

## Good Network

### B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

L'ambition est de créer un maillage dense d'itinéraires cyclables pour conforter le rôle du vélo dans la mobilité urbaine pour les deux catégories du réseau cyclable structurant (Vélo PLUS et Vélo CONFORT). Ces itinéraires remplissent les cinq critères de qualité : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable. Ce réseau est connecté avec le réseau RER vélo des autres Régions (voir action E.3). Il doit être en mesure de convaincre les navetteurs de la périphérie.

#### Bilan de mise en œuvre par la Région

##### Mise en œuvre des actions



-  Finaliser les ICR (Vélo CONFORT) inexistantes ou incomplètes, évaluer les itinéraires réalisés et les adapter au besoin
-  Aménager les franchissements des grandes barrières urbaines (carrefours complexes, franchissement des grandes infrastructures) qui limitent la continuité des itinéraires
-  Mettre en œuvre la structure de base du réseau Vélo PLUS (Petite Ceinture, Moyenne Ceinture Est, avenue Louise, franchissements du canal, tronçons le long des voies de chemin de fer, moyennant une attention particulière à la préservation de la faune et de la flore...)
-  Assurer une signalétique lisible et uniformisée de l'ensemble du réseau cyclable sur base de la signalétique existante des ICR et du RER vélo
-  Créer une dynamique autour du réseau Vélo notamment par l'accompagnement des communes pour créer des axes de rabattement, sécurisation, etc.

##### Analyse de l'avancement et des freins

Mettre en conformité l'ensemble du réseau vélo CONFORT et PLUS est une priorité. Sur le réseau ICR, 43 % (126 km) sont actuellement achevés, tandis que 40 % (118 km) sont temporairement équipés. 17 % (49 km) ne sont pas utilisables. L'évaluation du réseau ICR a été confiée au Fietsersbond et est désormais finalisée. L'étude confirme l'utilité du réseau ICR et propose quelques changements d'itinéraire aux endroits où une infrastructure plus directe a été créée depuis la définition du réseau ICR, et des alternatives temporaires en attendant la mise en œuvre des quartiers apaisés. Elle met également en évidence la nécessité d'intégrer le balisage des différents réseaux, et de développer des applications pour rendre le réseau plus connu du grand public.

La mise en œuvre des travaux sur le réseau CONFORT (ces voiries sont le principal support du réseau des itinéraires cyclables régionaux (ICR)) est de la responsabilité des communes, souvent avec le soutien de la Région. Les communes bruxelloises ont chaque année la possibilité, grâce au catalogue de subventions, de développer des projets cyclistes sur leur territoire notamment pour le vélo CONFORT. Parmi les réalisations récentes, on peut citer l'avenue Bourgmeester Jean Herinckx à Uccle où des pistes cyclables ont été aménagées, ou l'avenue Ernest Cambier et la rue de Pâquerettes à Schaerbeek ou encore l'avenue du Général de Gaulle à Ixelles où des mesures de circulation ont concrétisé l'ICR. Enfin, la mise en œuvre des quartiers apaisés permet d'avancer rapidement dans la réalisation du réseau CONFORT qui se trouve dans le périmètre du plan de circulation. Il reste encore pratiquement 27 % du réseau CONFORT à réaliser. La vitesse de réalisation est de 11 km/an.

L'achèvement du réseau ICR semble réalisable, même à l'horizon 2025 puisqu'il reste 15 % à équiper. Cependant, ce réseau repose aussi sur la signalétique, qui fait défaut sur une grande partie du réseau. De plus, la signalétique existante n'a pas fait l'objet d'un entretien approfondi depuis sa mise en place en 2014-2015. Enfin, des panneaux de synthèse qui pourraient donner plus de visibilité au réseau manquent encore à l'appel.

Aucun programme d'action répertoriant et traitant spécifiquement les goulets d'étranglement pour les vélos n'a été élaboré. Néanmoins cette sous-action sur l'aménagement des franchissements de grande barrière urbaine coïncide largement avec le traitement des Zones A Concentration d'Accidents (ZACA). Nombre d'entre elles ont été résolues par des interventions rapides comme à Montgomery, Vandervelde, Dailly, Gare du Midi. D'autres font partie de réaménagement plus complet comme Saintelette, Meiser, ou encore les intersections de la Petite Ceinture.

En ce qui concerne la mise en œuvre du réseau PLUS et les effets de franchissements, les pistes cyclables corona ont permis une nette amélioration. Outre les chantiers de la Petite Ceinture qui arrivent à leur terme (2024), un grand bond en avant a été réalisé notamment sur la deuxième couronne avec des aménagements temporaires sur l'avenue Lambermont, l'avenue Reyers, le boulevard Louis Schmidt, le boulevard Brand Whitlock et l'avenue Général Jacques. La cyclabilité de l'avenue Louise a été partiellement améliorée bien que les mesures temporaires aient atteint leurs limites en raison d'un trafic trop important. Plusieurs passerelles au-dessus du Canal ont également été installées. Il s'agit des passerelles Susan Daniel, Loredana Marchi et Fatima Mernissi. Le réseau PLUS avance avec une vitesse de 4 km/an, et il reste 92 km du réseau à créer (presque 40 %) voire 155 km si on inclut les tronçons réalisés de façon provisoire.

Pendant ce temps, les pistes cyclables le long des voies ferrées font toutes l'objet d'études de faisabilité et de projet. La première d'entre elles, la ligne 28 à travers Molenbeek, ne sera cependant pas réalisée avant un certain temps. En effet, la réalisation de pistes cyclables le long des voies ferrées s'avère plus difficile que prévu, car de lourds travaux d'infrastructure sont nécessaires. En outre, il faut pouvoir concilier la protection de la nature dans ces zones riches en biodiversité.

En ce qui concerne la signalétique, l'équipe de BM a été renforcée et une cyclostrade (la C3) a été temporairement balisée. La Province du Brabant flamand et Bruxelles Mobilité travaillent ensemble sur un réseau à baliser et définissent les principaux axes et destinations. À l'avenir, il faudra réfléchir à l'intégration des ICR, des autoroutes cyclables ainsi qu'à la signalisation des carrefours, à leur entretien et à la création d'une route bureau des itinéraires pour gérer les propositions de modification des itinéraires et leur signalisation.

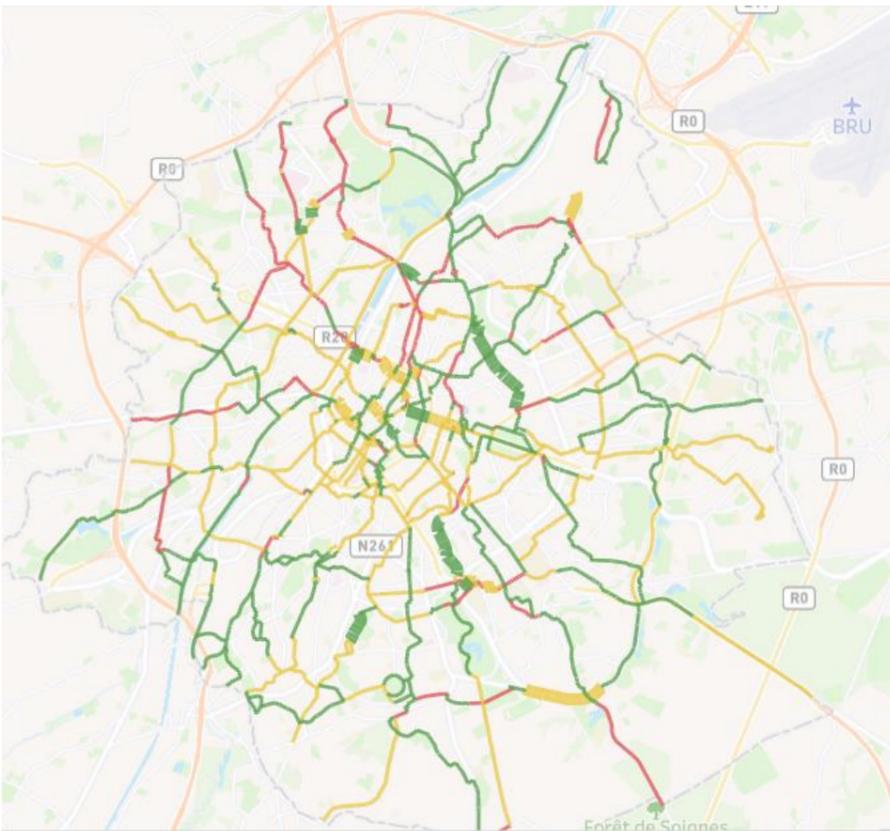
#### Chiffres clés

- Niveau de mise en œuvre du réseau Vélo CONFORT (juillet 2023) :
  - Réalisé : 33,2 %
  - À améliorer : 40 %
  - À réaliser : 26,8 %
- Niveau de mise en œuvre du Vélo PLUS (juillet 2023) :
  - Réalisé : 35,9 %
  - À améliorer : 26,1 %
  - À réaliser : 38 %
- Évolution du nombre de cyclistes sur les points de comptage : 404 cyclistes / h / point de comptage en 2023 comparé à 240 en 2018 soit une évolution de +68 % entre 2018 et 2023

## Réalisations illustrées



Aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Général Jacques



- réalisé
- à améliorer
- à réaliser

Réseau ICR (état des lieux 2023)



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.

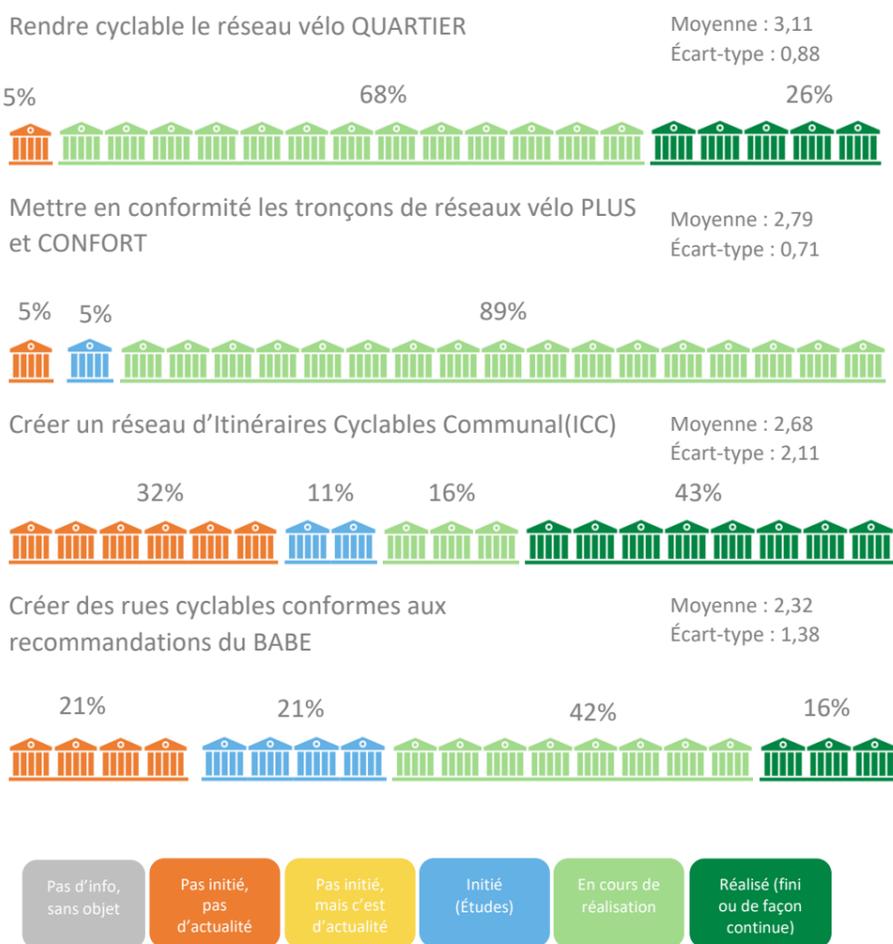


## GOOD NETWORK

### B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

L'ambition est de créer un maillage dense d'itinéraires cyclables pour conforter le rôle du vélo dans la mobilité urbaine pour les deux catégories du réseau cyclable structurant (Vélo PLUS et Vélo CONFORT). Ces itinéraires remplissent les cinq critères de qualité : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable. Ce réseau est connecté avec le réseau RER vélo des autres Régions (voir action E.3). Il doit être en mesure de convaincre les navetteurs de la périphérie proche.

#### Bilan de mise en œuvre des actions par les communes



#### Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

Bien que la majorité des communes portent une attention particulière aux aménagements cyclables à l'occasion de travaux en voirie, elles se basent globalement peu sur la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) pour planifier leurs actions en la matière. Le réseau PLUS est majoritairement situé sur voiries régionales. Dans de rares cas, une partie de ce réseau PLUS se situe sur voiries communales comme pour l'avenue Paul Deschanel. Cela n'empêche pas les communes de collaborer dans la réalisation du réseau PLUS.

Pour ce qui concerne le réseau CONFORT, la qualité des aménagements cyclables est surtout améliorée au gré des projets de réaménagements. Ce sont davantage les ICR qui sont pris en compte par les communes dans les stratégies de mise en conformité, et ceux-ci correspondent généralement au niveau CONFORT de la SMV.

Le réseau vélo QUARTIER est aussi essentiellement réaménagé au cas par cas, lors de la mise en œuvre d'un quartier apaisé par exemple, ou bien suite à des demandes de la part des habitants. La mise en place de Sens Unique Limité (SUL) semble assez généralisée, certaines communes l'ayant appliqué automatiquement à toutes leurs voiries. Des aménagements en dur sont parfois développés en priorité dans le réseau vélo QUARTIER, et pour les endroits les plus dangereux. Les endroits considérés comme les plus intéressants à réaménager par les communes ne sont pas toujours perçus comme prioritaires par la Région, ce qui peut entraîner des discussions. La principale difficulté identifiée par les communes pour les aménagements cyclables concerne la suppression de places de stationnement : ces décisions sont souvent mal perçues par certaines personnes, et donc plus difficiles à défendre politiquement (il arrive alors que ces décisions soient reportées après les prochaines élections).

La création d'un réseau d'ICC dépend en partie de la taille du territoire : pour les communes les plus petites, cette action n'est pas forcément pertinente, notamment car elles sont déjà bien couvertes par le réseau cyclable régional. Ainsi, près de la moitié des communes n'ont pas mis en place d'ICC, bien que des études existent parfois, avec des axes déjà clairement identifiés (Plan Communal de Mobilité [PCM], audits ByPad...). Certaines considèrent qu'il est préférable de veiller à la sécurité des cyclistes sur l'ensemble du territoire communal plutôt que de les cantonner à des itinéraires bien précis et, qu'en outre, la mise en place d'ICC n'est plus forcément pertinente depuis le passage de l'ensemble du territoire régional en Ville 30, mais peut rester intéressante dans l'idée de créer un itinéraire où les cyclistes peuvent facilement s'orienter. Au niveau du balisage, certaines communes craignent une confusion avec les ICR et autres balisages pour cyclistes. Le standard de balisage qui intègre les ICC et les ICR semble encore trop peu connu.

La situation concernant la création de rues cyclables est assez contrastée entre les communes, même si elles ont tendance à se développer de plus en plus. La majorité des communes a au moins initié des études préalables. Les recommandations du BABE sont rarement suivies à la lettre, les communes se penchant plutôt sur chaque cas en tenant compte du contexte spécifique : ce qui est techniquement faisable ou pas, les éventuelles demandes des riverains... Certaines stratégies existent dans la mise en place des rues cyclables, mais elles n'ont pas toujours de lien avec les recommandations du BABE (qui sont encore récentes) : création prioritaire sur les ICC, ou bien là où les voiries sont en sens unique avec impossibilité de dépasser (rues étroites)... Enfin, les rues cyclables sont aussi parfois utilisées comme des gestes politiques : création pour apaiser le trafic, là où celui-ci est le plus fort (donc contrairement aux recommandations du BABE).

#### Chiffres clés

- 33,2 % du linéaire Vélo CONFORT réalisé sur voiries communales et régionales soit 33,2 km
- 132 rues cyclables sur le territoire de la Région, soit 31,33 km

#### Bonnes pratiques

- La commune de Schaerbeek a mis en place une signalétique cyclable globale intégrant les ICR, ICC et lieux-clés.



Figure 9 – Signalétique cyclable à Schaerbeek - <https://www.1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/mobilite-stationnement/a-velo/amenagements-cyclistes-securite/itineraires-cyclables>

- Une partie du Quai de Biestebroeck est devenue une rue cyclable. Ce tronçon permet de relier le carrefour Vandervelde avec l'ICR-RER vélo longeant les quais. Il est déjà signalé comme rue cyclable et sera prochainement réaménagé tel quel (projet Beliris). Ce tronçon est déjà fortement utilisé par les cyclistes et a la particularité de répondre aux recommandations du BABE.



Figure 10 — future rue cyclable Quai Biestebroeck (Extrait du Masterplan pour l'aménagement des espaces publics autour du bassin de Biestebroeck à Anderlecht [Beliris, 2021])