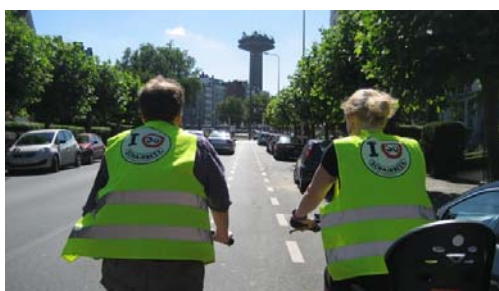


Schaerbeek

Audit Bypad et Plan Vélo

mars 2013



le Conseil communal de Schaerbeek le

Table des matières

1	Audit Bypad : Le vélo aujourd'hui	6
1.1	Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo	6
1.2	Profil vélo de la commune de Schaerbeek	11
1.2.1	Contexte communal	11
1.2.2	Les initiatives « vélo » à Schaerbeek	19
1.2.3	Le vélo en pratique	23
1.3	La méthode BYPAD	30
1.4	Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil	34
1.5	Le diagnostic par question	36
1.5.1	Besoins des cyclistes (2,0)	36
1.5.2	Responsabilité et coordination (2,0)	36
1.5.3	La politique cyclable dans les textes	38
1.5.4	Moyens et acteurs	38
1.5.5	Infrastructure et sécurité	38
1.5.6	Communication et éducation	39
1.5.7	Promotion et partenariats	40
1.5.8	Actions complémentaires	40
1.5.9	Évaluation et impacts	40
1.6	Pistes d'actions par module	41
1.6.1	Besoins des cyclistes	41
1.6.2	Responsabilité et coordination	41
1.6.3	La politique cyclable dans les textes	41
1.6.4	Moyens et acteurs	41
1.6.5	Infrastructure et sécurité	42
1.6.6	Communication et promotion	42
1.6.7	Éducation	42
1.6.8	Actions complémentaires	43
1.6.9	Évaluation et impacts	43
2	Le plan vélo : Le vélo demain	44
2.1	Objectifs généraux	44
2.2	Champ d'action A : Rouler à vélo	46
2.2.1	Orientations pour la cyclabilité	46
2.2.2	Concevoir un réseau cyclable structurant	48
2.2.3	Solutions techniques pour les besoins des cyclistes et le contexte local	49

2.2.4	Prévoir une signalisation directionnelle sur les ICC complétant celle qui accompagne progressivement les ICR	55
2.2.5	Actualiser la liste des points noirs mentionnés dans le PCM et planifier leur résolution 55	
2.3	Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt	56
2.3.1	Orientations pour le stationnement vélo.....	56
2.3.2	Programmer l'offre pour le stationnement de courte durée	56
2.3.3	Programmer l'offre pour le stationnement de moyenne durée	56
2.3.4	Programmer l'offre pour le stationnement de longue durée	57
2.3.5	Soumettre les projets dans le cadre de l'octroi de subvention.....	57
2.4	Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo	59
2.4.1	Orientations pour la promotion de la pratique du vélo	59
2.4.2	Développer l'information disponible via le site communal	59
2.4.3	Informers les nouveaux agents de (et rappeler aux anciens) la disponibilité de vélos de service 59	
2.4.4	Développer une stratégie locale de communication.....	59
2.4.5	Éditer une carte vélo communale.....	59
2.4.6	Proposer aux nouveaux inscrits à Schaerbeek une promenade découverte de la commune à vélo	59
2.5	Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable	60
2.5.1	Orientations pour les aspects organisationnels.....	60
2.5.2	Organiser un financement structurel de la politique cycliste	60
2.5.3	Organisation de visites de terrain pour les techniciens et les élus.....	60
2.5.4	Pérenniser et renforcer le rôle de la commission vélo	60
2.5.5	Mobiliser la Police dans le cadre de ses fonctions.....	60
2.5.6	Former le personnel administratif à la politique vélo	61
2.5.7	Mettre en place des outils de monitoring	61
2.5.8	Se doter d'outils cartographique permettant le suivi des aménagements et de l'équipement	61
2.5.9	Devenir un partenaire proactif de la cellule vélo régionale	61
2.5.10	Utiliser les comptages du Gracq.....	61
2.6	Tableau récapitulatif des actions proposées.....	62
2.7	Tableau récapitulatif des actions retenues comme prioritaires	62

Tableaux

Tableau 1: Calendrier de l'AUDIT BYPAD	32
Tableau 2: Composition du groupe de travail BYPAD	33
Tableau 3 : Modules de l'évaluation BYPAD	34
Tableau 4: Niveau obtenu par question	1
Tableau 5: Objectifs généraux et champs d'action	44
Tableau 6: Grille décisionnelle cyclabilité.....	1

Figures

Figure 1: Carte de référence de la Région de Bruxelles-Capitale adaptée.....	1
Figure 2: Relief à la base de l'hydrologie.	1
Figure 3: Extrait du plan communal de mobilité Schaerbeek.....	1
Figure 4: Trafic de transit et trafic local aux heures de pointe du matin.....	1
Figure 5: Extrait du plan communal de mobilité de Schaerbeek.	1
Figure 6: Part de la population ayant accès à un arrêt de transport en commun (moins de 200 m pour les bus, 400m pour les trams et 500 m pour les métros) (en %).....	1
Figure 7: Part de la population ayant accès à un arrêt de tram à moins de 400m de son domicile .	1
Figure 8: Extrait de la PCM, Réseau cyclable prévu.	1
Figure 9: Répartition des zones 30 à Schaerbeek. Source : Bruxelles mobilité 2011.....	1
Figure 10: Comptages Observatoire régional du vélo.....	23
Figure 11: Comptages locale du Gracq de Schaerbeek.....	1
Figure 12: Résultats des comptages 2011, croissance annuelle moyenne depuis 2002	1
Figure 13: Les modules BYPAD	31
Figure 14: Les niveaux de développement BYPAD	31
Figure 15: BYPAD: valeur ajoutée pour le PLAN VELO.....	32
Figure 16: Diagnostic BYPAD	1
Figure 17: ICR et ICC dans la commune de Schaerbeek	1
Figure 18: Offre diversifié pour le stationnement vélo.....	58

INTRODUCTION

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

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

L'audit BYPAD et l'élaboration d'un plan d'action vélo constituent le premier avenant à la convention de mobilité, liant commune, Région, zone de police et STIB. En signant la convention cadre, les communes se sont engagées à élaborer un Plan Communal de Mobilité. En vue de la mise en œuvre du PCM, la Région lancera encore d'autres avenants¹. Un budget de 3 mil. € est prévu pour 2013-2014.

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

La Région bruxelloise a permis à ces 6 communes de:

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

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

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 Schaerbeek pour les années à venir.

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

1 AUDIT BYPAD : LE VÉLO AUJOURD'HUI

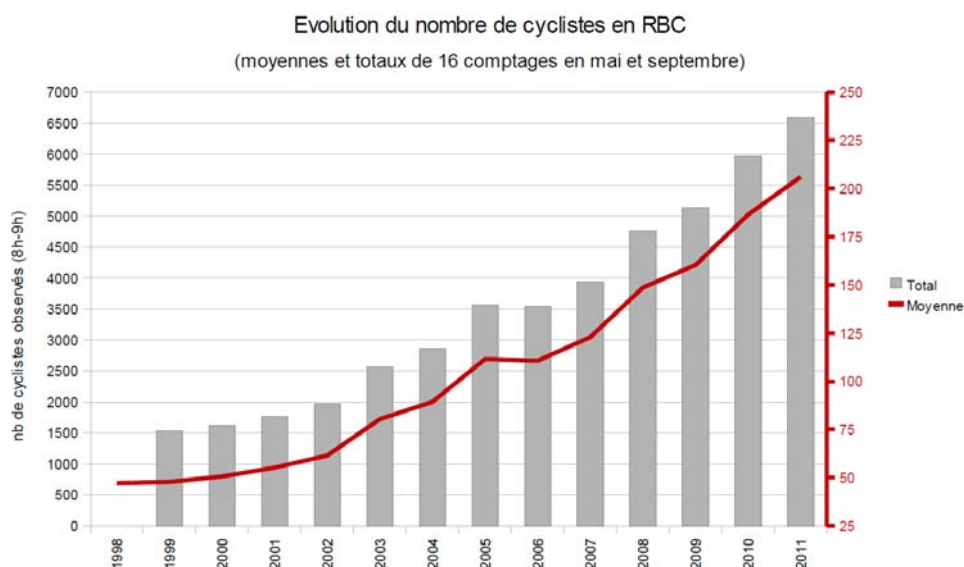
Diagnostic de la politique cycliste

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 de la commune, en lien avec la mobilité. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

De plus en plus de cyclistes

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



Le grand public reste à séduire

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

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

³ Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

La part modale actuelle est estimée à 3,4% de l'ensemble des déplacements⁴, ou environ 5% des déplacements mécanisés. Les grandes villes cyclables aux Pays-Bas dépassent les 30%, suite à une politique cycliste globale et soutenue depuis des décennies. Afin de tripler (au moins) le nombre de déplacements à vélo, il faudra clairement

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

L'indispensable partenariat Région-communes

Il est évident qu'un **partenariat fort Communes / Régions** est indispensable pour répondre aux 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).
- Cependant, **les communes sont gestionnaires de 80% des voiries**⁵, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'il constitue un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur max. 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30 (objectif du plan IRIS I et II, réalise sur 38% des voiries de quartier en 2010).⁶
- Les communes bénéficient d'un **soutien régional considérable** en matière de politique vélo, en matière d'infrastructures (le réseau des ICR - itinéraires cyclables régionaux), l'information (la carte régionale vélo), la promotion et la sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telle que *Bike Expérience*, Prévention contre le vol) et la création de services (Villo, les points vélo).

Un plan vélo régional global et complet

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

- Objectifs, principes et monitoring

⁴ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

⁵ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.30

⁶ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

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

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

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

Outils, guides et projets

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

- Le **vadémécum vélo** comprend déjà des 6 cahiers ou guides techniques : pistes et bandes cyclables, SUL, giratoires, bande bus + vélo, revêtements, marquages et éclairage. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues⁷:

Type	Régime de vitesse (km/h)	Aménagements cyclables
<i>Autoroutes</i>	120	<i>Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.</i>
<i>Voiries métropolitaines</i>	70	<i>Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.</i>
	50	<i>En principe pistes cyclables séparées.</i>
<i>Voiries principales</i>	50 (70)	<i>Pistes cyclables marquées (ou selon le cas: pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).</i>
<i>Voiries interquartiers</i>	50	<i>En principe pistes cyclables marquées.</i>
<i>Collecteurs de quartiers</i>	30 (50)	<i>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).</i>
<i>Rues locales</i>	30	<i>Trafic mixte.</i>

- 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)

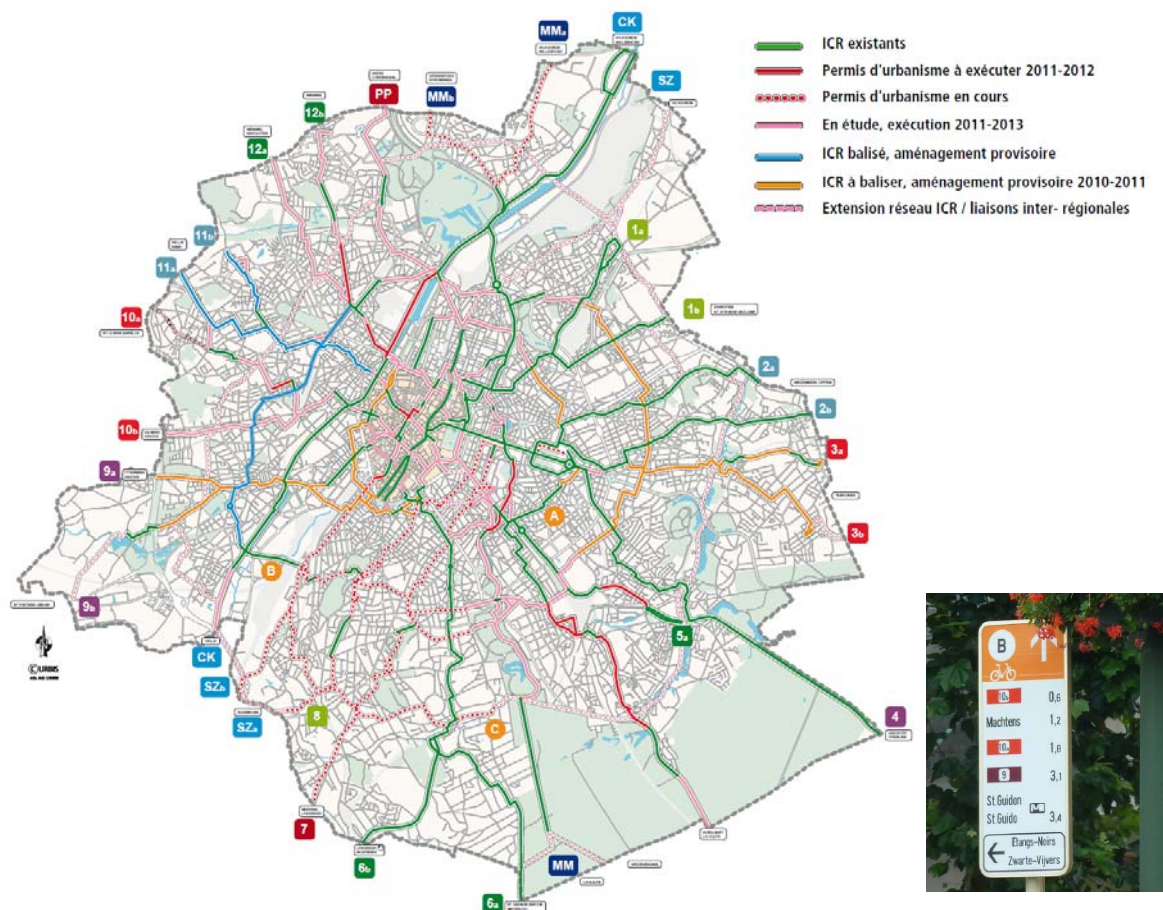
⁷ RBC – vadémécum vélo – cahier 2

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

La finalisation du réseau ICR en vue

Le plan vélo prévoit la finalisation de l'ensemble du réseau ICR entre 2010 et 2014. Il s'agit d'itinéraires tranquilles, évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 million € par an y est affecté. La carte montre l'état d'avancement en novembre 2011⁸. Un balisage vertical spécifique a été développé.

Figure 31. Etat des lieux du réseau ICR
Source des données : Bruxelles Mobilité, novembre 2011

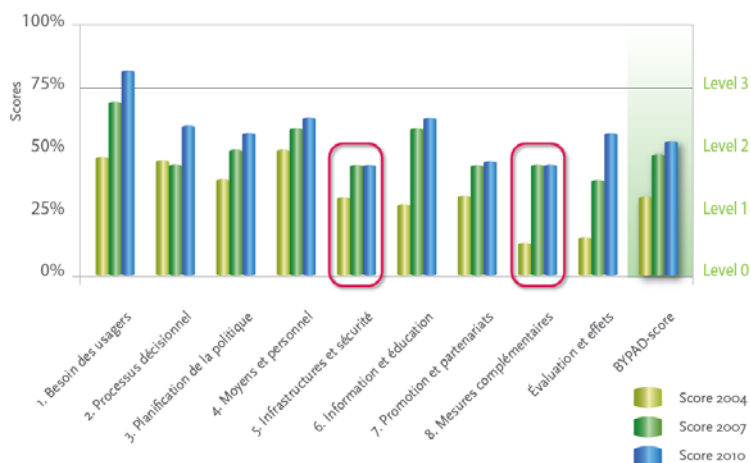


⁸ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.49

Un bilan mitigé

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

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



L'évaluation globale montre:

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

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

En même temps, il reste encore **une partie importante des voiries régionales à équiper.** L'objectif est d'équiper 100% des voiries régionales (320 km) : en 2010 c'était le cas pour seulement 48% (154), bien que ceci représente un progrès significatif en 5 ans (28% en 2005). Il s'agit de pistes séparées (53% - 82km) et de pistes marquées (24% - 37 km) mais aussi de solutions de mixités (bandes cyclables suggérées 23% - 35 km), a priori peu sécurisant sur des axes de grande circulation. La carte ci-dessous montre l'état des lieux en novembre 2011.

Les documents cités sont téléchargeables sur

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

⁹ Illustration: Plan vélo 2010-2015

- [http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire du velo en rbc rapport 2011.pdf](http://www.provelo.org/sites/default/files/etudes/observatoire%20du%20velo%20en%20rbc%20rapport%202011.pdf) : observatoire du vélo 2011

1.2 Profil vélo de la commune de Schaerbeek

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

1.2.1 Contexte communal

La situation géographique

Schaerbeek fait partie des communes de la première couronne de la Région de Bruxelles-Capitale : bien qu'elle ne borde pas directement le Pentagone, elle n'en est séparée que par la petite commune de Saint-Josse et l'extension de Bruxelles-Ville vers le quartier Schuman.

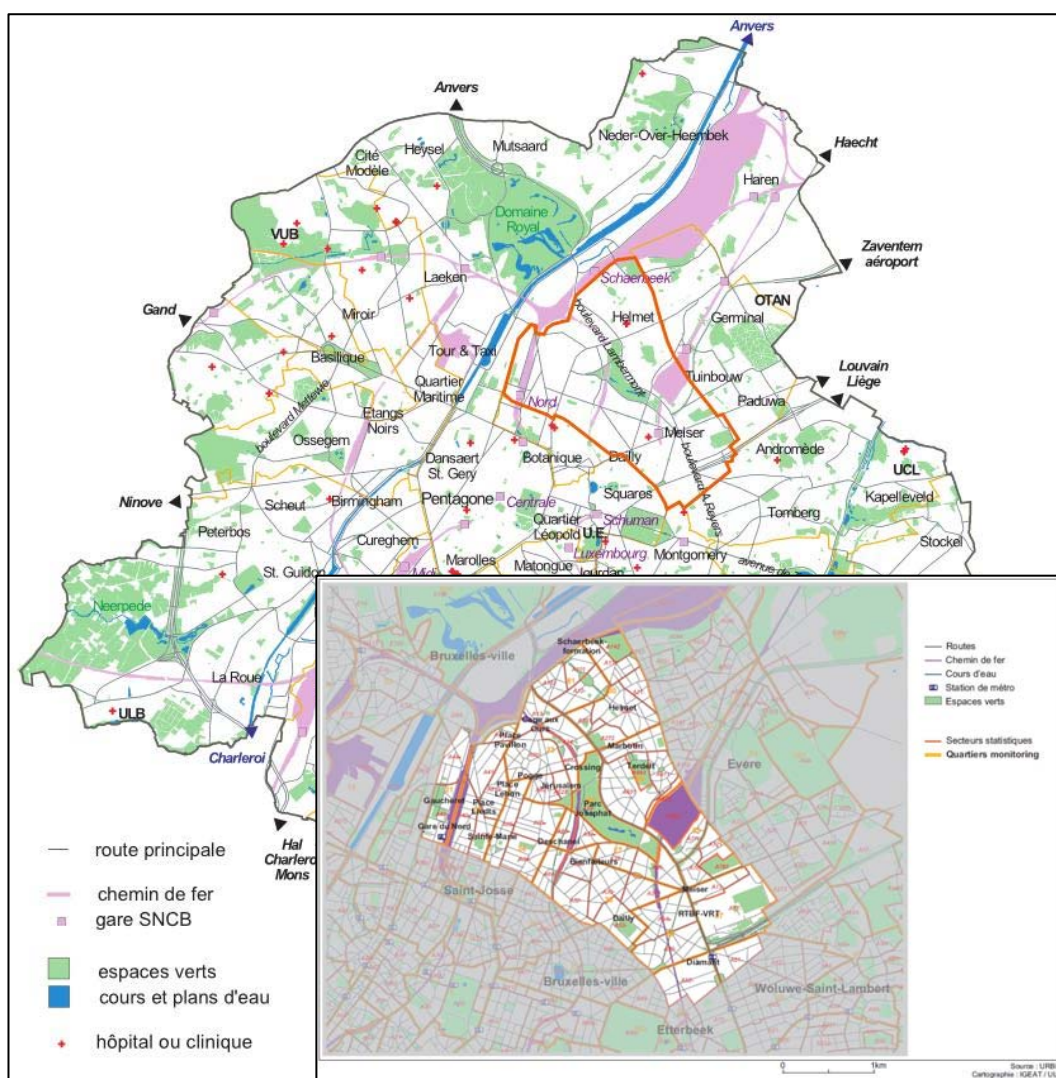


Figure 1: Carte de référence de la Région de Bruxelles-Capitale adaptée

Le territoire communal adopte par ailleurs une forme relativement compacte qui implique que tous les déplacements au sein de la commune sont courts¹⁰. A titre d'exemple, relier la Place Terdelt à la Place Liedts représente un trajet de 2 km, soit moins de 9 minutes à vélo. Même en ce qui concerne les points plus excentrés de la commune, ils restent joignables à vélo en peu de temps. Ainsi, la distance entre Diamant et la Gare du Nord n'est que de 3,8 km, soit 16 minutes. En ce qui concerne les déplacements extra-communaux, 3,5 km séparent la Place Colignon (administration communale) de la Porte de Namur, soit 15 minutes à vélo. Entre l'avenue Huart Hamoir et la Grand-Place de Bruxelles, on compte 4,2 km, soit 18 minutes. Compte-tenu de la localisation de la commune et de sa forme, le potentiel des déplacements réalisés à vélo est donc important, à la fois pour les déplacements intra-communaux et pour ceux qui doivent être réalisés vers le reste de la Région.

Le relief

La notion de relief prend toute son importance dans un contexte d'évaluation du caractère cyclable d'un territoire... Deux grands ensembles plats sont identifiables : la plaine de fond de vallée d'une part (quartiers de la Gare du Nord, Gaucheret, Place Liedts, Pavillon, Cage aux Ours et Schaerbeek Formation) et le plateau d'autre part (quartiers Helmet, Terdelt, Meiser, RTBF, Diamant, Dailly). Entre les deux, on rencontre des dénivelés importants. Historiquement, ce sont la Senne, le Maelbeek, et le Roodebeek (aussi appelé « ruisseau Josaphat ») qui ont entaillé le territoire de la sorte.

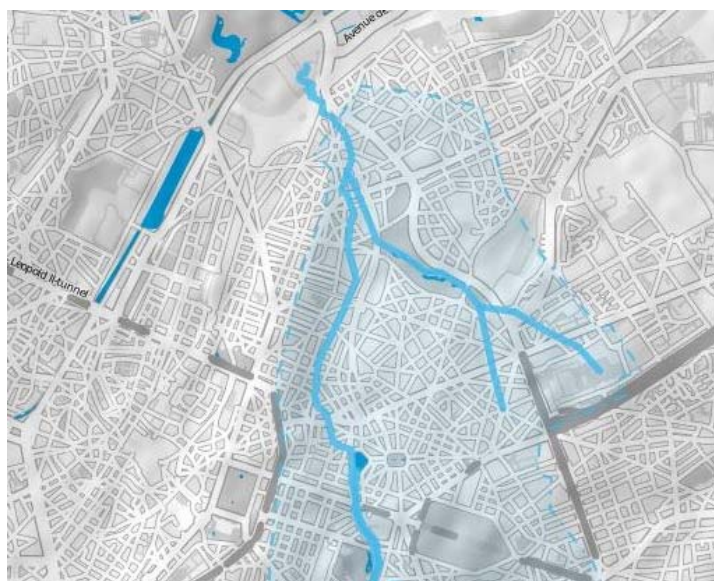


Figure 2: Relief à la base de l'hydrologie. Source : <http://geo.surlaterre.org/egeb-sgwb/hydrologie>

L'itinéraire du Maelbeek constitue d'ailleurs toujours à l'heure actuelle une opportunité en matière d'itinéraire cyclable dans la mesure où le dénivelé est extrêmement réduit. De même, l'axe Sainte-Marie – Place Colignon, fait office de limite de séparation des bassins du Maelbeek d'une part (est) et de la Senne d'autre part (ouest). Il constitue de ce fait un mince éperon relativement plat. Mais comme toujours dans un tissu urbain dense, le paysage initial a été largement remodelé par les diverses opérations d'urbanisation.

Au niveau de la pratique du vélo, les territoires affichant un faible dénivelé sont bien entendus plus facilement valorisables. Cependant, cette vision est à nuancer :

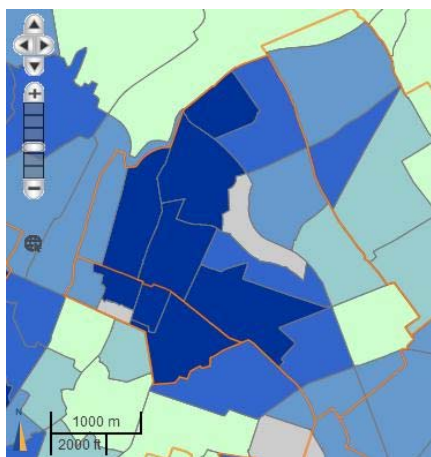
¹⁰ Distances réelles calculées à l'aide de l'option "vélo" de GoogleMap

- il existe toujours des voiries qui minimisent la pente entre les plateaux : boulevard Lambermont, avenue des Azalées,...
- le flan des pentes offre des opportunités de liaison qui restent sur une même courbe de niveau ou s'en écartent très peu : rue Verte, rue de la Poste, rue Markelbach...

Population, densité et typologie de l'habitat (source: Monitoring des Quartiers)

Schaerbeek compte plus de 125.000 habitants, ce qui en fait la deuxième commune la plus peuplée de la Région de Bruxelles-Capitale après Bruxelles-Ville. Son territoire s'étend sur 8,1 km² et la densité de population qui en résulte est de plus de 14.500 habitants/km² en moyenne.

La densité de population de la commune présente grossièrement un gradient depuis le centre vers la périphérie : les quartiers les plus proches de l'axe du canal et du centre-ville (Liedts, Sainte-Marie, Colignon, Pogge, Pavillon, Cage aux Ours, gare de Schaerbeek, Bienfaiteurs) affichent les densités les plus élevées tandis que les quartiers les plus périphériques (Diamant, RTBF et Terdelt) présentent des densités assez faibles. Entre les deux, les densités sont intermédiaires

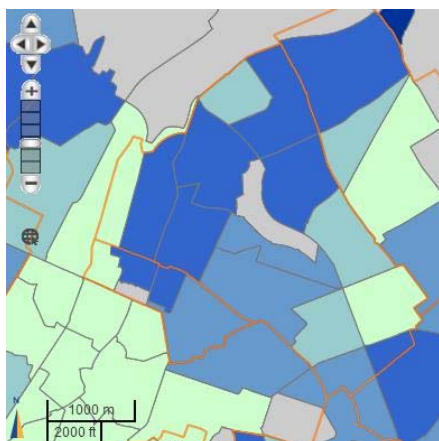


Densité de population (habitants/km²), 2009



Moyenne RBC
6617.37

La typologie de l'habitat reflète de manière prévisible un profil analogue à ce qui était observé en terme de densité de la population : la proportion de maisons unifamiliales augmentent en s'écartant du centre vers la périphérie.



Part des ménages résidant en maison unifamiliale (%), 2001



Moyenne RBC
28.17

La combinaison des deux indicateurs que sont la densité de la population et la typologie de l'habitat est intéressante en matière de politique en faveur du vélo dans la mesure où ils indiquent les quartiers où les besoins de stationnement vélo à domicile peuvent poser problème et nécessitent des réponses spécifiques telles que le placement de box en voirie, la mise à disposition de rez-de-chaussée commerciaux vides ou encore l'offre de vélos partagés (Villo).

Les pôles générateurs de déplacements

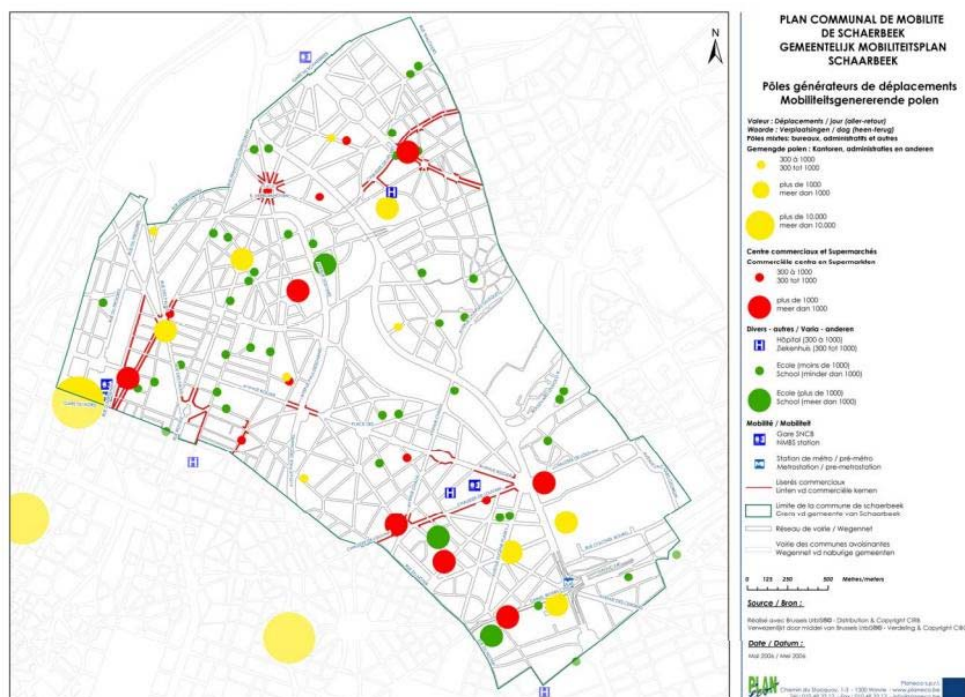


Figure 3: Extrait du plan communal de mobilité Schaerbeek.

Le principal pôle générateur de déplacements au sein de la commune est sans aucun doute la gare du Nord à la fois pôle d'emploi, centre administratif et arrêt majeur de transports (trams, bus, trains).

Dans une moindre mesure, on peut identifier :

- les quartiers commerciaux : rue de Brabant et rue d'Aerschot, chaussée de Louvain, quartier Helmet, place Dailly, place des Chasseurs ardennais, avenue de Roodebeek..
- les pôles de services, d'emploi et administratifs : place Colignon, hôpital Paul Brien, Reyers, Meiser, Colonel Bourg, RTBF...
- les pôles scolaires : Institut Saint-Domique, Collège Roi Baudouin, Vierge-Fidèle,...

On peut y ajouter quelques pôles concentrant une offre abondante en transports en commun tels que la place Meisier, la place Liedts ou la gare de Schaerbeek.

A l'échelle régionale, le territoire de Schaerbeek se localise aux abords des deux plus grandes zones d'emploi de la Région : le quartier Nord d'une part et le quartier européen d'autre part. Schaerbeek est ainsi coincé entre les débouchés de deux autoroutes importantes (A12 venant du nord et E40 venant de l'est) et des zones de forte polarité qui induisent un trafic de transit important aux heures de pointe. Celui-ci vient s'ajouter aux flux générés par la population communale.

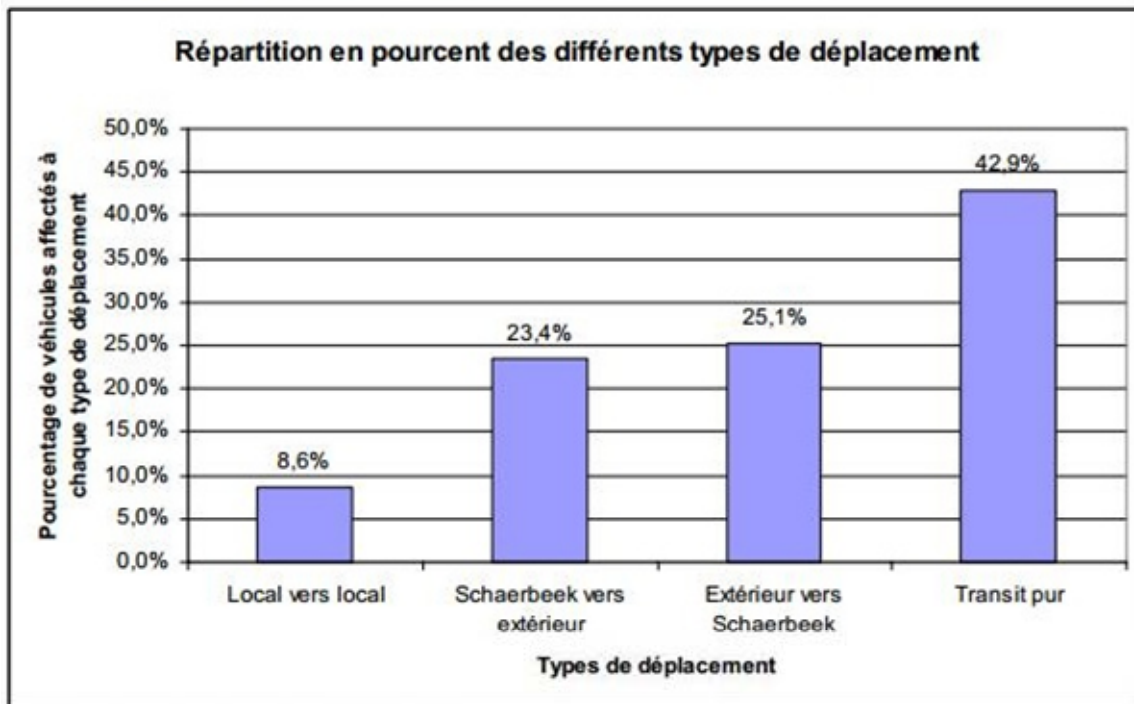


Figure 4: Trafic de transit et trafic local aux heures de pointe du matin. Source : AED (2001)

La circulation de transit atteignait ainsi 43% de l'ensemble des déplacements effectués en 2001 (il n'existe pas de données plus récentes à ce sujet). Cette situation a bien entendu des répercussions sur la saturation des voiries et par conséquent sur les conditions de déplacement à vélo (confort, sécurité, pollution).

Hiérarchie de la voirie et pression automobile

La hiérarchie des voiries telle que proposée initialement dans le PRD a été adaptée dans le Plan Communal de Mobilité afin de répondre aux contraintes de la commune de Schaerbeek en matière de mobilité telles qu'elles ont été brièvement exposées précédemment.

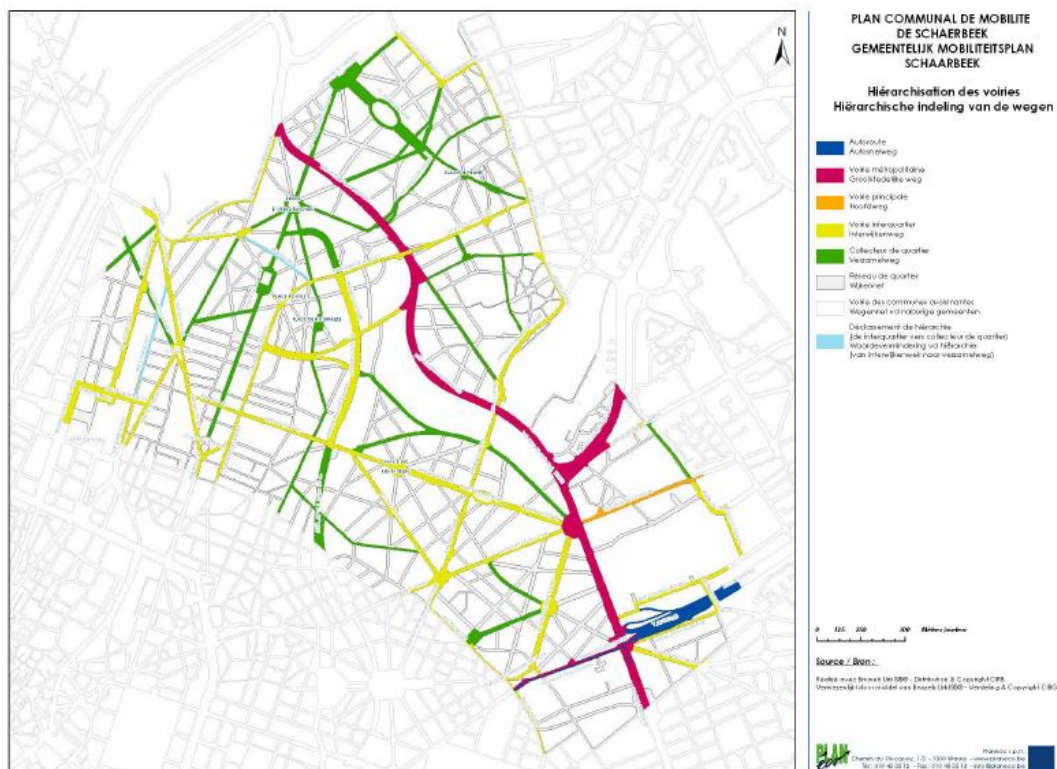


Figure 5: Extrait du plan communal de mobilité de Schaerbeek.

Comme nous avons pu le constater, Schaerbeek est confrontée à un trafic de transit extrêmement élevé. C'est d'ailleurs l'un des constats les plus importants relevés par le Plan Communal de Mobilité. Le nombre important de voiries larges facilite cette situation dans les faits puisque les automobilistes sont incités à emprunter des voiries qui leur semblent destinées. Face au phénomène de trafic de transit sur voirie locale, des collecteurs de quartier ont vu le jour et ont été entérinés dans le schéma de structure du Plan Communal de Mobilité (cf. Voiries en vert sur la carte ci-dessus). Les collecteurs de quartier constituent un niveau intermédiaire entre le réseau local et le réseau inter-quartier. Ces collecteurs de quartier ont pour vocation de soulager les inter-quartiers et d'être déclassées en voiries locales lorsque le trafic aura diminué. Le réseau de collecteurs de quartier (dont certains ont été repris dans le plan Iris II) est particulièrement dense sur le territoire de Schaerbeek.

A Schaerbeek comme dans les autres communes de la Région, l'existence des collecteurs de quartier constitue une arme à double tranchant dans la mesure où ils légitiment une situation existante qui n'est pas souhaitable mais qui semble pourtant inévitable.

Les répercussions de cette saturation de la voirie sont immédiates sur la cyclabilité de la commune : la pression automobile rencontrée sur bon nombre des axes directs de la commune oblige les autorités communales et régionales à réaliser des infrastructures cyclables lourdes afin de garantir la sécurité des cyclistes. Si la mixité ou un simple marquage peuvent s'avérer suffisant quand la circulation est modérée, il convient au contraire de développer des pistes cyclables séparées quand cette circulation devient source d'insécurité objective et subjective. Cette exigence est d'autant plus difficile à rencontrer que la pression sur l'espace public en faveur du stationnement est également très forte et empêche de facto de libérer des emplacements de stationnement en faveur d'aménagements plus généreux pour les cyclistes. Dans un tel contexte, les réaménagements de voirie qui impliquent une diminution du nombre de places de stationnement font débat. C'est pourtant l'un des leviers les plus importants dans le cadre du partage de l'espace public en faveur des modes doux.

Intermodalité et desserte en transports en commun (source : monitoring des quartiers, 2012)

La saturation de la voirie a des répercussions sur l'offre en transports en commun : certaines lignes de bus et de tram souffrent de retards structurels liés au manque de voiries en site propre. Le territoire communal est pourtant bien couvert par les transports en commun. Cette situation est bien illustrée par la carte ci-dessous qui illustre la part de la population à proximité d'un arrêt de transports en commun. Si on se limite aux arrêts de tram (cf. Carte ci-dessous), seule infrastructure lourde en l'absence de métro, la part de la population y ayant accès est bien moindre. Or on sait que l'efficacité et le confort et donc l'attractivité des lignes de tram est bien supérieure à celle des bus, et ce d'autant plus dans une situation de saturation de la voirie.

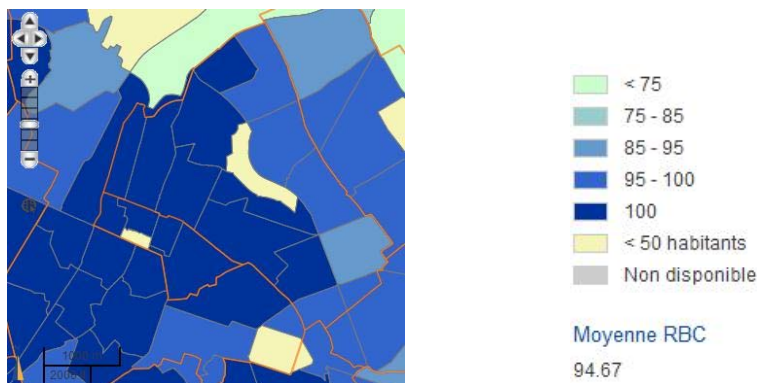


Figure 6: Part de la population ayant accès à un arrêt de transport en commun (moins de 200 m pour les bus, 400m pour les trams et 500 m pour les métros) (en %)

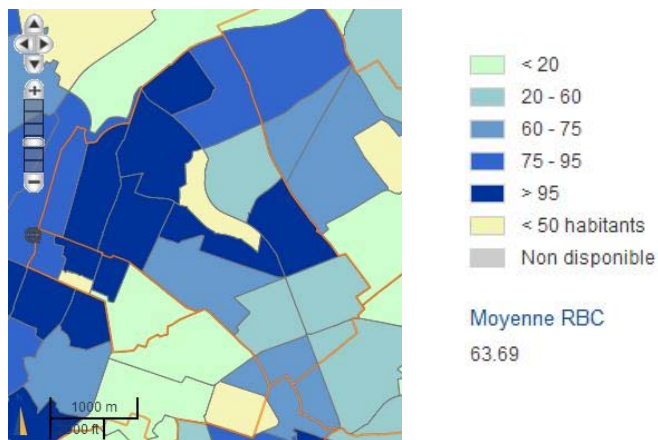


Figure 7: Part de la population ayant accès à un arrêt de tram à moins de 400m de son domicile

Dans ce contexte, le vélo peut constituer un excellent complément dans une logique d'intermodalité : l'efficacité de la combinaison vélo+tram est bien souvent supérieure à celle offerte par la combinaison bus+tram. Comme on le voit, c'est surtout pour les quartiers les plus excentrés (Dailly, Plasky, Reyers et Terdelt) que l'on rencontre cette situation. C'est d'autant plus valable que ces quartiers sont localisés pour la plupart sur le plateau et que la pratique du vélo pour rejoindre le tram peut s'effectuer à plat sur la majeure partie du trajet et laisse au tram la partie la plus dénivelée des trajets.

Il existe par ailleurs des projets importants pour l'offre en transports en commun à Schaerbeek. Compte-tenu de la saturation actuelle de nombreuses lignes ainsi que leur faible vitesse commerciale dans certains quartiers, différents scénarios d'envergure sont évoqués. Un projet de

ligne de métro est notamment à l'étude. Celle-ci relierait la gare du Nord à la gare de Bordet suivant grosso modo un tracé souterrain passant par Liedts, Pavillon, Verboekhoven et Helmet. La réalisation de cette ligne ne devrait pas voir le jour avant 2020. D'autre part, le percement d'un tunnel est également envisagé entre la gare du Nord et le bas de l'avenue Rogier (à proximité du croisement avec l'avenue Paul Deschanel). A nouveau, les délais seraient assez longs. Par ailleurs, cinq gares seront concernées par le réseau RER : Schaerbeek, Meiser, la future gare Josaphat, Evere (proche de Schaerbeek) et la gare du Nord. Si ces projets voient le jour, le potentiel d'intermodalité s'en trouverait largement amplifié. On pense par exemple à la perspective de pouvoir se déplacer à vélo sur le plateau pour rejoindre les lignes qui effectuent la liaison vers le fond de la vallée.

1.2.2 Les initiatives « vélo » à Schaerbeek

L'organisation communale en matière de mobilité en général et de vélo en particulier

Depuis 2003 et jusqu'en 2006, les questions de mobilité étaient abordées dans le cadre d'un groupe de travail mobilité se réunissant tous les 3 mois. Celui-ci était directement géré par l'échevinat qui regroupait à la fois la mobilité, l'urbanisme et l'environnement. En 2006, à la fin de la législature précédente, le service mobilité a vu le jour. Il était à l'époque composé d'un unique conseiller en mobilité. Ses missions initiales consistaient à préparer les GT Mobilité et à accompagner le Plan Communal de Mobilité. Après les dernières élections communales, l'échevinat s'est reconfiguré, déléguant l'urbanisme mais reprenant les travaux publics. Les questions de mobilité et les travaux publics sont alors regroupées au sein d'un même échevinat, ce qui simplifie le fonctionnement interne de l'administration. Depuis 2008, une deuxième personne a intégré le service mobilité afin de prendre en charge, entre autres choses, la gestion du stationnement. A l'heure actuelle, le GT mobilité regroupe les services urbanisme, voirie, bureau d'étude voirie, police ainsi que des représentants des cabinets.

Les questions relatives au vélo sont traitées dans le cadre du GT Vélo qui se réunit tous les 3 mois et se compose du bureau d'étude voirie, du service mobilité ainsi que du GRACQ et du cabinet de la mobilité.

Un GT Bike Pooling existe par ailleurs depuis 10 ans et s'occupe spécifiquement du ramassage scolaire. Il regroupe le service mobilité et les bikers du pôle prévention.

L'accord de la législature actuelle

L'accord de majorité fait référence dès les toutes premières pages à « la multimodalité des déplacements » et « au partage équilibré de l'espace public ». Les outils identifiés « pour relever le défi de la mobilité urbaine » sont les suivants : « lutter contre la saturation de la circulation et du stationnement automobile, favoriser les déplacements cyclistes et piétons, soutenir le développement et l'efficacité des transports en commun, aménager l'espace public pour une plus grande sécurité et convivialité au profit de tous les usagers et des riverains. »

L'agenda 21

L'agenda 21 définit la politique de développement de la commune dans les domaines de l'aménagement, de l'accessibilité, de l'environnement, etc. Il remplit donc la fonction de plan communal de développement dans le sens où il sert essentiellement d'outil programmatique et stratégiques sans valeur réglementaire. Le chapitre relatif à la mobilité se base sur le diagnostic du Plan Communal de Mobilité et réitère ainsi les constats les plus criants sur le territoire schaarbeekois, à savoir : un trafic de transit non maîtrisé et une saturation des voies métropolitaines, principales et des interquartiers. En ce qui concerne spécifiquement les déplacements cyclistes, trois types d'aménagements sont développés au sein de la commune : les pistes cyclables et les bandes cyclables suggérées, les sens uniques limités et les SAS à vélo.

Bike-pooling

Quatre itinéraires (Colignon, Markelbach, Terdelt, Masui) desservent 6 écoles (Aubier, Clair Vivre, Ecole 10, Ecole 17, La Source, Saint Dominique) en empruntant sur une bonne partie de leur trajet les ICC et ICR. Ce service existe depuis 2000 et est assuré par 12 Gardiens de la Paix qui se relayent à tour de rôle.

Les itinéraires cyclables

Bien que ne relevant pas spécifiquement d'une initiative communale, les Itinéraires Cyclables Régionaux¹¹ constituent une armature importante du réseau schaerbeekois. On identifie ainsi :

- L'ICR MM qui suit le Maelbeek en empruntant la rue Portael, l'avenue des Volontaires, l'avenue Paul Deschanel, la rue Thiéfry et la rue de la Limite. Il s'agit là d'un axe qui, selon les modélisations de l'étude RER vélo (résultats publiés prochainement), concentre le potentiel le plus élevé de la Région en terme de fréquentation.
- L'ICR A joignant la place Jamblinne de Meux à la place Gaucheret via l'avenue Milcamps, la rue Victor Hugo, la Grande rue au Bois, la Place des Bienfaiteurs, la rue Devreese, la rue des Pâquerettes, l'avenue des Azalées, l'avenue Louis Bertrand, les rues Degreeef ou Hancart, la place Lehon, la rue de la Poste, les rues Vandeweyer ou Brichaut, la place Liedts, l'avenue de la Reine, le tunnel du tram et l'avenue Thomas.
- L'ICR B dont le tracé correspond à la Place Masui, la rue du Pavillon, la rue Fraikin, l'avenue des Volontaires, la chaussée d'Haecht, l'avenue docteur Dejase, et la rue Wauters
- L'ICR PP reliant l'avenue de la Reine à la rue Verte via la place Liedts.
- L'ICR 1a traversant la commune du nord au sud via l'avenue Gilisquet, l'avenue Latinis, l'avenue Chazal, l'avenue Stobbaert, la rue Markelbacht et la rue Fuss.

Ces itinéraires sont en grande partie tracés sur des voiries locales relevant de la compétence de la commune mais la Région prend en charge les aménagements sur ces itinéraires. Compte-tenu de l'utilité de ceux-ci dans le réseau communal, c'est une opportunité à saisir. Du point de vue des projets d'achèvement du réseau ICR, la Région nous a confirmé que l'ICR A sera balisé cette année et disposera de nouveaux marquages. L'ICR B sera balisé et marqué en 2013. L'ICR 1, déjà fonctionnel, sera balisé en 2013 aux nouvelles normes. L'ICR MM a été aménagé et sera balisé en 2013. Ces informations indiquent qu'aucun aménagement lourd n'est envisagé sur ces itinéraires.

¹¹ L'identification des itinéraires (numérotation et appellation) ne correspond plus à la carte mais les itinéraires restent conformes.

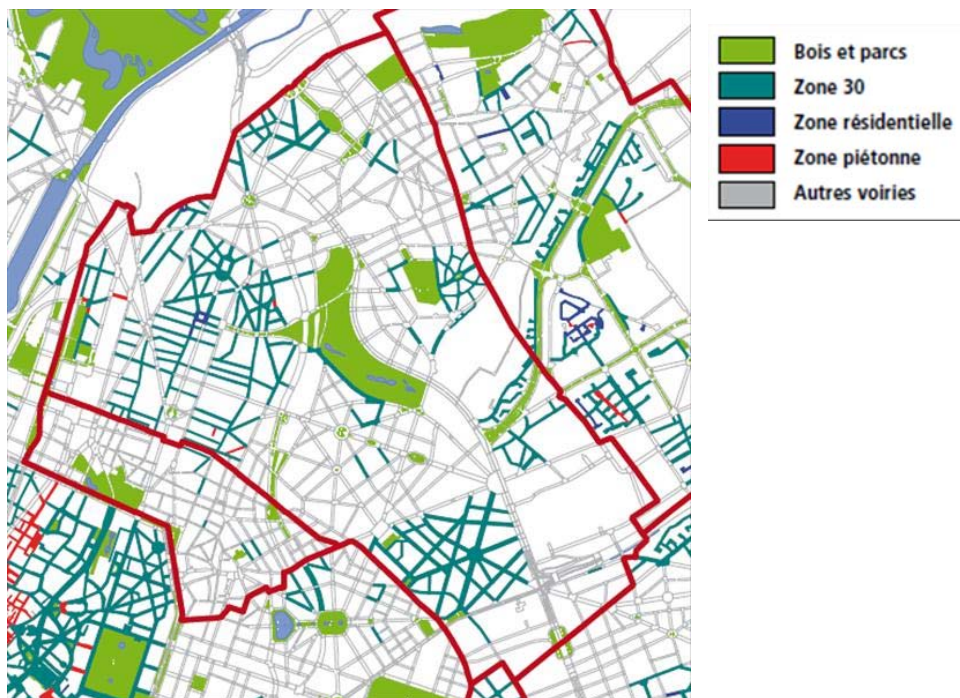


Figure 9: Répartition des zones 30 à Schaerbeek. Source : Bruxelles mobilité 2011.

Le Plan Communal de Mobilité proposait un phasage qui semble relativement bien respecté même si certaines concessions ont été faites. La mise en zone 30 est accompagnée sur le terrain par une série d'aménagements favorisant le respect de la limitation et par des opérations de communication visant à expliciter les avantages de la mesure. Les aménagements prévus sont pourtant parfois difficilement acceptés dans les quartiers où ils sont perçus comme une entrave à la liberté de circuler et certains, bien que programmés, ont été abandonnés.

Les stations Villo

Le territoire communal est bien quadrillé par les stations Villo. Si on rapporte le nombre de stations à l'étendue de la commune, c'est même l'une des communes les mieux couvertes. Pourtant, l'utilisation reste à la traîne: à l'exception des deux stations très proches l'une de l'autre de la gare du Nord, les données disponibles font état de peu de mouvements par rapport à ce qui est enregistré dans d'autres communes de première couronne de la Région¹³. Le potentiel reste donc important.

La flexibilité du Villo devrait pourtant répondre à certaines contraintes spécifiques aux quartiers denses, à savoir le peu d'espace au sein des immeubles de logements. Il faut croire que d'autres éléments peuvent expliquer ce peu de recours au vélo. Citons par exemple le manque d'infrastructures cyclables et la connotation défavorable du vélo parmi les populations les plus défavorisées. Il s'agit là de deux leviers importants de la politique cyclable régional qui pourrait trouver un appui local via les communes.

¹³ Ces données datent cependant de 2010 et devraient être actualisées afin de refléter la situation actuelle. Cette actualisation n'est malheureusement pas encore disponible.

1.2.3 Le vélo en pratique

Les observatoires communaux et régionaux

En ce qui concerne l'Observatoire régional¹⁴, un seul point de comptage est localisé sur le territoire communal : le carrefour Diamant.

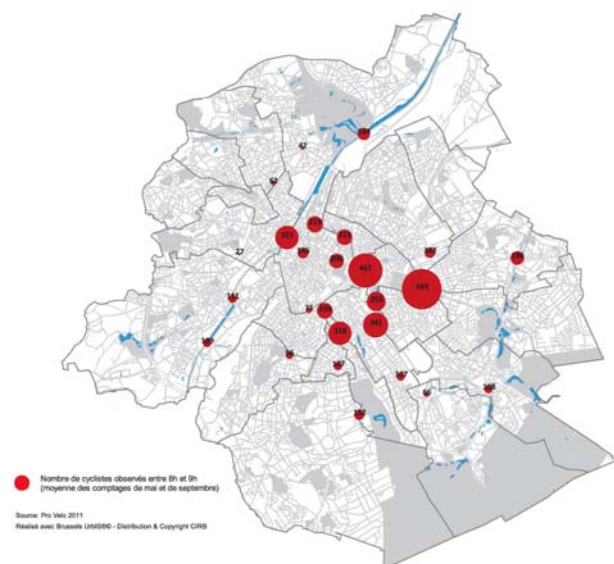


Figure 10: Comptages Observatoire régional du vélo.

Depuis 2002, la locale du Gracq organise en parallèle un observatoire communal basé sur des comptages organisés en 6 points, 2 autres ayant été ajoutés récemment. Ces points sont localisés sur la carte ci-dessous. La méthodologie diffère légèrement entre les deux sources dans la mesure où le comptage s'effectue de 8h à 9h dans le cadre de l'Observatoire régional et de 7h30 à 8h30 dans le cadre de l'observatoire communal. Les résultats restent cependant largement comparables et reflètent bien l'ampleur du flux cycliste pendant un heure de pointe.



Figure 11: Comptages locale du Gracq de Schaerbeek

point de comptage	nb cycliste moyen 2011	augmentation annuelle moyenne
Place Dailly	98	+ 19%
Rond Point Deschanel	99	+ 13%
Croisement Haecht – Tilleul	78	pas assez de recul
Croisement Lambermont – Navez	109	+ 20%
Croisement Latinis – Gilisquet	127	+ 25%
Croisement Léopold III – Wahis	108	+ 12%
Place Liedts	99	+ 26%
Croisement Noyer-Milcamps	149	pas assez de recul
Carrefour Diamant	135	+ 12%
moyenne RBC		+ 13%

Figure 12: Résultats des comptages 2011, croissance annuelle moyenne depuis 2002

¹⁴ Observatoire du vélo 2011 de Pro Vélo

L'augmentation moyenne annuelle des cyclistes au cours des 10 dernières années est bien supérieure à celle observée en moyenne en Région de Bruxelles-Capitale puisqu'elle tourne bien souvent autour des 20% contre une moyenne régionale de 13% « seulement ». Si la plupart des points de comptage sont localisés sur le tracé des ICR, d'autres sont localisés hors de ces axes. L'importance de ces derniers en tant que point de passage des cyclistes est pourtant tout aussi manifeste. Ces chiffres démontrent l'augmentation de l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens sur le territoire communal et ce malgré une infrastructure relativement peu adaptée à l'heure actuelle. Compte-tenu de ses résultats, l'observatoire communal tel qu'il existe à l'heure actuel pourrait être exploité de manière beaucoup plus proactive et servir à légitimer certains aménagements. D'un point de vue qualitatif, des informations complémentaires pourraient également être tirées de l'observatoire et indiquer par exemple le comportement des cyclistes dans des situations problématiques (ex : traversée de la place Liedts).

La cyclabilité sur le terrain

La visite de terrain effectuée en présence des membres du GT Bypad et complétée par d'autres visites individuelles permet d'identifier plusieurs tendances de la cyclabilité à Schaerbeek. Celles-ci sont présentées sans soucis de hiérarchie et sans prise en compte du gestionnaire de voirie, elles reflètent simplement le ressenti sur le terrain. Lorsque ces constats peuvent être corroborés par des données objectivées et par les discussions avec les membres du GT Bypad, nous y avons eu recours :

- Une pression automobile importante (vitesse et volume) sur les voiries métropolitaines et principales mais également sur les inter-quartiers (ex : chaussée de Haecht, rue des Palais, avenue Rogier...), les collecteurs de quartier (rue Royale Sainte-Marie, rue Gallait, avenue Princesse Elizabeth, place Verboekhoven, avenue des Azalées,...) et même sur certaines voiries locales (rue Josaphat, rue Général Eenens, rue Rubens entre la rue Royale Sainte-Marie et la chaussée d'Haecht,...). Dans certains cas c'est souvent la largeur importante de nombreuses voiries qui incite les automobilistes à les emprunter à mauvais escient. Cette pression implique une élévation des besoins des cyclistes en matière d'aménagements : si la mixité peut être satisfaisante dans des voiries peu fréquentées, la situation est toute autre quand la pression automobile se fait sentir. Les pistes cyclables marquées, et dans certains cas des pistes cyclables séparées seraient bien souvent nécessaires à pression automobile constante.
- Une volonté de la part des autorités communales de créer de petits aménagements de confort à l'usage des cyclistes (ex : raccourcis dans les parcs, entre deux boucles dans une zone 30,...).



Square Huart Hamoir



Rue Edouard Fiers



Traversée de l'avenue Louis Bertrand à hauteur de la rue de la Ruche



Place de Houffalize

- Des quartiers où la mise en zone 30 correspond effectivement à un apaisement du trafic via des aménagements physiques et des plans de circulation bien conçus (dispositifs ralentisseurs, boucles de circulation, mises à sens uniques,...).



Rue Vandeweyer



Avenue Paul Deschanel

- Des voiries larges qui permettent, parfois moyennant réaménagement de façade à façade, de disposer d'un espace confortable pour les cyclistes (PCM ou PCS selon les cas).

Avenue Paul Deschanel (actuellement PCM mais Avenue Louis Bertrand (pas de marquage



PCS potentielle sur un ICR et probable itinéraire RER vélo)



actuellement mais PCM ou PCS possible sur ICR)



Rue Demolder (PCM dans un sens et BCS dans l'autre)



Avenue Milcamps (SUL généreux avec marquage de PCM sur toute la longueur)

- Une politique de généralisation des emplacements de stationnement pour vélos lors des réaménagements de voirie



Placement d'arceaux dans le cadre d'un marquage de réduction de la voirie



Placement d'arceaux dans le cadre de l'aménagement d'une oreille de trottoir



Placement d'arceaux à l'occasion d'une modification du plan de circulation aux abords de l'école Saint-Dominique



Placement d'arceaux dans le cadre du dégagement d'une entrée

- Quelques carrefours très larges, peu lisibles et mal adaptés aux modes doux. Plusieurs projets d'amélioration en cours



Place Liedts

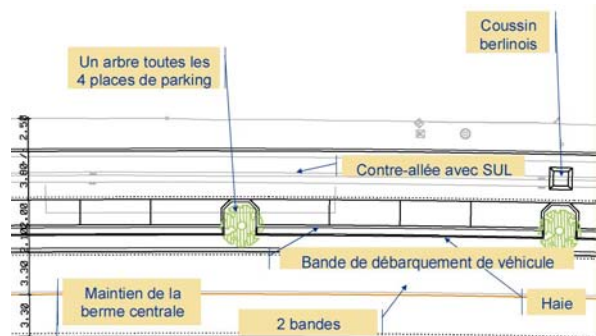


Place Meiser

- Très peu de pistes cyclables séparées et mauvaise conception de celles qui existent



Boulevard Lambermont : Piste cyclable séparée avec réinsertion dans les carrefours tardive (ne permettant pas le placement aisé dans le SAS) et masquée (risque de conflit avec les automobilistes qui tournent à droite)



Projet de Bruxelles Mobilité de création d'une contre-allée sur le Boulevard Lambermont. Projet abandonné car jugé non prioritaire dans un contexte de restriction budgétaire.

- Cohabitation difficile avec les trams sur certains axes



Chaussée d'Haecht



Cycliste coincé entre le trottoir (ou le stationnement) et les rails à la rue Gallait



Contournement de l'église Royale Sainte-Marie (pavés glissants et déchaussés + rails de tram en courbe)



Pavés bombés rue Van Oost

- Une initiative communale en matière de stationnement pour les riverains. Offre qui reste insuffisante pour répondre à la demande. En recherche de solutions généralisables.



Offre communale de stationnement pour les vélos des particuliers



Initiative d'un particulier pour répondre au manque de place dans les logements

La liste des points noirs identifiés sur le terrain peut s'établir comme suit:

- Place Meiser
- Boulevards Général Wahis et Lambermont
- Boulevard Auguste Reyers
- Place Liedts
- Rue de Brabant
- Rue Van Oost
- Place Verboekhoven
- Avenue Rogier entre la place des Bienfaiteurs et la chaussée d'Haecht
- Traversée de la chaussée de Louvain entre la rue Thomas Vinçotte et la rue du Noyer
- Chaussée d'Haecht

1.3 La méthode BYPAD

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

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

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

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

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

Figure 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 cyclable** :

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

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

Figure 15: BYPAD: valeur ajoutée pour le PLAN VELO

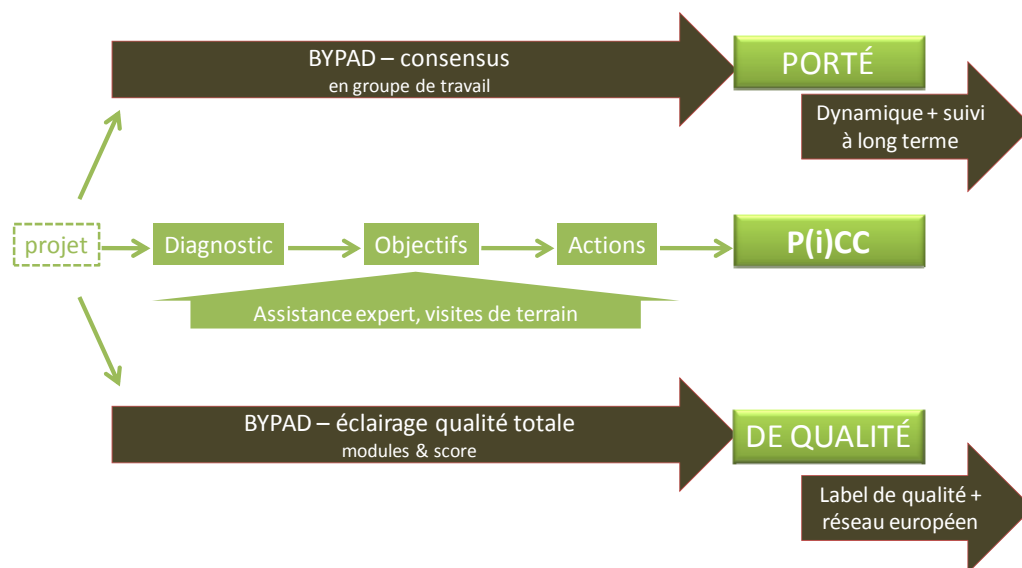


Tableau 1 – Calendrier de l'AUDIT BYPAD

27 mars 2012	Journée de lancement
3 mai 2012	GROUPE DE TRAVAIL 1 : réunion de lancement
7 mai 2012	Réunion de travail avec CEMA
5 juin 2012	Visites de terrain
14 juin 2012	GROUPE DE TRAVAIL 2 : réunion de consensus
20 juillet 2012	Rapport intermédiaire
7 septembre 2012	GROUPE DE TRAVAIL 3 : réunion pistes d'action
12 octobre 2012	Rapport final AUDIT BYPAD

Tableau 2 – Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Nom	Fonction
Usager	L. Degraer	Gracq
Usager	M. Van der Weerden	Gracq
Usager	M. Rondas	Nouvelle cycliste
Politique	C. Smeysters	Échevine mobilité
Politique	M. Keukeleire	Chef cab C. Smeysters
Politique	E. Noël	Échevin classes moyennes
Politique	L. Denys	Échevin culture néerlandaise
Fonctionnaire	A. Grégoire, B. Velghe	Service Mobilité
Fonctionnaire	E. De Leeuw	Service Urbanisme
Fonctionnaire	M. Gillain	Service Voirie
Fonctionnaire	V. Michaux	Police

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Un score a été attribué à chaque question (cf. détail pages suivantes). Les questions pouvant être regroupées au sein de 9 modules, il est également possible de déterminer le score de chaque module en calculant la moyenne. Les résultats par module, synthétisant l'ensemble du questionnaire, sont présentés ci-dessous :

Tableau 3 : Modules de l'évaluation BYPAD

Besoins des cyclistes	2,0
Responsabilité et Coordination	2,0
Politique cycliste dans les textes	2,5
Moyens et Acteurs	2,0
Infrastructure	2,0
Communication et Promotion	1,8
Education	3,0
Actions complémentaires	1,5
Evaluation et Impacts	0,5

Figure 16: Diagnostic BYPAD

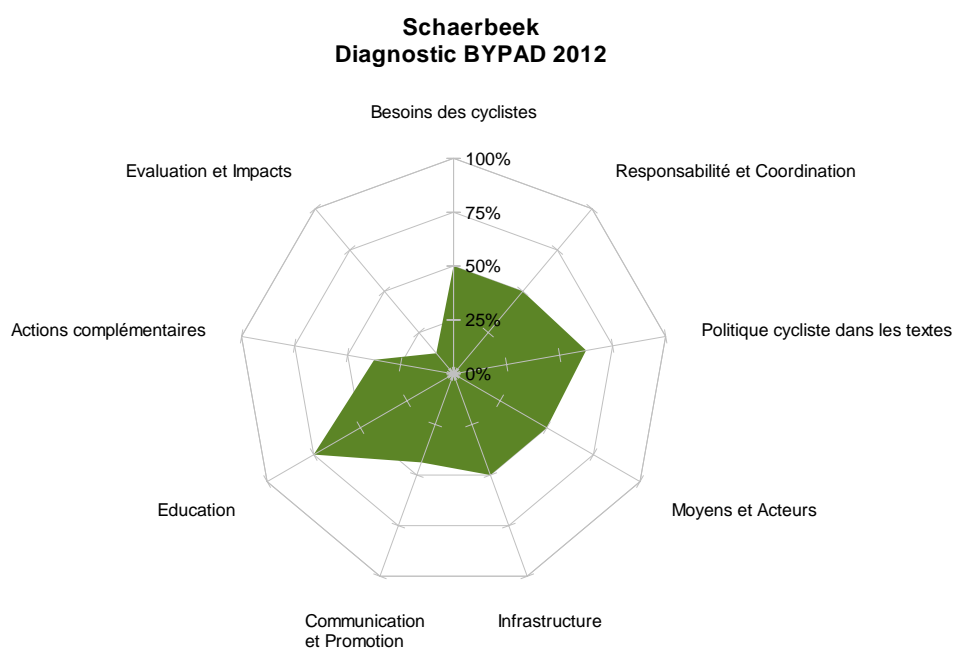
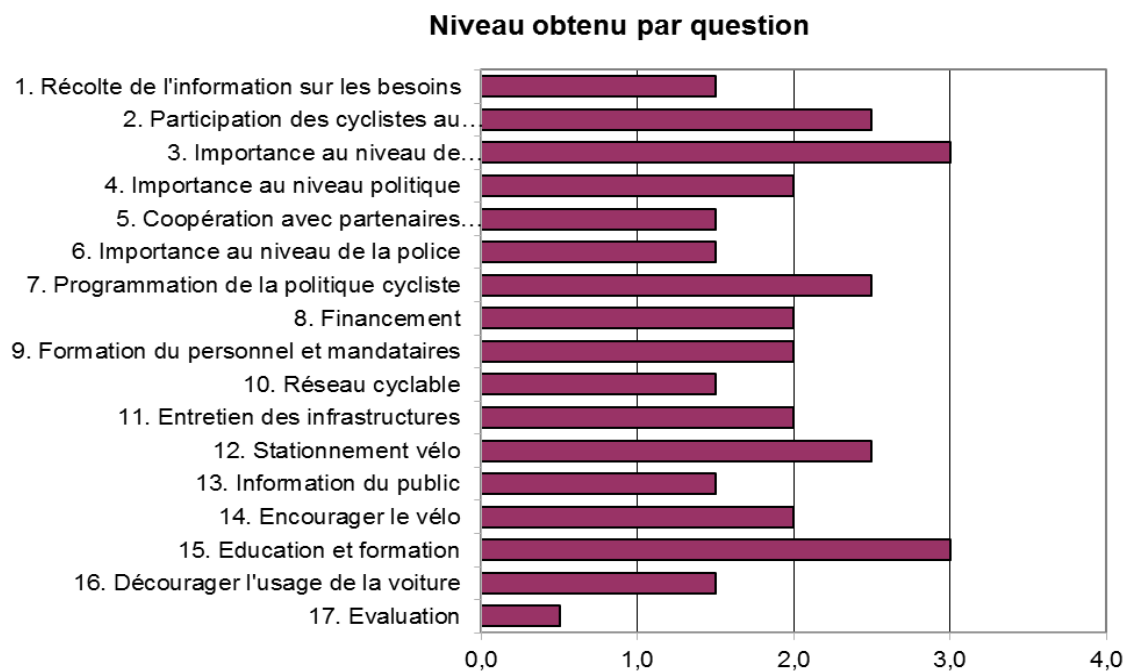


Tableau 4: Niveau obtenu par question



1.5 Le diagnostic par question

1.5.1 Besoins des cyclistes (2,0)

Question 1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes? Score : 1,5

FORCES

- La locale du GRACQ effectue des comptages réguliers sur 8 carrefours. Les données sont disponibles de manière globale et par profil (homme, femme, enfants de moins de 12 ans).
- Bon nombre d'employés des services communaux sont concernés par les questions de mobilité sont eux-mêmes cyclistes et leur expérience personnelle peut donc nourrir la réflexion.

FAIBLESSES

- Les comptages sont réalisés à l'initiative du Gracq et sont donc tributaires du secteur associatif. Ils sont insuffisamment exploités par l'administration : on sait qu'ils existent mais sans savoir quand ni comment les utiliser (mesure du nb de cyclistes?, de leur localisation?, de leurs préférences?). Ces comptages ne sont pas mis en relation avec les comptages de voitures et ne permettent donc pas de mesurer l'ampleur de la présence des cyclistes en tant que mode de déplacement à part entière alors que cet élément permettrait parfois de justifier des aménagements.

Question 2 : Quelles sont les possibilités pour les cyclistes de participer activement au processus décisionnel de la politique de mobilité? Score : 2,5

FORCES

- Un groupe de travail vélo existe et fonctionne bien. Il se réunit tous les 3 mois. Sont présents : un représentant de la locale du GRACQ, le service mobilité, le service voirie, le service bureau d'étude voirie, le cabinet mobilité.

FAIBLESSES

- Bien qu'ils aient été présents tout un temps, on constate l'absence des services police et urbanisme.

1.5.2 Responsabilité et coordination (2,0)

Question 3 : Au niveau de l'administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ? Score : 3,0

FORCES

- Les membres de l'administration concernés par la question du vélo (mobilité, voirie, urbanisme) sont motivés et pour certains cyclistes au quotidien . La stratégie écolo qui consiste à concentrer les compétences en matière de mobilité et de travaux est appliquée et la collaboration entre services s'en trouve facilitée. Un groupe de travail mobilité se réunit tous les 3 mois. Il comporte : services mobilité, urbanisme, voirie, bureau d'études voirie, police, représentants des cabinets (classes moyennes, population et état civil, mobilité et travaux,...). La composition large du GT mobilité permet de désamorcer les oppositions qui pourraient apparaître au sein du Collège au moment de la validation d'un projet.

FAIBLESSES

- Il n'y a pas de principe qui impliquerait qu'on privilégie les modes doux dans les aménagements quels qu'ils soient.
- Il y a une forte dépendance des personnalités en place même si l'existence des groupes de travail mobilité et vélo est assurée.
- Le principe STOP (priorité aux piétons et aux cyclistes d'abord, aux transports en commun ensuite et enfin à la voiture individuelle) n'est pas encore inscrit dans toutes les têtes.

Question 4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique cycliste ? Score : 2,0

FORCES

- La mobilité, et plus particulièrement la place donnée aux modes doux, figurent en bonne place au sein de l'accord de majorité. L'échevine de la mobilité défend les principes pro- cyclistes. Plusieurs documents « officiels » mais non réglementaires entérinent des projets visant à développer les modes doux (accord de majorité, PCM, agenda 21,...). La présence des cabinets des échevins au GT mobilité permet de désamorcer les oppositions qui pourraient apparaître au sein du Collège.

FAIBLESSES

- Il existe pourtant une opposition aux projets cyclistes au sein même du Collège. Il y a donc une forte dépendance des personnalités en place et l'incertitude est de mise pour l'après élection. L'asbl « Droit de Rouler et de se Parquer » est très active sur la commune.

Question 5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, IBGE,...) Score : 1,5

FORCES

- La cellule vélo régionale est considérée comme dynamique et développant une bonne stratégie.

FAIBLESSES

- Il existe une frustration en terme de coopération avec la Région au niveau du suivi et de la réalisation. Il n'y a pas de procédure claire permettant de s'assurer de l'implication systématique de la cellule vélo régionale sur les projets. Même dans le cas de projets régionaux, la cellule est parfois moins bien informée que la commune. Quand la commune demande un PU à la Région pour des aménagements cyclables, la cellule vélo n'est pas systématiquement impliquée.

Question 6 : Quelle est l'implication de la police dans le développement de la politique cycliste? Score : 1,5

FORCES

- Impliquée précédemment.
- Une patrouille de police à vélo existe et ils sont sur le terrain régulièrement.

FAIBLESSES

- Faible implication actuellement. Forte dépendance des personnalités en place.

1.5.3 La politique cyclable dans les textes

Question 7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée? Score : 2,5

FORCES

- Il existe une liste de ce qui devrait être réalisé à court terme. Le PCM identifie des ICC.

FAIBLESSES

- Pas de vision, ni d'objectifs, ni de calendrier contraignant.

1.5.4 Moyens et acteurs

Question 8 : Le financement permet-il de soutenir la politique cycliste? Score : 2,0

FORCES

- Existence d'un budget « marquage » à l'ordinaire (environ 80.000 euros). Réurrence. Existe aussi un article « entretien ».

FAIBLESSES

- Seulement porté par l'échevine de la mobilité : trop dépendant de la personnalité d'une échevine.

Question 9 : Qu'est-il fait pour améliorer les qualifications du personnel et des mandataires concernés par la matière? Score : 2,0

FORCES

- Les membres de l'administration peuvent se former au niveau régional. La plus-value que pourraient offrir les expériences étrangères est bien comprise bien qu'elle n'ait fait l'objet que de peu de concrétisations à l'heure actuelle.

FAIBLESSES

- Il n'existe pas de politique de formation pour le personnel. Les initiatives dépendent donc entièrement des demandes du personnel

1.5.5 Infrastructure et sécurité

Question 10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant? Score : 1,5

FORCES

- La commune poursuit une politique d'augmentation des marquages.
- Une série d'ICC complète les ICR. La réalisation des ICR est accélérée quand ceux-ci sont intégrés dans un projet communal.

FAIBLESSES

- Les marquages sur voiries larges permettent de sécuriser le trajet des cyclistes avertis mais rien n'est fait pour les nouveaux cyclistes ou les plus jeunes.
- Les délais sont très long pour la réalisation des ICR. Les ICC ne sont actuellement pas connectés avec ceux d'Evere.

Question 11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables? Score : 2,0

FORCES

- Un article « entretien des marquages » est précisé au budget.

FAIBLESSES

- Il n'y a pas de suivi organisé des besoins d'entretien.

Question 12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée? Score : 2,5

FORCES

- Le règlement communal d'urbanisme est appliqué de manière très rigoureuse en ce qui concerne le local à vélo dans les nouveaux immeubles.
- Il existe une politique généralisée de placement d'arceaux lors des réaménagements de voirie (oreilles de trottoir,...).
- Des box vélos accessibles aux résidents existent déjà en voirie.

FAIBLESSES

- Le nombre de box vélos est largement insuffisant par rapport à la demande.
- Le modèle actuel de box souffre d'inconvénients qu'il faut dépasser (taille, prix,...)
- La cartographie des emplacements de stationnement n'est pas tenue à jour de manière régulière depuis le PCM.
- La demande de parking vélo à usage résidentiel est trop peu connue. La commune doit savoir dans quels quartiers il y a des demandes pour décider l'implantation des parking vélo quartier.

1.5.6 Communication et éducation

Question 13 : Comment le public est-il informé et sensibilisé à la politique cycliste? Score : 1,5

FORCES

- Une brochure à vocation pédagogique a été éditée dans le cadre de la mise en zone 30. Quand il y a des nouvelles relatives à la politique cyclable, l'information est communiquée via le journal communal

FAIBLESSES

- Pas d'outil spécifique

Question 14 : Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles? Score : 2,0

FORCES

- Réseau associatif très dynamique

FAIBLESSES

- Pas d'outil spécifique, pas d'appui sur le réseau associatif

1.5.7 Promotion et partenariats

Question 15 : Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo?
Score : 3,0

FORCES

- Inscription dans le cadre du brevet (6 classes/an)

FAIBLESSES

- Le GRACQ organise la formation pour les adultes via les vélo-traffic

1.5.8 Actions complémentaires

Question 16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture? Score : 1,5

FORCES

- Plusieurs projets visent à diminuer le trafic de transit et à faire respecter la hiérarchie des voiries.
- Il existe des demandes citoyennes pour des aménagements dissuasifs pour la voiture (population « bobo »)

FAIBLESSES

- La diminution du nombre de places de stationnement est très difficile à obtenir. Elle se fait au moment d'un réaménagement ponctuel (oreilles de trottoir,...). Mais cette logique empêche la libération de l'espace public pour des aménagements linéaires (pas de suppression des places de parking pour réaliser une piste cyclable séparée). L'asbl « Droit de Rouler et de se Parquer » est très active sur la commune.
- Mise en zone 30 de certains quartiers avec modification des plans de circulation et aménagements souvent contestés par certaines franges de la population.

1.5.9 Évaluation et impacts

Question 17 : Comment la politique cycliste est-elle évaluée ? Score : 0,5

FORCES

- Volonté de se doter d'outils 'évaluation

FAIBLESSES

- Pas de suivi des réalisations. Constat transversal toutes compétences communales confondues. Manque d'outils d'évaluation

1.6 Pistes d'actions par module

Le plan d'action vélo pour la commune de Schaerbeek, qui fera suite à l'audit Bypad, consistera en un ensemble de mesures cohérentes visant à élever le niveau de qualité de façon à attirer de nouveaux cyclistes. Les pistes d'actions mentionnées ci-dessous ont été proposées et discutées lors de la 3e réunion Bypad, aussi appelée "GT Pistes d'actions". Il s'agit de pistes à explorer et préciser lors de la rédaction du Plan d'action vélo pour la commune (décembre 2012). Les actions considérées par les membres du groupe de travail comme pouvant avoir un effet levier maximal apparaissent en caractères gras.

1.6.1 Besoins des cyclistes

- Mettre sur pied un outil afin de permettre aux citoyens de signaler les problèmes relatifs à l'infrastructure (à développer au niveau régional avec une procédure de renvoi aux communes en fonction du gestionnaire de voirie)
- Utiliser les comptages réalisés par le Gracq. Les compléter le cas échéant dans le cadre de nouveaux projets.
- Réintégrer la police (et l'urbanisme dans certains cas) au sein du GT vélo (créer un ordre du jour spécifique sur le rôle de la police?). L'échevin qui anime doit pouvoir interpeler le Bourgmestre et "exiger" la présence de la police.
- Développer une boîte à suggestions/plaintes sur le site internet (seulement si il existe une procédure de suivi)

1.6.2 Responsabilité et coordination

- Adopter le principe STOP dans le cadre des aménagements de voirie et la gestion des chantiers
- Former les élus
- Responsabiliser les élus vis-à-vis de la majorité silencieuse qui ne conteste pas les aménagements favorables aux modes doux.
- Systématiser la coopération avec les communes voisines et Bruxelles Mobilité
- Mieux faire appliquer la procédure d'attribution des PU à la Région pour permettre l'intervention de la cellule vélo régionale
- Redéfinir le rôle de la police dans la politique vélo et évaluer les besoins en formation (plusieurs communes à la fois)
- **Informers les nouveaux agents sur la disponibilité de vélos de services (+ activité découverte pour le personnel communal)**

1.6.3 La politique cyclable dans les textes

- En fonction de la nouvelle majorité en place, obtenir l'inscription du plan vélo dans la déclaration de politique générale.
- Le plan vélo communal devra jouer le rôle d'outil de planification (+ infos plus techniques sur le budget,...)

1.6.4 Moyens et acteurs

- **Organisation de visites de terrain pour les techniciens et les élus** dans des villes ayant mis en place des solutions qui semblent transposables au contexte de Schaerbeek moyennant adaptation. Rencontre de techniciens ET d'élus.

1.6.5 Infrastructure et sécurité

- **Adopter un niveau d'exigence élevé des infrastructures par type de voirie** et vérifier son application sur le terrain. Cette logique permet d'envisager la meilleure solution en premier lieu et de devoir argumenter clairement tout nivellement par le bas du niveau d'exigence.
- Etablir un état des lieux cartographique du linéaire cyclable et des points noirs. Intégrer les projets et le mettre à jour progressivement.
- **Planifier la résolution des points noirs** mentionnés dans le PCM.
- Mise à niveau progressive du réseau existant aux normes du Vadémécum. Comme il s'agit des ICR, évaluer l'intervention de la Région.
- Mise en place d'un outil de suivi des besoins en entretien
- **Développement de nouveaux itinéraires cyclables communaux** venant renforcer le maillage des itinéraires cyclables régionaux selon les standards du vadémécum : **liaison gare de Schaerbeek à gare Josaphat, liaison Sainte-Marie – Colignon – Cage aux Ours, traversée du parc Josaphat selon certains itinéraires privilégiés**, liaison entre l'Avenue Louis Bertrand et la place Meiser
- **Prévoir une signalisation directionnelle** sur les ICC complétant celle qui accompagnera les ICR.
- **Etablir une procédure claire de demande pour les box vélos et le stationnement en voirie** (x personnes dans un quartier suffisent, accusé de réception, suivi,...) et la communiquer au public (site, journal, affiches...)
- Etablir un état des lieux cartographique du stationnement (type et nombre). Intégrer les projets et le mettre à jour progressivement.
- Identifier un modèle standard de box vélo
- **Mise en place de projets pilotes relatifs au stationnement résidentiel : identifier des rez-de-chaussée qui pourraient être loués par la commune et mis à la disposition des riverains pour garer leur vélo (profiter des contrats de quartier).**

1.6.6 Communication et promotion

- **Développer une stratégie locale de communication** qui s'appuie sur les relais locaux (écoles, associations,...)
- Développer la partie « vélo » du site internet de la commune et en assurer le suivi
- **Editer une carte "vélo" communale** en se basant sur le fond de carte de la Région et en y ajoutant les éléments pertinents au niveau local (ICC, stationnement longue durée,...)
- **Proposer aux nouveaux inscrits à Schaerbeek une promenade découverte de la commune à vélo.**
- **Travailler sur le plan de mobilité du personnel** (déplacements domicile-travail et déplacements de service)

1.6.7 Education

- Consolider l'équipe des bikers et définir leurs missions

- Relayer les formations organisées par le GRACQ via la page vélo du site internet ou le journal communal

1.6.8 Actions complémentaires

- Faire appliquer systématiquement la hiérarchie des voiries au travers des aménagements, plans de circulation,...
- Adopter le principe selon lequel les parkings souterrains étudiés seront réalisés en compensation de places perdues en surface dans le cadre d'aménagements en faveur des modes actifs, des transports publics et de la convivialité de la rue.

1.6.9 Évaluation et impacts

- Mise en place d'outils de suivi (indicateurs, tableaux de bord,...) complémentaires à la cartographie.

2 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 groupes sont traduit dans un plan d'action concret.

2.1 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**. Ceci implique que :

- 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 améliorer 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 5 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cyclable	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
ANCER 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.

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

2.2 Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

2.2.1 Orientations pour la cyclabilité

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

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, 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 seront 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**.

Une grille d'aide à la décision en matière d'aménagements cyclables se révélera utile afin de garantir un niveau d'exigence élevé sur l'ensemble des itinéraires. Cet outil d'aide à la décision doit tenir compte à la fois de :

- la spécialisation de la voirie telle qu'elle apparaît sur la carte du PCM
- de la vitesse effective du trafic motorisé
- de la densité du trafic
- du niveau de hiérarchie dans le réseau cyclable

En plus de ces paramètres, la question de la pente joue également un rôle important dans le choix de l'aménagement, et ce pour deux raisons : 1) dans l'effort, le cycliste est amené à louvoyer et a donc besoin d'un espace plus protégé, 2) la respiration étant plus profonde et plus fréquente dans l'effort, la nécessité de se trouver à l'écart du trafic est d'autant plus importante pour limiter l'inhalation de particules fines ou autres.

Tableau 6: Grille décisionnelle cyclabilité

Spécification des voies en BMC			Hiérarchie du réseau cyclable		
Vitesse limite (V _{lim})	Volumés de trafic		Réseau de base (V _{lim} < 30km/h)	ICR / OC (V _{lim} > 30km/h)	Réseau ECV (V _{lim} > 30km/h)
RUES SUPRA LOCALES					
Voie métropolitaine	60, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voie latérales		
Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (UD ou BD)		
		> 3000 (2 x 2, 2x1)			
	50	< 3 000 (2 x 1)			
		> 2 000		Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées	
Voie interquartier	50	< 2 000	Pistes cyclables marquées (préférence)	Ou bien bande bus + vélo	
RUE LOCALES (à l'échelle du quartier)					
Collecteur de quartier	30	> 2 000			
		< 2 000		Pistes cyclables marquées	
Rue de quartier	30	> 1 000	Mixité: bandes cyclables suggérées	(en cas de montée-piste cyclable marquée)	
		< 1 000	Mixité / zone résidentielle		Rue cyclable (V _{lim} > 2 x 1rate)

Précisions

- Logique de zone : volume de trafic + nombre de cyclistes = conflits potentiels = besoin de séparation
- Le réseau de base vélo = toutes les rues collect. être apt. vélos
- Capacité des cyclistes : situation actuelle (comptage) ou potentiel (collaborés)
- V_{lim} = vitesse maximale de fait (85% des véh. cules) - une zone 30 non-respectée est à traiter comme rue à 50 km/h et bien à apaiser

Rappel : sur les itinéraires vélos (ICR, OC) en rue locale, ces mesures d'apaisement de la circulation sont indiqués, pour améliorer 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, voir TP et law)
- Diminuer la vitesse effective = dispositifs physiques de réduction des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, décalagements d'axe, chaussées berlinoises) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en maintenant le gaine pour cyclistes (bypasse)
- Libérer l'espace nécessaire pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

Il est utile de rappeler que la grille ne doit pas être interprétée de manière trop littérale. En d'autres termes, avant d'envisager un aménagement conséquent (en budget et en espace), il peut se révéler plus utile de jouer sur la limitation des vitesses et du trafic.

2.2.2 Concevoir un réseau cyclable structurant

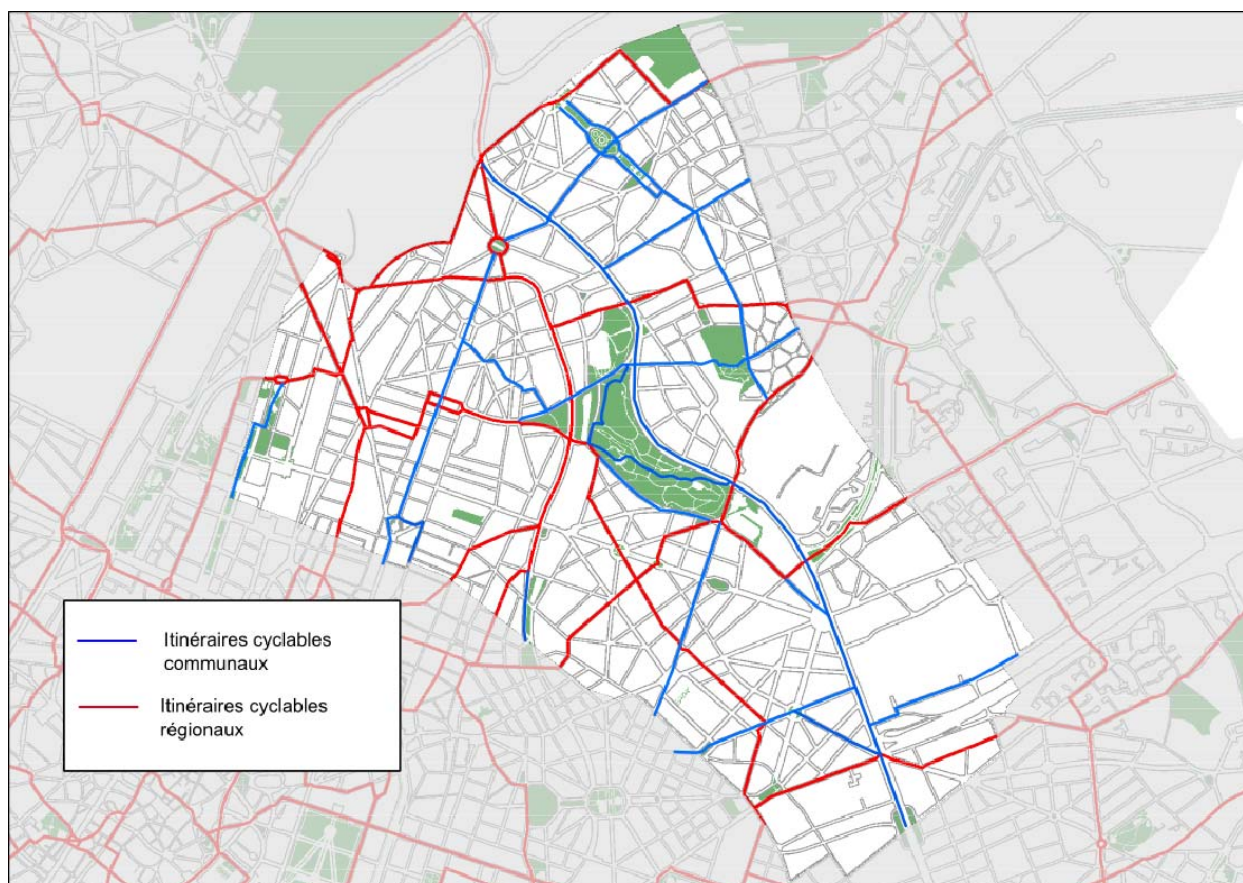
A l'échelle de la commune de Schaerbeek, les Itinéraires Cyclables Régionaux offrent déjà une belle armature que certaines liaisons locales pourraient utilement compléter (cf. carte à la page suivante) :

- entre l'église Royale Sainte Marie et la cage aux Ours
- entre l'avenue Louis Bertrand et la place Meiser
- entre l'avenue Louis Bertrand et la gare Josaphat
- entre la gare de Schaerbeek et la gare Josaphat
- entre la cage aux Ours et l'école de la sainte-Famille
- le long du boulevard du Lambermont
- au travers du parc Josaphat
- le long de l'espace Gaucheret

En plus de ces nouvelles liaisons, certains tronçons des Itinéraires Cyclables Régionaux pourraient être l'objet d'aménagement visant à augmenter leur niveau de qualité et apparaître ainsi comme des itinéraires cyclables réellement structurant.

Enfin, les grands axes, dont le caractère direct n'est plus à démontrer, devront également se doter d'aménagements conformes aux prescriptions énoncées ci-dessus.

Figure 17: ICR et ICC dans la commune de Schaerbeek



2.2.3 Solutions techniques pour les besoins des cyclistes et le contexte local

Sur base du profil des voiries, différentes solutions techniques sont proposées afin d'améliorer la cyclabilité du réseau exposé ci-dessus. La carte permet de mieux localiser celles-ci. A ce stade, il ne s'agit bien entendu que d'ébauches et des études plus complètes devront être réalisées pour vérifier les possibilités de mise-en-œuvre. Il s'agit de solutions « linéaires », ne tenant pas compte des situations ponctuelles (intersections, arrêts de la STIB, sortie d'école...).

Le cas particulier de la cohabitation entre piétons et cyclistes

Certaines des propositions avancées impliquent l'aménagement de pistes cyclables contiguës aux trottoirs. Il importe de revenir sur ce type de configuration dont les principaux avantages sont les suivants :

- elle offre une sécurité subjective maximale et participe de manière évidente à l'attrait du vélo en tant que moyen de déplacement confortable et sécurisant
- elle permet au cycliste de rester à distance de plus de 2 mètres des sources d'émissions de polluants et garantit ainsi une meilleure qualité de l'air inspiré et ingéré par le cycliste
- moyennant une mise-en-œuvre dans les règles de l'art, elle offre une excellente sécurité objective
- le taux d'occupation des voitures est tel qu'il y a moins de risque de voir une portière côté passager s'ouvrir devant un cycliste qu'une portière côté conducteur
- même en cas d'ouverture de portière, l'écart du cycliste peut se faire sans risquer de se faire percuter par une voiture
- elle participe à l'aménagement en plateaux des traversées piétonnes perpendiculaires aux rues locales

La cohabitation entre cyclistes et piétons sur un trottoir est cependant loin d'être anodine. La littérature faisant état d'une part des problèmes rencontrés et d'autre part des conditions garantissant une cohabitation harmonieuse est d'ailleurs assez bien fournie. Il apparaît au travers de diverses enquêtes et observations que le sentiment d'anxiété lié à la présence des cyclistes sur le trottoir est largement plus répandu que l'insécurité objective¹⁵ : les collisions entre un cycliste et un piéton sont en effet très rares. Quand elles se produisent, elles n'entraînent qu'exceptionnellement des blessures corporelles. Quand c'est le cas, on constate que cet accident est bien souvent lié à la mauvaise conception de l'aménagement et plus particulièrement au manque d'espace disponible.

Le sentiment d'insécurité et d'angoisse occasionné aux piétons par la présence de cyclistes, même s'il est largement subjectif, doit également être traité afin de garantir des conditions de déplacement conviviales pour tous. Qu'il s'agisse de sécurité objective ou subjective, la qualité des aménagements considérés doit donc être étudiées avec soin et doublée d'une stratégie de communication efficace.

Les solutions à adopter

- la séparation ou la mixité sur trottoir ?

Selon le degré de fréquentation du trottoir par les cyclistes et les piétons, il convient de maintenir la mixité ou au contraire de mettre en place une séparation entre les deux types d'usagers. Assez logiquement, les études sont unanimes : plus la fréquentation du trottoir par les piétons est

¹⁵ CETE Ouest (2012), Evaluation comportementale de 3 aménagements de type « aménagements cyclables à hauteur de trottoir » sur l'agglomération nantaise - (http://www.cetu.fr/fr/IMG/pdf/RAPPORT_amenagements_cyclables_a_hauteur_de_trottoir_final.pdf); Pro Vélo Suisse (2007), Surfaces partagées entre piétons et cyclistes, (http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/surfaces_partagees_f.pdf)

importante, plus la nécessité de séparer les flux est importante¹⁶. Notons que les associations PMR sont souvent partisans d'une séparation systématique des flux.

- le type de séparation

Si le marquage au sol par une ligne blanche est fréquemment observé pour séparer cyclistes et piétons, ce n'est pas la solution la plus efficace, notamment pour les personnes souffrant d'une déficience visuelle. La solution idéale consiste à matérialiser la séparation par un élément en relief¹⁷ ou par une différence de niveau, les deux propositions étant détectables par les malvoyants. On peut compléter l'effet par une différence de revêtement entre les deux cheminements mais il faut veiller à garantir un niveau de confort équivalent au risque de voir tous les usagers du côté le plus confortable.

- la largeur des espaces de circulation

Une fois décidé à séparer les flux, il est nécessaire de déterminer la largeur dévolue aux piétons d'une part et aux cyclistes d'autre part. La largeur du cheminement piéton est liée à son degré de fréquentation. Les associations défendant les intérêts des personnes à mobilité réduite préconisent un minimum de 2m (pour permettre la giration à 180° d'un fauteuil roulant) sur les trottoirs les moins fréquentés (croisement occasionnel). Pour les trottoirs les plus fréquentés, la largeur va jusqu'à 3,5m (croisement permanent). Entre les deux, une largeur de 2,5 à 3m est présentée comme offrant un niveau de confort élevé.

En ce qui concerne la partie réservée aux cyclistes, à nouveau, sa largeur est conditionnée par son degré de fréquentation. Dans la plupart des cas, 1,5m est recommandé.



Bordure chanfreinée entre les parties cyclable et piétonne



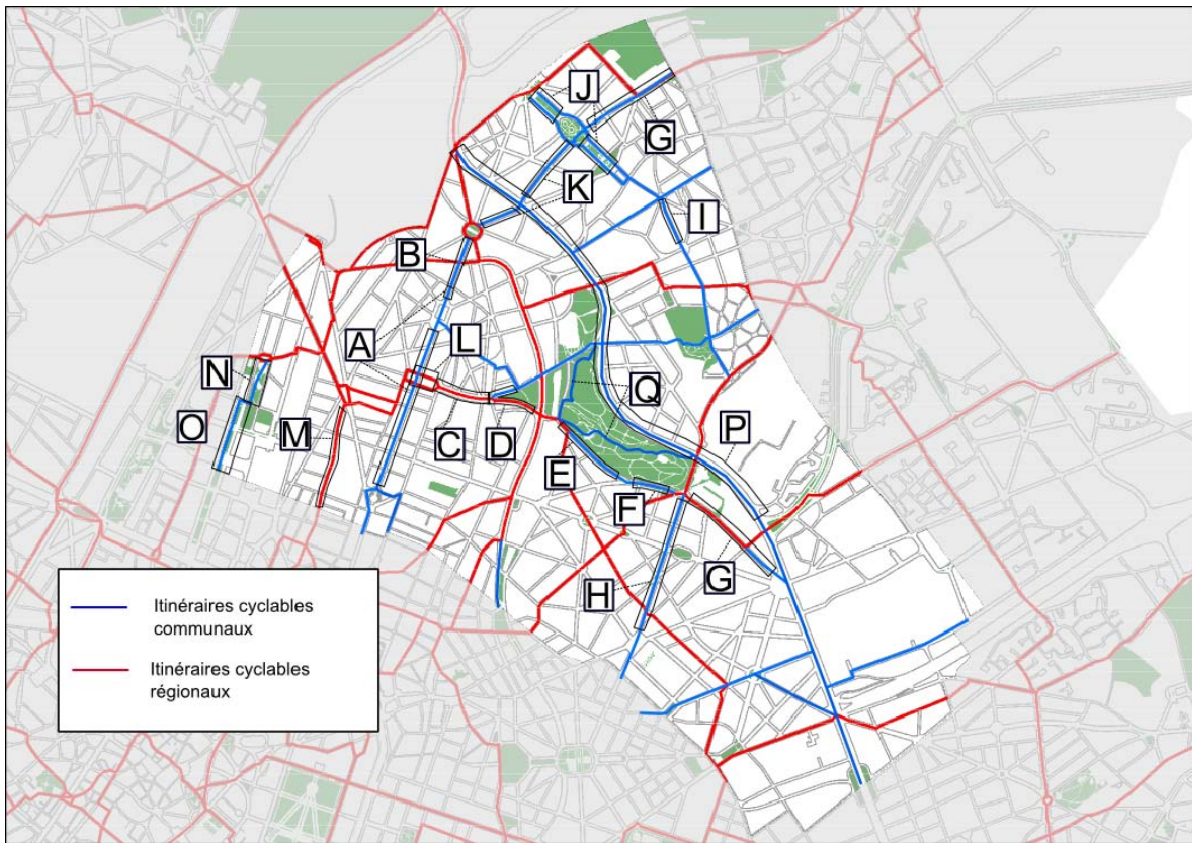
Piste cyclable à hauteur du trottoir avec aménagement des traversées en plateau

- La suppression du stationnement

On le constate, les solutions préconisées ont l'avantage de limiter la suppression d'emplacements de stationnement grâce à la possibilité de décaler les voitures stationnées entre les arbres. L'alignement d'arbres actuel peut être revu afin d'optimiser le nombre d'emplacements disponibles. Des solutions de compensation peuvent être présentées simultanément aux projets afin de limiter l'opposition éventuelle de certains riverains.

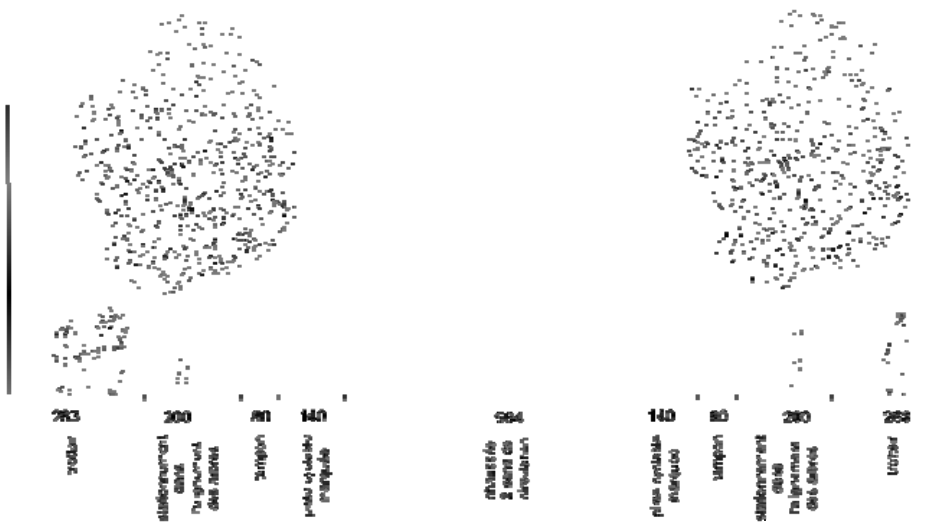
¹⁶ Fietsberaad (2005), Wanneer gaan fietsers en voetgangers niet meer samen? (<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?repository=Wanneer%20gaan%20fietsers%20en%20voetgangers%20niet%20meer%20samen?>); Mobilité pour tous (2007), Un espace public pour tous. Guide pour une planification cohérente. Fiche « Chemins piétons » (<http://mobilitetourtous.ch/spip.php?rubrique15>)

¹⁷ CERTU (2010), Piétons et cyclistes : quelle cohabitation dans l'espace public ? - (<http://www.certu-catalogue.fr/pietons-et-cyclistes-quelle-cohabitation-dans-l-espace-public-fiche-n-26.html>)



ID	LIEU	DESCRIPTION	PROPOSITION
----	------	-------------	-------------

A	Rue Royale Sainte-Marie (ICC)	Collecteur de quartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour	Mise à 30 km/h, stationnement dans l'alignement des arbres, pistes cyclables marquées avec tampon dans les deux sens de circulation (cf. profil ci-dessous)
---	----------------------------------	---	---

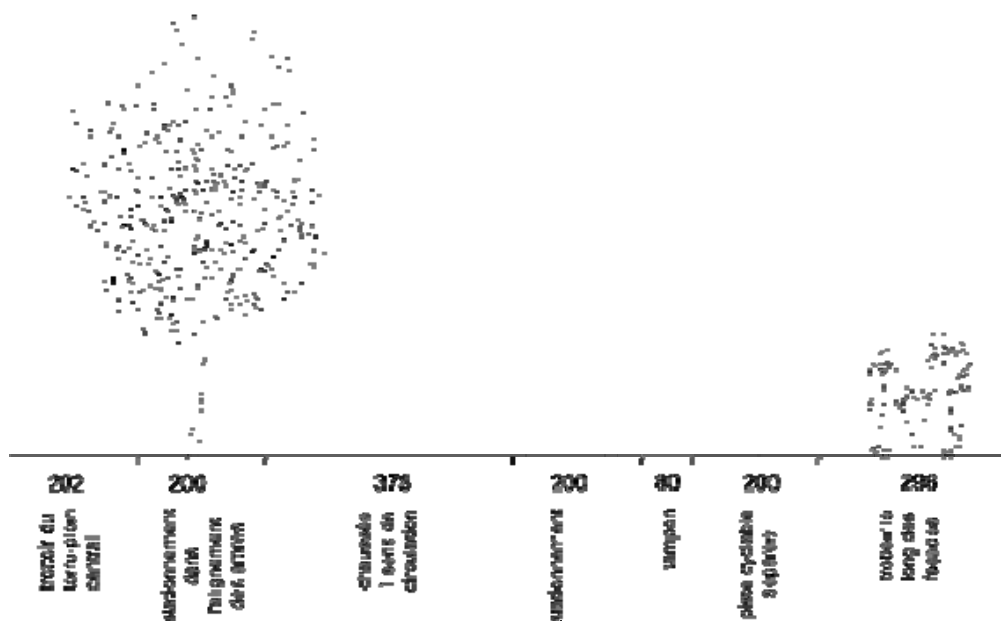


Cette proposition a l'avantage de permettre le maintien des arbres en place. Pour limiter le risque de stationnement sur la piste cyclable, deux solutions sont envisageables: 1) la piste cyclable et le

stationnement, pourraient être surélevés à la hauteur du trottoir avec un bord chanfreiné pour permettre de monter facilement depuis la rue (cf. photo ci-dessous) 2) l'alternative, qui implique cette fois de supprimer l'alignement d'arbres actuels, consiste à placer la piste cyclable derrière le stationnement.

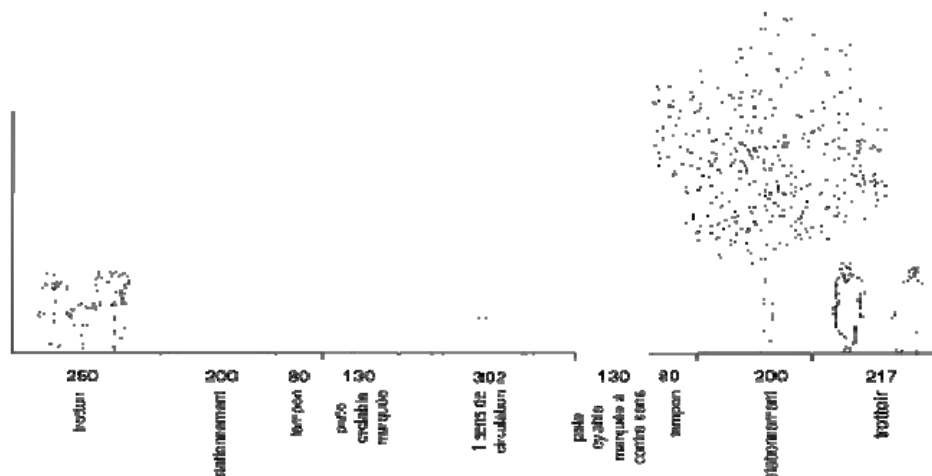


B	Rue Royale Sainte-Marie (ICC)	Collecteur de quartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour, tram les deux sens	Mise à 30 km/h, stationnement dans l'alignement des arbres, pistes cyclables marquées (réduites) avec tampon dans les deux sens de circulation
C	Av. Louis Bertrand (ICR)	Interquartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour	Pistes cyclables séparées derrière le stationnement du côté des façades, stationnement dans l'alignement des arbres du côté du terre-plein central (cf. profil ci-dessous)

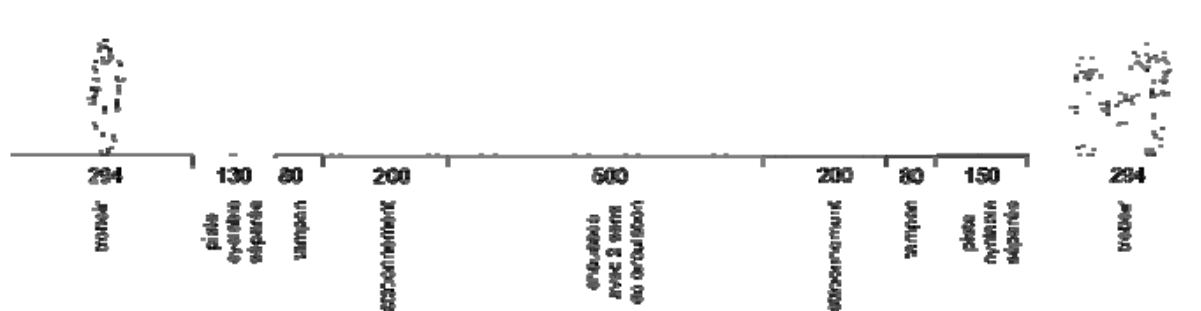


Compte-tenu du fait que la Commission Royale des Monuments et Sites souhaite maintenir la perspective, la solution proposée permet de ne pas modifier les éléments verticaux et ne modifie que marginalement (voire pas du tout selon les choix opérés) la position des bordures.

D	Av. Louis Bertrand (ICR)	Interquartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour, SUL	Pistes cyclables marquées avec tampon dans les deux sens de circulation, stationnement dans l'alignement des arbres du côté du terre-plein central (cf. profil ci-dessous)
---	--------------------------	---	--




E	Av. des Azalées (ICC)	Collecteur de quartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour	Pistes cyclables séparées dans les deux sens derrière le stationnement. La largeur généreuse des trottoirs permet une cohabitation sans soucis. Les quelques latérales étant des voiries locales, les traversées en plateau renforceront visuellement la différence de niveau de hiérarchie de la voirie. (cf. profil ci-dessous)
---	-----------------------	---	---



La bidirectionnelle du côté du parc présente des avantages et des inconvénients mais ne nous semble pas pertinente dans le cas présent pour deux raisons: 1) elle impose la traversée malaisée vers les habitations, toutes situées du côté opposé; 2) Les accès à la bidirectionnelle aux deux extrémités seront très difficiles à réaliser au vu de la configuration actuelle (giratoire).

F	Av. Général Eisenhower, Av. Ernest Cambier (ICC, ICR) – Collecteur de quartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour	Pistes cyclables marquées avec tampon dans les deux sens de circulation, stationnement dans l'alignement des arbres des deux côtés
---	---	--

G	rue Chaumontel (ICC)	Pistes cyclables marquées avec tampon, stationnement dans l'alignement des arbres
---	----------------------	---

H	Av. Chazal (ICC)	Interquartier, 50 km/h, >>> 2.000 evp/jour	Pistes cyclables marquées avec tampon dans les deux sens de circulation, stationnement dans l'alignement des arbres des deux côtés
I	Av. de l'Agriculture (ICC)	Locale, ~1.000 evp/jour, SUL	Piste cyclable marquée à contre-sens, suppression du stationnement d'un côté de la voirie (nombre de places supprimées à relativiser compte-tenu de la présence actuelle d'une douzaine d'entrées de garage du côté droit dans le contre-sens)
J	Av. Huart-Hamoir (ICC)	Collecteur de quartier, 50 km/h, >2.000 evp	Pistes cyclables marquées avec tampon, stationnement dans l'alignement des arbres du côté des façades
K	Av. Sleenckx, av. Maeterlinck (ICC) – Locale, ~1.000 evp/jour, 50 km/h, largeur excessive pour une voirie locale		Pistes cyclables marquées avec tampon, stationnement dans l'alignement des arbres OU , en ce qui concerne la rue Sleenckx, renforcer la fonction de séjour en coupant l'accès depuis/vers le Boulevard Lambermont (l'accès des riverains se ferait alors via la rue Emile Verhaeren), en mettant l'avenue en zone 30, élargir les trottoirs, déplacer la végétation en zone circulaire (ex : stationnement) et placer des traversées dont la largeur serait réduite par des avancées de trottoir. Outre l'avantage en terme de qualité de vie, cette dernière solution a l'avantage de 1) simplifier et sécuriser le carrefour en amont sur le Bd Lambermont en ne laissant que quatre bras, 2) maintenir l'aménagement en continu sur le Bd Lambermont, 3) conserver le feu piéton (bouton poussoir) en y ajoutant une traversée cycliste. Ce type d'aménagement a été réalisé à l'intersection de l'avenue Cortenbergh et de l'avenue Michel-Ange (cf. photo)
L	Rue Hancart, rue François Degreef (ICR) – Locale en pavés bombés		Trottoirs partagés cyclistes et piétons le long de l'église Saint-Servais. Ces trottoirs sont très peu empruntés par les piétons à l'exception des personnes stationnées le long de l'église. Le gain en confort est énorme et la mise-en-œuvre est très simple (panneau)
M	Rue Verte (ICR) – Locale, 30 km/h, ~1.000 evp/jour, contre-sens cyclable sur certaines portions		Piste cyclable marquée sur les tronçons à contre-sens avec suppression du stationnement si nécessaire
N	Espace Gaucheret (ICC) – Park		Permettre la traversée à vélo sur les chemins extérieurs
O	Bd du Roi Albert II (ICC) – Interquartier, 50 km/h, 2*2 bandes avec berne centrale, > 2.000 evp/jour		Pistes cyclables séparées derrière le stationnement

P Bd Général Wahys et bd. Lambermont (ICC) – Métropolitain e, 50 km/h

Le réaménagement des boulevards Wahis et Lambermont a déjà fait l'objet d'une étude consultable à la page suivante : <http://bruxellesespacespublics.irisnetlab.be/places-et-voiries/reamenagement-wahis-lambermont/> Le principe général des aménagements consiste en la création d'une voirie latérale dans le sens descendant avec contre-sens cyclable. Associée à une limitation de la vitesse et à une suppression de certains tourne-à-droite depuis le boulevard, cette voirie latérale offrira une solution sécurisante pour les cyclistes (celle-ci pourrait encore être renforcée par la mise en rue cyclable de cette latérale). Elle participe en outre au bouclage des quartiers adjacents et limite ainsi les risques de trafic de transit dans ceux-ci. Cet aménagement s'inscrit dans la volonté du collège de réurbaniser les grands boulevards.

Q Traversées du parc Josaphat (ICC)

A. coin Chazal – Lambermont depuis le coin Azalées – Ambassadeur Van Vollenhoven
B. coin Louis-Bertrand – Lambermont depuis le coin Azalées – Ambassadeur Van Vollenhoven.

Modification de la réglementation du parc (la traversée n'est autorisée que sur ces deux axes (balisés) et le piéton reste toujours prioritaire). Un marquage au sol, en plus du balisage, offrirait la légitimité aux cyclistes. En pratique, on peut s'attendre à ce que seul un public familial soit tenté par la traversée du Parc compte-tenu du fait que des aménagements de qualité seraient réalisés av. des Azalées, réduisant ainsi le risque de voir des cyclistes rouler à vive allure dans le parc.

2.2.4 Prévoir une signalisation directionnelle sur les ICC complétant celle qui accompagne progressivement les ICR

Le vadémécum relatif à la charte graphique à respecter est disponible en ligne¹⁸. La désignation des pôles à rejoindre pourrait se calquer sur celle des arrêts de la STIB afin de ne pas superposer une nouvelle nomenclature.

2.2.5 Actualiser la liste des points noirs mentionnés dans le PCM et planifier leur résolution

Rappelons pour mémoire la liste proposée par le Gracq :

- Place Meiser
- Boulevards Général Wahis et Lambermont
- Boulevard Auguste Reyers
- Place Liedts
- Rue de Brabant
- Rue Van Oost
- Place Verboekhoven
- Avenue Rogier entre la place des Bienfaiteurs et la chaussée d'Haecht
- Traversée de la chaussée de Louvain entre la rue Thomas Vinçotte et la rue du Noyer
- Chaussée d'Haecht

¹⁸ http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/Balisage-CHARTE%20FR%202020-02-12_____.pdf

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

Champ d'action : stationnement vélo

2.3.1 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.

Les éléments à prendre en compte sont:

- 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
- prévoir des solutions de rangement du vélo à **domicile**, surtout en milieu urbain
- choisir des solutions techniques **efficaces** (solide, facile, permettant de fixer un cadenas, sans abîmer le vélo) et appropriées (le simple 'U' renversé, le casier vélo, le stationnement surveillé)

Un vademécum consacré à la question du stationnement vélo sera prochainement disponible dans le catalogue des publications techniques de Bruxelles-Mobilité. Ce document offrira tous les détails nécessaires à la mise-en-œuvre d'une politique communale de stationnement vélo.

2.3.2 Programmer l'offre pour le stationnement de courte durée

Malgré la généralisation du placement d'arceaux en U lors des réaménagements de voirie, le potentiel d'équipement reste élevé sur le territoire communal, comme :

- Équiper (et/ou renforcer le cas échéant) les pôles scolaires (dépôt/reprise des enfants par les parents), commerciaux, sportifs, administratifs, de santé et culturels. Le stationnement « sauvage » (poteaux, croix de St-André,...) constitue en général un excellent indicateur de la demande actuelle.
- Dans le reste de l'espace public, privilégier la disposition par petites grappes plutôt que la concentration.

Une collaboration avec la locale du Gracq pourrait permettre d'identifier et de prioriser les lieux concernés. Par ailleurs, une procédure claire de demande d'arceaux devrait permettre aux partenaires (associations, écoles, commerces, centres culturels,...) de signaler leurs besoins.

2.3.3 Programmer l'offre pour le stationnement de moyenne durée

Le stationnement de moyenne durée concerne principalement les pôles intermodaux. Les besoins des cyclistes en la matière sont plus élevés en terme de protection des intempéries et des dégradations (vandalisme, vol). Le contrôle social et la couverture doivent être assurés. Si les arceaux en U restent la référence, ils doivent être regroupés en nombre important à proximité d'un lieu de passage et disposer d'une couverture. A nouveau, une collaboration avec la locale du Gracq pourrait permettre d'identifier et de prioriser les lieux concernés. L'asbl Cyclo peut être un partenaire dans la mise en place et la gestion d'un Point Vélo « light » dans un lieu d'intermodalité tel que la gare de Schaerbeek.

2.3.4 Programmer l'offre pour le stationnement de longue durée

Pour le stationnement de longue durée (l'offre destinée aux habitants, au public scolaire ou aux travailleurs) outre la protection face aux intempéries, la nécessité de se protéger du vol est encore plus importante. Les dispositifs tels que le contrôle d'accès et la surveillance sont indispensables. Techniquement, plusieurs solutions existent :

Le placement de box à vélos dans l'espace public

L'expérience montre que quelques éléments doivent être rencontrés : 1) la possibilité d'accrocher le cadre au support via un cadenas (ce qui exclut les pincettes) ; 2) des clés pas copiables ; 3) demander des modèles peu transparents pour limiter la tentation.

L'installation d'un parking au sein d'un bâtiment existant

Un inventaire des propriétés communales devrait permettre d'identifier des lieux propices. Les opportunités liées à un Contrat de Quartier ou encore à la location d'un commerce vide ou à l'existence d'un parking destiné aux voitures doivent également être traitées. L'aménagement du local proprement dit peut être réglé moyennant le placement de racks de qualité (permettant d'accrocher la roue avant et le cadre à un point fixe au moyen d'un cadenas en U). Dans le cas des écoles, le fait de disposer ces racks au sein même de l'établissement dispense de devoir contrôler l'accès. Dans les autres cas, le système devra se doubler d'un contrôle d'accès (badges, clés) et/ou d'une surveillance (humaine ou par caméra).

Au-delà de la question technique, la question de l'attribution des emplacements peut selon les cas nécessiter une gestion particulière. L'usage des habitants compte-tenu du fait qu'ils n'appartiennent pas à une collectivité clairement déterminée. Les procédures de recrutement et la gestion qui en découlent peuvent être soit traités en régie, soit délégués via une convention à un prestataire de service. A cet égard, l'asbl Cyclo est déjà partenaire de la Ville de Bruxelles.

Le recrutement peut s'établir sur base de la demande exprimée (demandes en attente), des opportunités dans l'espace public (mais la non-occupation est une mauvaise publicité..), d'une campagne ciblée (flyers, journal communal,...). Cette dernière option semble la plus pertinente. Dans le cas des box, la nécessité de supprimer éventuellement une place de stationnement sera d'autant plus justifiée et mieux perçue qu'un taux d'occupation élevé est garanti à l'avance.

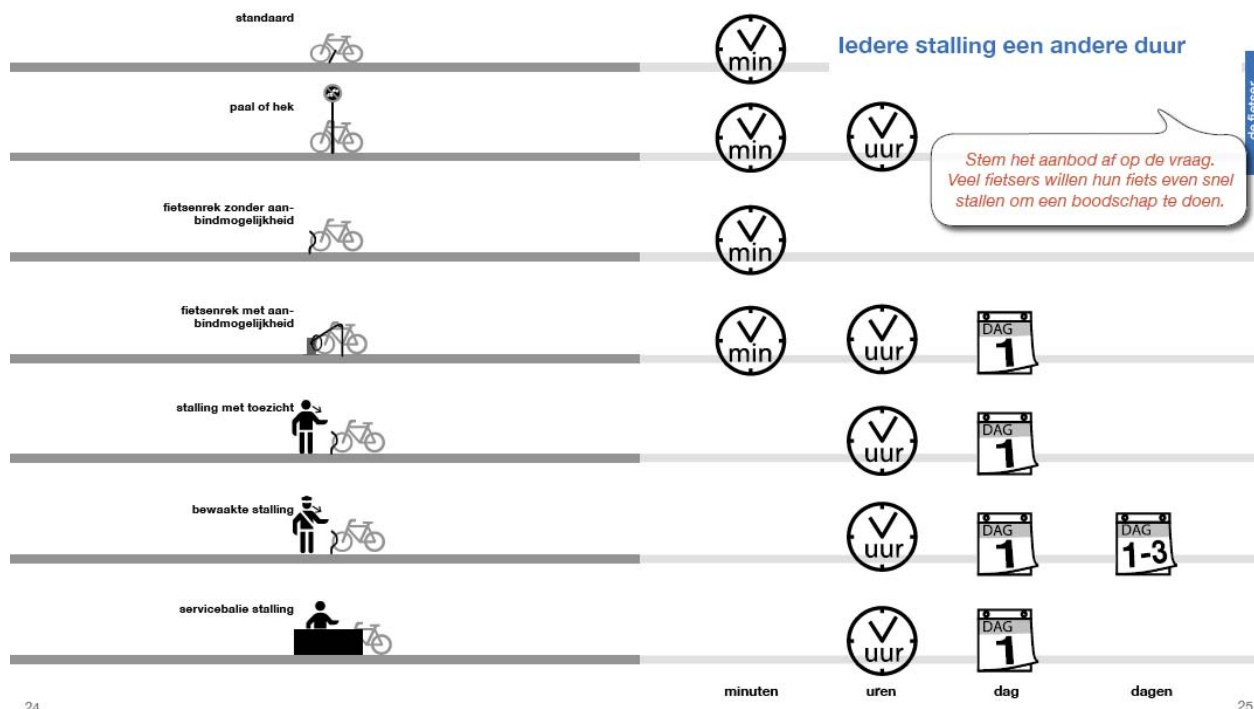
2.3.5 Soumettre les projets dans le cadre de l'octroi de subvention

Dans la convention cadre de mobilité, les communes ont la possibilité d'obtenir une subvention pour le stationnement vélo via un avenant. Ça peut prendre la forme du stationnement non-sécurisé et non-couvert (type U), du stationnement non-sécurisé et couvert (type U abrités) ou encore du stationnement sécurisé et abrité (type box vélos). La Région prend en charge 60% du financement jusqu'à 15.000 euros maximum, le reste étant à charge de la commune. Le détail des conditions d'octroi du subside est disponible à la page suivante¹⁹.

La commune peut établir sa propre stratégie en matière de sélection des lieux où le parking est nécessaire ou faire remonter les demandes de la population, les deux logiques pouvant s'avérer complémentaires.

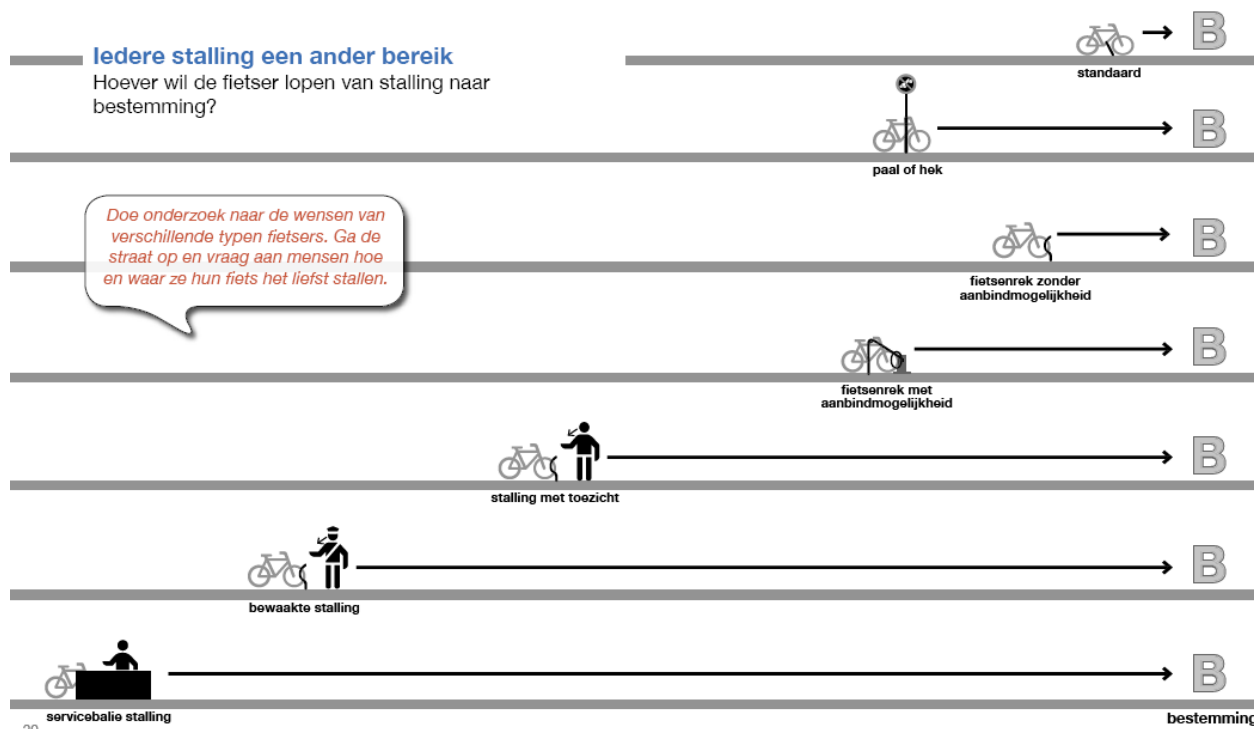
¹⁹ http://www.avcb-vsqb.be/fr/subsides.html?sub_id=430

Figure 18: offre diversifié pour le stationnement vélo.



24

25



20

Bron : Inspiratieboek fietsparkeren, Utrecht 2010

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

Champ d'action information, sensibilisation, éducation

2.4.1 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...

2.4.2 Développer l'information disponible via le site communal

Le plan vélo sera exposé sur une page spécifique du site. Les procédures relatives à la demande de stationnement seront clairement exposées. Les initiatives communales seront annoncées et les initiatives régionales seront relayées.

2.4.3 Informer les nouveaux agents de (et rappeler aux anciens) la disponibilité de vélos de service

Cette action peut être complétée par une initiation à la conduite d'un vélo en ville.

2.4.4 Développer une stratégie locale de communication

Schaerbeek est connue au sein de de la Région de Bruxelles-Capitale pour avoir un tissu associatif particulièrement dense et diversifié. Chaque association, touchant des publics spécifiques, peut s'avérer un excellent partenaire en matière de communication au sujet du vélo. Afin de s'adapter au mieux à la cible, le contenu devra être soigneusement réfléchi. Les fiches-presto relatives à la promotion offrent des indications utiles quant aux arguments et outils à utiliser en fonction du public concerné²⁰.

2.4.5 Éditer une carte vélo communale

Celle-ci pourrait être réalisé en se basant sur le fond de carte de la Région et en y ajoutant les éléments pertinents au niveau local (ICC, stationnement longue durée,...)

2.4.6 Proposer aux nouveaux inscrits à Schaerbeek une promenade découverte de la commune à vélo

La locale du Gracq organise déjà une promenade invitant à la découverte des infrastructures cyclables de la commune en partenariat avec le théâtre de la Balsamine. Une convention (subvention?) pourrait être établie entre la commune et le Gracq afin de proposer aux nouveaux habitants de participer à la découverte de leur commune à vélo lors de 2 ou 3 sorties annuelles.

²⁰ <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/transferstelle/#services> [Anglais] <http://www.presto-cycling.eu/fr/guides-et-fiches-action/g-promotion>

2.5 Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable

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

2.5.1 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 cycliste 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.

2.5.2 Organiser un financement structurel de la politique cycliste

Le mode de financement de la politique cyclable est tel qu'il est difficile de lui consacrer un budget déterminé. Cependant certaines lignes budgétaires peuvent être clairement identifiées : promotion, stationnement, marquage,... Ces postes devront être budgétisés annuellement et revus à la hausse. En plus de ce financement communal, le recours aux programmes triennaux d'investissement et aux avenants de la convention-cadre mobilité sera investigué dans la perspective de développer la qualité des infrastructures cyclables.

2.5.3 Organisation de visites de terrain pour les techniciens et les élus

La plus-value occasionnée par la visite de villes ayant mis en place des solutions qui semblent transposables au contexte de Schaerbeek moyennant adaptation est indéniable. Lorsque ces visites peuvent être complétées par des rencontres avec les élus et techniciens locaux, elles constituent une réelle source d'inspiration.

2.5.4 Pérenniser et renforcer le rôle de la commission vélo

Le groupe de travail vélo pourrait être consolidé sous la forme d'une commission communale sous la présidence de l'échevin de la Mobilité. Devront être présents :

- l'échevin de la Mobilité ou son représentant
- l'échevin des travaux publics ou son représentant
- au moins un représentant du service mobilité
- au moins un représentant du service voirie
- au moins un représentant du service urbanisme
- un représentant de la zone de Police
- un représentant de Bruxelles-Mobilité
- trois représentants des associations cyclistes.

La présence des acteurs sera stimulée via une interpellation au sein du Collège. En fonction de l'ordre du jour, d'intervenants pourront être invités (STIB, espaces verts, Bxl-Environnement).

2.5.5 Mobiliser la Police dans le cadre de ses fonctions

La Police sera incitée à :

- participer activement à la commission vélo

- mener des campagnes répressives sur les thématiques du respect des infrastructures cyclables et du respect de la vitesse

2.5.6 Former le personnel administratif à la politique vélo

La Région mettra prochainement sur pied une formation spécialisée à l'attention des personnes concernées par la politique vélo. Il s'agit d'un module complémentaire à la formation de base des Cema. Le personnel administratif concerné des services de la Mobilité et des Voiries sera encouragé à participer à cette formation.

2.5.7 Mettre en place des outils de monitoring

Des objectifs réalistes seront établis pour les 6 prochaines années. Les mesures opérationnelles seront déclinées année par année. Les responsables de la mise-en-œuvre ainsi que les collaborations nécessaires seront clairement identifiées. Les budgets alloués seront déterminés. Chaque année, ces mesures feront l'objet d'une évaluation sous la forme d'indicateurs de réalisation ou d'impact. Le cas échéant, une adaptation du planning sera faite.

2.5.8 Se doter d'outils cartographique permettant le suivi des aménagements et de l'équipement

En collaboration avec d'autres services ou en se dotant en interne des outils nécessaires, le service mobilité disposera d'une cartographie régulièrement mise à jour des aménagements réalisés (PCM, PCS, BCS, Sas,...) et des équipements installés (stationnement courte/moyenne/longue durée).

2.5.9 Devenir un partenaire proactif de la cellule vélo régionale

Les collaborations avec la cellule vélo régionale doivent prendre place dans une logique win-win où chacun des partenaires contribue activement et de manière concertée au développement de la politique vélo. A titre d'exemple, la commune de Schaerbeek pourra collaborer activement au projet régional « Fix my street » permettant aux citoyens de signaler les problèmes ponctuels rencontrés sur le terrain.

2.5.10 Utiliser les comptages du Gracq

Grâce au Gracq, la commune de Schaerbeek dispose déjà d'un nombre important de lieux de comptage. La méthodologie de ces comptages assure leur validité. Ces comptages pourront être utilisés afin de justifier des aménagements et vérifier l'évolution du nombre de cycliste avant/après aménagement.

2.6 Tableau récapitulatif des actions proposées

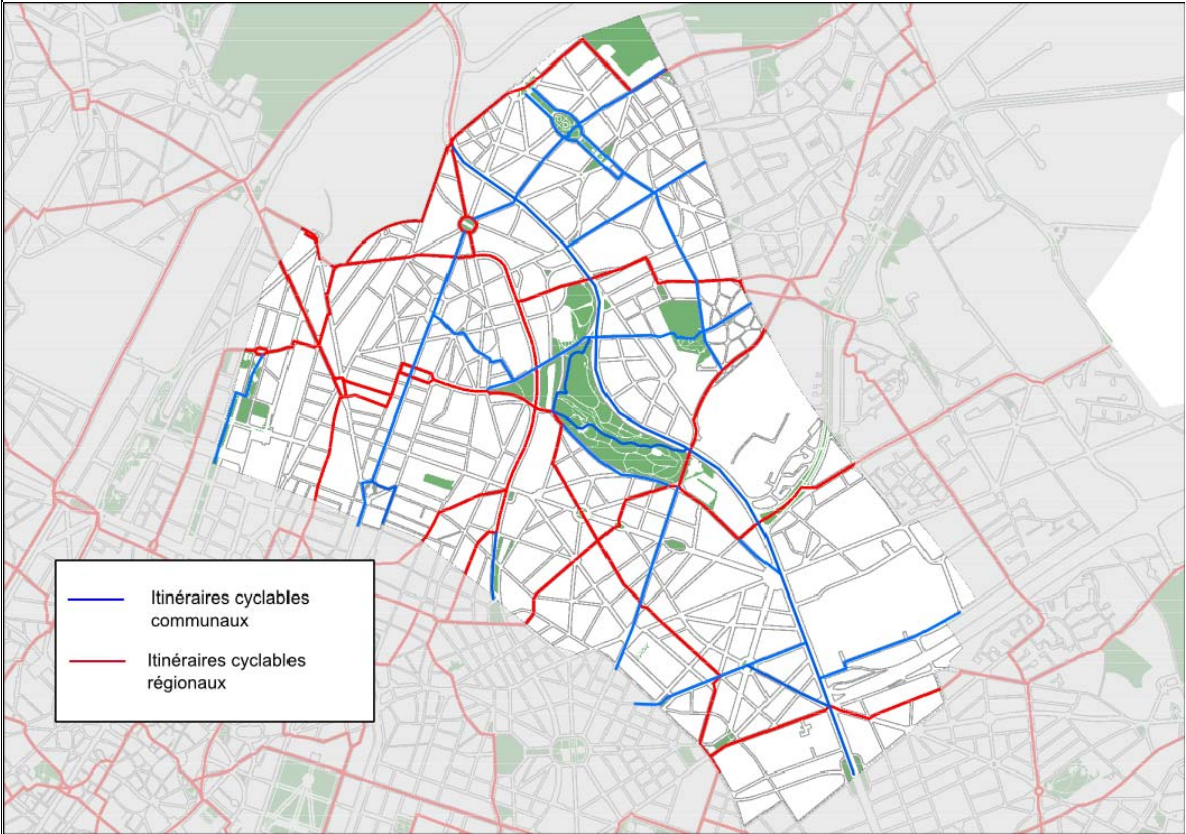
ID	LIEU
A. ROULER À VÉLO	
1. Concevoir un réseau cyclable structurant	
1.1	Rue Royale Sainte-Marie (ICC) : Mise à 30 km/h, pistes cyclables marquées
1.2	Av. Louis Bertrand (ICR) : Pistes cyclables séparées, piste cyclable marqué
1.3	Av. des Azalées (ICC) : Pistes cyclables séparées, traversées en plateau
1.4	Av. Général Eisenhower, Av. Ernest Cambier (ICC, ICR) : Pistes cyclables marquées
1.5	rue Chaumontel (ICC) : Pistes cyclables marquées
1.6	Av. Chazal (ICC) : Pistes cyclables
1.7	Av. de l'Agriculture (ICC) : Piste cyclable marquée à contre-sens
1.8	Av. Huart-Hamoir (ICC) : Pistes cyclables marquées
1.9	Av. Sleenckx, av. Maeterlinck (ICC) : Pistes cyclables marquées OU couper l'accès depuis/vers le Boulevard Lambermont, zone 30, élargir les trottoirs, déplacer la végétation en zone circulaire (ex : stationnement), placer des traversées avec avancées de trottoir.
1.10	Rue Hancart, rue François Degreeef (ICR) : Trottoirs partagés cyclistes et piétons
1.11	Rue Verte (ICR) : Piste cyclable marquée
1.12	Espace Gaucheret (ICC) : Permettre la traversée à vélo
1.13	Bd du Roi Albert II (ICC) : Pistes cyclables séparées
1.14	Bd Général Wahys et bd. Lambermont (ICC) : voirie latérale dans le sens descendant avec contre-sens cyclable, vitesse modérée
1.15	Traversées du parc Josaphat (ICC) : Autoriser la traversée, marquage au sol, du balisage
2. Signalisation directionnelle sur les ICC	
3. Actualiser la liste des points noirs mentionnés dans le PCM et planifier leur résolution	
B. LE VÉLO À L'ARRÊT	
1.	Programmer l'offre pour le stationnement de courte durée : arceaux en 'U' renversé, en grappes, dispersée sur le territoire communal
2.	Programmer l'offre pour le stationnement de moyenne durée : stationnement concentré, contrôle social, couverture
3.	Programmer l'offre pour le stationnement de longue durée/résidentiel) : le placement de box à vélos dans l'espace public, l'installation d'un parking au sein d'un bâtiment existant
4.	Soumettre les projets dans le cadre de l'octroi de subvention

C. Encourager la pratique du vélo	
1.	Développer l'information disponible via le site communal
2.	Informers les nouveaux agents de (et rappeler aux anciens) la disponibilité de vélos de service
3.	Développer une stratégie locale de communication
4.	Éditer une carte vélo communale
5.	Proposer aux nouveaux inscrits à Schaerbeek une promenade découverte de la commune à vélo
D. ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	
1.	Organiser un financement structurel de la politique cycliste
2.	Organisation de visites de terrain pour les techniciens et les élus
3.	Pérenniser et renforcer le rôle de la commission vélo
4.	Mobiliser la Police dans le cadre de ses fonctions
5.	Former le personnel administratif à la politique vélo
6.	Mettre en place des outils de monitoring
7.	Se doter d'outils cartographique permettant le suivi des aménagements et de l'équipement
8.	Devenir un partenaire proactif de la cellule vélo régionale
9.	Utiliser les comptages du Gracq

2.7 Tableau récapitulatif des actions retenues comme prioritaires

Tableau dressé suite aux réunions « Panel citoyens » du 25 juin et du 10 septembre 2013.

Priorités définies et précisées en fonction des actions programmables à court et moyen terme.

ID	LIEU
A. ROULER À VÉLO	
<p>1. Concevoir un réseau cyclable structurant, compléter les aménagements ICC et mise en œuvre progressive des ICC en donnant la priorité au balisage et en intégrant des aménagements de sécurisation. Réalisation de ces aménagements dans le cadre de la mise en œuvre des zones 30, des travaux prévus dans les Contrats de Quartier Durables ainsi que dans le projet « accord de coopération BELIRIS », rue Royale Ste Marie- Colignon – Foch.</p> <p>Ce réseau cyclable comprend l'ensemble des rues ICC et ICR reprises à la figure 17.</p> <p>En ce qui concerne plus précisément le balisage (signalisation directionnelle) des ICC, la mise en place sera progressive et débutera dès 2014.</p> <p>Une attention particulière sera donnée à l'actualisation et résolution des points noirs mentionnés dans le PCM.</p>	
	
<p>Figure 17</p>	

B.LE VÉLO À L'ARRÊT	
1.	Programmer l'offre pour le stationnement de courte durée : arceaux en 'U' renversé, en grappes, dispersée sur le territoire communal, répondre à la demande et démarches proactives dans les nouveaux aménagements.
2.	Programmer l'offre pour le stationnement de longue durée/résidentiel : le placement de box à vélos dans l'espace public et l'installation de parkings au sein de bâtiments existants.
3.	Programmer l'offre pour le stationnement de moyenne durée : P. couvert aux abords de certains équipements collectif, stationnement concentré là où le contrôle social est présent.
4.	Répondre aux appels à projets en vue de l'obtention de subventions régionales.
C. Encourager la pratique du vélo	
1.	Développer une stratégie locale de communication notamment en développant l'information disponible via le site communal.
2.	Informers les nouveaux agents de (et rappeler aux anciens) la disponibilité de vélos de service (à développer dans le cadre du plan de déplacement d'entreprise).
3.	Proposer aux nouveaux inscrits à Schaerbeek une promenade découverte de la commune à vélo
D.ANCRER LA POLITIQUE CYCLABLE	
1.	Organiser un financement structurel de la politique cycliste
2.	Mobiliser la Police dans le cadre de ses fonctions
3.	Pérenniser et renforcer le rôle de la commission vélo (GT vélo)
4.	Mettre en place des outils de monitoring (exemple exploitation des comptages du Gracq)
5.	Se doter d'outils cartographiques permettant le suivi des aménagements et de l'équipement
6.	Devenir un partenaire proactif de la cellule vélo régionale