sont sur une PC. Il y en a qui traverse les voies de trams et ne voient donc pas le panneau PC.
	26	29, 61, 77	Piste cyclable le long du boul. du Souverain	bordures à chaque croisement	il y a une bordure à chaque croisement avec la chaussée.	non	La bordure n'est pas tout à fait zéro comme le prévoit le RRU, mais quand même assez basse.
	27	37	Piste cyclable le long du boul. du Souverain vers le rond point du Souverain	Souvent bloquée pour des événements	La piste cyclable est souvent occupée lors d'événements (foire, brocante).	non	Problème bien connu et signalé X fois à la commune. Quelle est la volonté politique à Auderghem pour y remédier ?
	28	53, 57, 61	Piste cyclable le long du boul. du Souverain (entre Boitsfort et H.-Debroux)	Manque de visibilité de la piste cyclable aux croisements	La piste cyclable n'est pas assez visible pour les automobilistes qui tournent à gauche, et qui doivent déjà faire attention au tram. Pourquoi ne pas surélever la piste cyclable et la peindre en rouge?	oui	Ce n'est pas tant le manque de visibilité que les voitures qui tournent à gauche qui posent problème. Une solution avait été trouvée avec la phase tourne-à-gauche pour les voitures, mais le lever de boucliers des automobilistes a été tel que la commune a capitulé (même l'APE de Saint-Hubert y a été de sa pétition). Actuellement c'est vraiment dangereux parce que les véhicules sont coincés entre les rails du tram et les voitures d'en face qui tournent aussi, et elles ont bien du mal à ne pas empiéter sur la PC. Seule une phase spécifique tourne-à-gauche pour les voitures pourrait régler le problème.
	29	55	Tronçons unidirectionnels (rond point du souverain et à H.-Debroux)	Manque de place	Ces zones sont dangereuses, car trop étroites et mal indiquées. De nombreux cyclistes y roulent à contre sens.	oui	Quand je suis passée il y avait effectivement un cycliste à contre-sens. A l'époque de l'instauration de ce maillon manquant, on a vraiment fait pour le mieux point de vue place ; Maintenant c'est vrai que la signalisation n'est pas optimale ; Il faudrait indiquer clairement que la PC ne peut être prise qu'à droite au départ du viaduc. Et comme on le voit il y a aussi des piétons …
	29	55	Tronçons unidirectionnels (rond point du souverain et à H.-Debroux)	Manque de place	Ces zones sont dangereuses, car trop étroites et mal indiquées. De nombreux cyclistes y roulent à contre sens.	oui	Quand je suis passée il y avait effectivement un cycliste à contre-sens. A l'époque de l'instauration de ce maillon manquant, on a vraiment fait pour le mieux point de vue place ; Maintenant c'est vrai que la signalisation n'est pas optimale ; Il faudrait indiquer clairement que la PC ne peut être prise qu'à droite au départ du viaduc. Et comme on le voit il y a aussi des piétons …
H.-Debroux	30	32	Sortie du Métro H.-Debroux	Les barrières aux sorties de la station de Métro	Les barrières empêchant les piétons de traverser les pistes cyclables aux sorties de la station de métro sont très bien.	non	Oui mais côté Delhaize c'est mal fait. Quand on sort du métro il y a le panneau zone partagée, alors qu'en venant de la rue Bassem c'est PC à gauche et piétons à droite (ça devrait être le contraire, car alors les piétons coupent forcément la route aux cyclistes)
	31	31	Croisement PC et rue Bassem	bordures	bordure importante	oui	Elles sont minimes. Bien plus grave au carrefour HD lui-même ; près de 20 cm --> en infraction avec le RRU A. Lefebvre est au courant.
Bassem	32	8	Croisement rue Bassem et Chée de Wavre	Accès au bouton poussoir	Le bouton poussoir est difficile d'accès.	non	Ce bouton n'existe plus ; Maintenant c'est « traversée libre » …
Wavre-Tervueren	33	17	Chée de Wavre depuis le viaduc vers boul. du Souverain	Manque de visibilité	N'est-il pas possible de peindre une bande rouge au sol pour rappeler aux automobilistes qu'ils sont en ville et qu'ils doivent partager la route avec d'autres usagés	oui	Exact. On ne se sent pas en sécurité. On pourrait envisager des chevrons au sol qui légitimeraient les cyclistes
	34	41	Chée de Tervueren	Manque d'entretien	la piste cyclable le long de la chée de Tervueren manque d'entretien	non	Exact. D'une manière générale, il faudrait prévoir un cahier des charges pour l'entretien des PC (génération, débris d'accidents, etc)

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
ADEPS-Rouge-Cloître	35	30	Av. H.-Debroux vers l'ADEPS	Absence de PC		oui	Exact, c'est un problème que j'ai signalé plusieurs fois. On m'a répondu qu'il fallait faire un grand détour : passer de l'autre côté du viaduc, puis passer sous le viaduc et remonter le long de l'ADEPS. Ce n'est pas acceptable, d'autant plus que la PC s'arrête à l'ADEPS et ne permet pas d'accéder au magasin vélo, au point poste ou au point Kiala. Il y a des enfants qui vont seuls à l'ADEPS et les voitures roulent comme des dingues pour rejoindre l'autoroute. Ce serait si facile d'instaurer une PC, il y a largement la place. Et sur cette même PC, il est à signaler que l'accès à la déchetterie n'est pas prévue pour les cyclistes (un vélo peut transporter plus qu'on ne le pense souvent, d'autre part certains déchets chimiques ne sont pas volumineux). La bordure est de plus de 20, aucune traversée n'est prévue, et l'entrée de la déchetterie se trouve juste après un tournant d'où les voitures débouchent à toute vitesse. Autant dire qu'on risque sa vie quand on va à la déchetterie à vélo. Prévoir une traversée vélo, l'indiquer, ralentir les voitures et abaisser le trottoir. Même un piéton ne peut y accéder … Comme si on allait seulement mettre un frigo à la déchetterie !
	36	34	En arrivant à l'ADPES (Van Der Goes)	bordure	une bordure importante à l'entrée et à la sortie de la piste cyclable devant l'ADEPS	oui	Encore une fois, la bordure est vraiment minime. Ce n'est vraiment pas l'endroit le plus gênant.
	37	46	Chemin des étangs	Accès aux cyclistes	Ce chemin permet de rejoindre la Grasdreef ouverte aux cyclistes en Flandre.	non	Ce chemin est maintenant accessible aux cyclistes. Ou la remarque est antérieure au changement, ou elle doit être en vert.
	38	54	PC bas de l'ADEPS	PC en mauvais état		non	Pas vraiment
Kouter	39	35		Suppression des pavées sur l'ICR			
	40	13	av. du Kouter 337	Coussins berlinois dangereux	Les coussins berlinois placés comme ils le sont aujourd'hui ne permettent pas aux cyclistes de les contourner en toute sécurité. Alors qu'à hauteur du 103 de l'av. du Kouter, ils sont bien placés (en quinconce)	OUI	
Valduc-De Greef	41	82	Sq De Greef	nouvel aménagement pour les cyclistes			
	42	78	rue Valduc	SUL rue Valduc			
	43	81	rue Valduc (à hauteur du 307)	Problème de visibilité	Passage compliqué (SUL), manque de visibilité, rue étroite.	oui	A la hauteur de la société de nettoyage Malibran, dans le sens du SUL, la route tourne légèrement sur la droite et il y a toujours des camionettes garées dans le tournant, ce qui diminue la largeur disponible pour le croisement et surtout gêne la visibilité des voitures en sens inverse. Une solution serait d'interdire le stationnement aux camions et camionettes à cet endroit.
	44						
Global	45	12		Les nombreuses nouvelles			
	46	63		Dégagement de la neige sur certains PC			
	47	80		Dégagement des pistes cyclables laisse à désirer (feuilles mortes, verglas)			
	48	64, 59		Bordures trop important aux croisements des pistes cyclables avec d'autres voiries			
	49						
Revetements	50	4	Av. Schaller	Revêtement inconfortable, dangereux par temps de pluie, et à l'automne. Tous les cyclistes ne roulent pas en VTT			

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
	51	33	square du Sacré-Coeur	Nids de poule… (à vérifier)	revêtement tout neuf, pas de nid de poule. (Geoffroy)		
	52	16	Charles Lemaire	remise à niveau des plaques			
	53	18	Partie supérieure de l'av. de la Houlette (après Tritomas)		Il s'agit de Watermael-Boitsfort... (Geoffroy)		
	54						
B22-B23	55	15, 39, 73, 97	B22 - Carrefour Avenue Beaulieu vers Charles Michiels				
	56	83, 68, 11, 87, 95	B22 - Carrefour chée de Wavre vers chée de Watermael			OUI	
	57	67	B23 - Chée de Wavre, feux piétons à la hauteur de la chée de Watermael			OUI	
	58	1	B23 - boul. des Invalides feux piétons (sens de la montée), à hauteur de la rue Guillaume Demuylder			oui	
	59	97	B23 - av. Lebon 1 (1er feu) vers le Square De Greef				
	60	97	B23 - Boulevard du Triomphe 103 (feu à droite de la PC)				Il faudrait un "tourne tout-droit" au boulevard du Triomphe devant l'école européenne, ce feu ne sert qu'aux flux sur la chaussée principale, mais comme il est à droite de la piste cyclable il doit être respecté.
	61	95, 94, 92	B22 - carrefour St Julien pour quitter la chaussée de Wavre vers Lebon ou av St Julien				
	62	93	B22 - chée de Watermael vers Van nieuwenhuisen (pour rejoindre la PC devant New Rock)				
	63	92	B22 - Chée de Wavre vers Bassem		plus de feux --> plus de panneaux nécessaire	NA	
	64	91	Carrefour Beaulieu				
	65	90	B22 - Maurice Charlent vers av. de Beaulieu (pour rejoindre la piste cyclable à droite)				
	66	89	B23 - feux piétons devant l'école "Les Marronniers"				
	67	88	B22 - Chée de Wavre vers Henri Schoofs				
	68	87	B22 - venant de H. de Brouckère vers la rue Valduc			oui	
	69		Boulevard des Invalides + avenue Valdromme B23			oui	
	70		ch de Wavre B23 après le carrefour Jacques Bassem			oui	
	71		Ch de Wavre vers Henry DeBrouckere B22			oui	

Zone	id	numéro de	lieu précis	titre	description	photos?	commentaire
	72		Ch de Wavre vers Ch de Watermael B22			oui	
	73		B22 boul. des Invalides vers avenue Louis Clesse			oui	
	74		B22 + B23 Boulevard des Invalides vers avenue Maurice Charlent (ou tout droit)			oui	
	75		B22 aux feux piétons de l'avenue Saint Julien (descente)			oui	

La rue cyclable

1. Définition

« Une **rue cyclable** est une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin » (Code de la route – Article 2, alinéa 61)

Exemple d'une rue cyclable aux Pays-Bas (source : Fieldoptimizer)

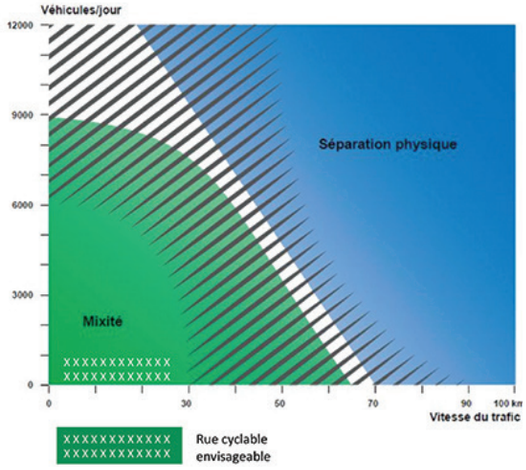
La particularité principale des rues cyclables réside dans le fait que le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes. Le cycliste peut occuper pleinement l'espace de la voirie. En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30km/h.

2. Conditions d'implantation

Le principe de la rue cyclable consiste à **concentrer un trafic de transit cycliste dans une voirie de desserte locale.** Elle s'écarte des statuts des zones tranquillisées (zone 30, zone résidentielle, zone de rencontre…) par une longueur plus réduite, une densité de circulation plus faible et un régime de priorité adapté.

• Le trafic motorisé doit être faible et le potentiel cycliste élevé

Les valeurs avancées dans les pays limitrophes sont de l'ordre de moins de 1000 véhicules motorisés par jour pour plus de 1000 cyclistes par jour. L'objectif est d'atteindre aux heures de pointe une quantité de cyclistes au moins deux fois supérieure au nombre de véhicules motorisés.



Volume de trafic et vitesse compatibles avec l'implantation d'une rue cyclable

Rue cyclable = Plus de 1000 cyclistes et moins de 1000 voitures par jour !

Wallonie

Wallonie cyclable

• Les vitesses doivent être limitées à maximum 30 km/h

La limitation de vitesse est fixée à 30 km/h. A cet effet, des aménagements modérateurs de vitesse, compatibles avec la pratique du vélo sont à envisager.

• Les sections doivent être relativement courtes

Le concept de rue cyclable prévoit que les cyclistes ne peuvent pas être dépassés par les véhicules motorisés.
La longueur des sections doit être nécessairement courte, c'est-à-dire inférieure à 500 m, ceci pour éviter la frustration des automobilistes et diminuer le risque de dépassement.

• Le gabarit des voiries doit être compact

Les cyclistes occupent pleinement l'espace de la rue cyclable. Cela implique que l'espace de circulation sur la voirie ne soit pas trop étendu afin de rendre crédible un positionnement axial des cyclistes, à distance du stationnement.

• Le régime de priorité peut être adapté

Malgré les vitesses réduites, la priorité de droite ne doit pas forcément être retenue dans le cas de la rue cyclable car il s'agit d'attirer et de concentrer au maximum le transit cycliste en lui offrant un axe attractif.

• Le stationnement doit être limité

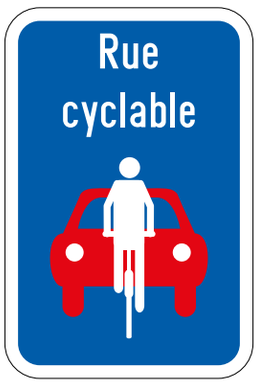
Dans la mesure du possible on optera pour des voiries sans stationnement latéral. Dans le cas d'un sens unique, classique ou avec un SUL, le stationnement sera organisé de préférence à gauche de la voirie, ceci afin d'éviter les conflits avec l'ouverture des portes des conducteurs, plus fréquente que celle des passagers.

• Le revêtement doit être confortable

Le revêtement de la voirie doit offrir un confort de roulage cohérent avec les besoins des usagers cyclistes. Par exemple, la création d'une rue cyclable en pavés bombés de pierre naturelle n'est pas optimale. Une modification du revêtement sera à envisager le cas échéant.

3. Signalisation

Suivant l'arrêté royal du 4 décembre 2012, la rue cyclable est signalée par panneau indicatif de couleur bleue, illustrant une voiture (en rouge) positionnée derrière un cycliste (en blanc). Une mention «rue cyclable» peut compléter le signal.
La rue cyclable nécessite la pose d'un panneau de début (F111) et d'un panneau de fin (F113). La signalisation n'a pas de valeur zonale.



Signal F111

Signal F113

4. Apparence

La réalisation d'un aménagement « effet de porte » aux accès est impératif au moyen d'un changement de revêtement et/ou d'un aménagement physique.

• Revêtement

La rue cyclable doit être clairement identifiable. Il est recommandé de privilégier un revêtement différencié par rapport aux rues avoisinantes, soit sur toute la longueur de l'aménagement, soit sur le début de l'aménagement (10 premiers mètres) avec rappel à chaque carrefour. L'utilisation de la couleur est facultative. Si le gestionnaire opte pour une coloration, des variations de gris ou d'ocre sont recommandées tandis que l'usage de la couleur rouge est à proscrire (couleur réservée à la mise en évidence d'un conflit/danger).

• Aménagement physique

Des aménagements physiques tels qu'un rétrécissement de la voirie ou un plateau (à rampe sinusoïdale) aux entrées de la voirie peuvent mettre en évidence la présence d'une rue cyclable et faciliter la compréhension de l'aménagement par les usagers. Dans tous les cas, il y a lieu de tenir compte de l'éventuelle gêne de ces aménagements pour les cyclistes et de les placer à une distance minimum de 15 mètres du carrefour. Le coussin berlinois est moins optimal car il oblige les cyclistes à effectuer un dévoiement et restreint l'espace dédié au vélo.

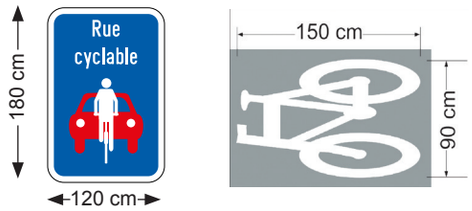
• Les logos au sol

Les logos au sol reproduisant la signalisation seront posés aux entrées de la rue cyclable et en rappel après chaque carrefour :

- au centre de chaque demi-chaussée pour les voiries à double sens ;
- dans l'axe de la chaussée pour les voiries à sens unique.

Le logo de la rue cyclable doit être d'une taille suffisante pour être visible par l'ensemble des usagers et doit avoir une taille minimum de 120x180cm.

Des logos vélo complémentaires peuvent être apposés pour renforcer la visibilité et le statut de l'aménagement. La taille et la dimension des logos vélo est la suivante : 150x90cm.

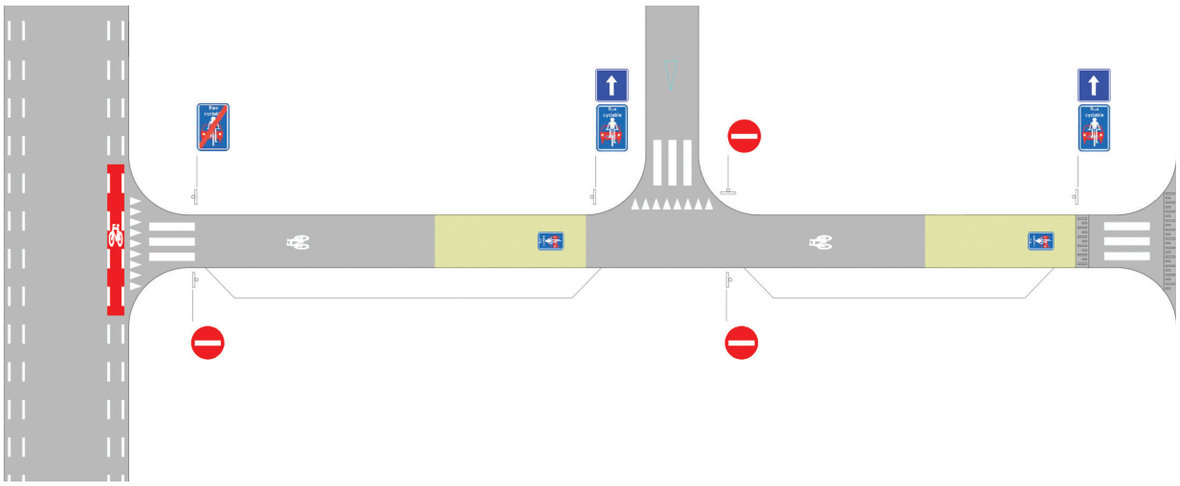


Dans le cas d'une rue cyclable avec un SUL, des logos vélo de dimension inférieure doivent être apposés en contre-sens sur le côté droit de la chaussée.

• Exemples d'aménagements

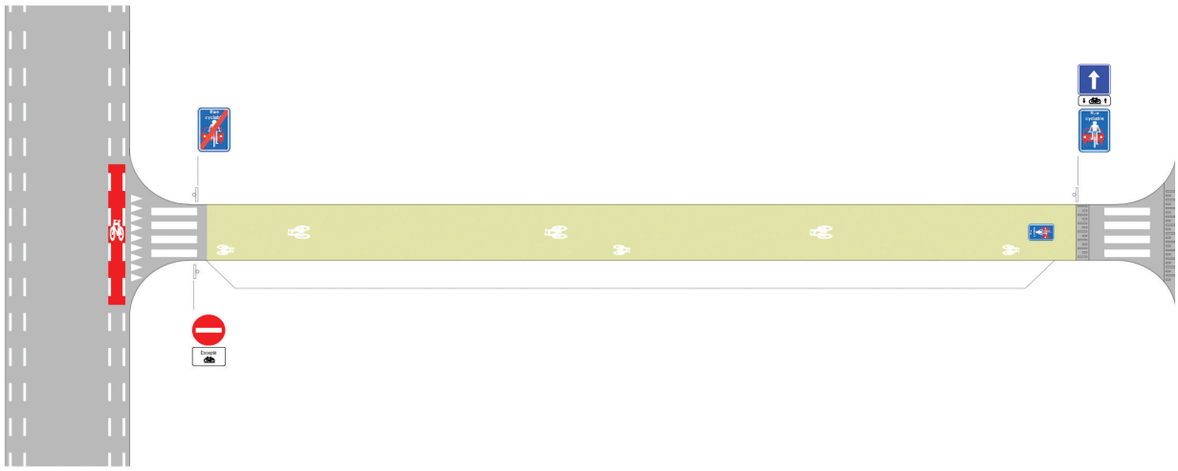
Voirie à sens unique classique

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



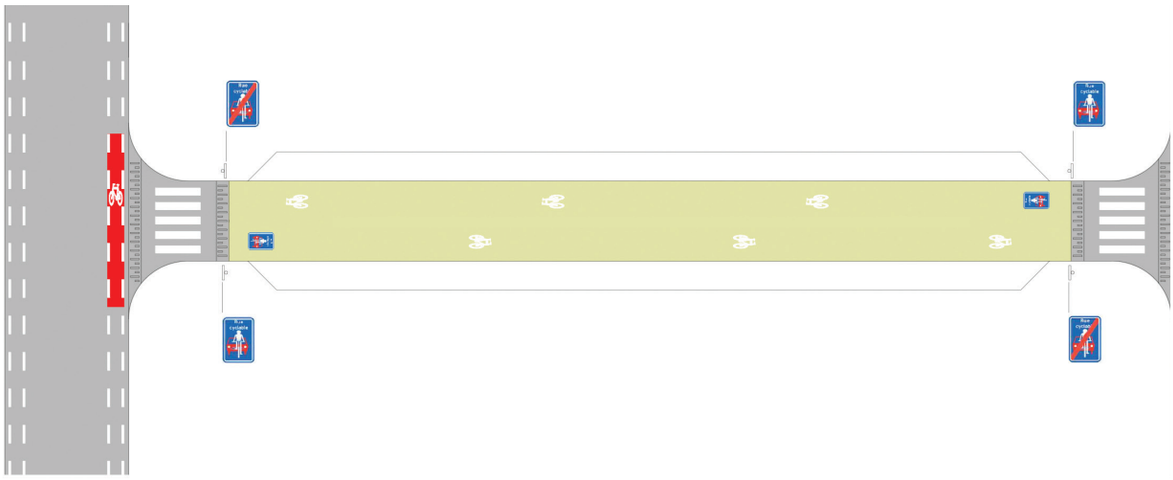
Voirie à sens unique avec un SUL

Aménagement d'une rue cyclable unidirectionnelle avec SUL dans une voirie avec stationnement à gauche en vue de diminuer les conflits liés à l'ouverture des portes.



Voirie à double Sens

Aménagement d'une rue cyclable bi-directionnelle dans une voirie avec stationnement latéral des deux côtés.



5. Sources d'informations

• CRR (2009), Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale - Revêtement des aménagements cyclables.
• Code de la route, articles 2 et 22.

SPW
Service public de Wallonie

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DES ROUTES ET DES BÂTIMENTS
Boulevard du Nord 8 B-5000 Namur
Tél. : +32 (0) 81 77 26 91 • Mél : com.dgo1@spw.wallonie.be • http//routes.wallonie.be • http//wallonie.be

DGO 1