



# Objectifs et priorités pour **une mobilité durable**

2019 - 2024

Zéro tué et 50%  
d'accidents graves  
en moins à vélo

Un déplacement  
sur cinq effectué  
à vélo

Une qualité de  
l'air qui respecte  
les normes OMS



# Le vélo, c'est **maintenant** !

## 3 OBJECTIFS

- Zéro tué et 50 % d'accidents graves en moins à vélo
- Un déplacement sur cinq effectué à vélo
- Une qualité de l'air qui respecte les normes OMS



## 5 PRIORITÉS

2 Généralisation du 30 km/h (excepté les grands axes)

4 10.000 emplacements vélo sécurisés

1 Concrétisation du Réseau Express Régional Vélo (RER-vélo)

3 Implémentation d'un péage urbain

5 Plus de formations au vélo



### 1 Concrétisation du Réseau Express Régional Vélo (RER-vélo)

Le manque d'infrastructures adaptées constitue un obstacle pour 92 % des Bruxellois-e-s qui ne se déplacent pas (encore) à vélo. Le développement d'un réseau cyclable est indispensable pour permettre à un large public de se mettre en selle, notamment les plus jeunes et les personnes moins aguerries.

La concrétisation du RER-vélo, un réseau de routes à haut potentiel cycliste, permettrait de stimuler l'usage du vélo en assurant des déplacements sûrs et rapides. Les 15 routes prioritaires du réseau – soit 167 km d'itinéraires cyclables en territoire bruxellois – sillonnent la région bruxelloise et assurent sa liaison avec la proche périphérie. Si certains tronçons sont déjà aménagés, il est indispensable d'intensifier les efforts.

#### Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La concrétisation du réseau.
- » L'assurance d'un haut niveau de qualité des aménagements (sécurisés, directs, continus et confortables).

### 2 Généralisation du 30 km/h (excepté les grands axes)

Le sentiment d'insécurité sur la route est une réalité pour 3 cyclistes sur 4 à Bruxelles. Assurer un environnement plus sûr passe par un apaisement de la vitesse en ville : faire du 30 km/h la vitesse par défaut et n'appliquer le 50 km/h que sur les grands axes dotés de pistes cyclables sécurisées. Ce régime de vitesse permet non seulement de réduire le nombre d'accidents, mais également la gravité de ceux-ci, d'autant plus pour les piétons et les cyclistes. Plus lisible pour les usagers que des zones 30 ponctuelles, cette mesure permet en outre d'améliorer de manière globale la qualité de vie et la convivialité des quartiers, en réduisant les nuisances sonores et la pollution de l'air.

#### Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » Une vitesse de 30 km/h par défaut en ville.
- » Des aménagements spécifiques ainsi que des contrôles de vitesse – avec sanctions à la clef – pour que la généralisation du 30 km/h soit crédible et respectée.





### 3 Implémentation d'un péage urbain

Insécurité, manque d'espace, congestion, pollution... La forte pression automobile en région bruxelloise nuit à la qualité de vie en ville et s'avère coûteuse pour la société. Elle constitue aussi le premier frein à la pratique du vélo. L'instauration d'un péage urbain, à l'instar de Londres, Oslo ou encore Stockholm, peut contribuer à décongestionner Bruxelles. L'instauration d'un tel dispositif peut aussi se concevoir comme un premier pas vers une taxe kilométrique intelligente à l'échelle nationale et, contrairement à celle-ci, peut s'envisager à court terme et à l'échelon régional en s'appuyant sur la technologie déployée pour la mise en œuvre de la zone de basse émission.

#### Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La mise en place d'un péage urbain à Bruxelles.
- » Le réinvestissement des recettes dans le développement des alternatives (modes actifs, transports publics...).

### 5 Plus de formations au vélo

L'apprentissage du vélo reste une mesure phare dans la mise en œuvre d'un environnement plus cyclable. L'expérimentation constitue en effet un excellent moyen de surmonter ses appréhensions, et de convaincre durablement de l'intérêt du vélo pour se déplacer. Mais ces formations n'ont pas pour unique vocation de former des cyclistes : il s'agit de former plus globalement des usagers, davantage conscients des enjeux de la cohabitation et du partage de la route, puisque chaque Bruxellois-e est amené-e à utiliser alternativement différents modes de transport.

#### Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La multiplication des formations existantes afin de toucher un large public.
- » L'adaptation des formations aux différents publics : formation intégrée au programme scolaire, formation des futurs conducteurs et chauffeurs professionnels, formation à l'utilisation d'un vélo à assistance électrique ou d'un speed pedelec, formation des nouveaux arrivants...



### 4 10.000 emplacements vélo sécurisés

Le stationnement vélo sécurisé fait encore cruellement défaut à Bruxelles : la région totalise aujourd'hui moins de 4.000 emplacements sécurisés. Le risque de vol est pourtant bien réel : en 2017, plus de 3.500 vols de vélos ont été enregistrés, avec des impacts non négligeables à la fois sur la pratique du vélo et sur le secteur de la vente. Il est nécessaire de créer au minimum 10.000 emplacements publics sécurisés : dans les quartiers pour les habitants ne disposant pas d'un emplacement à domicile, dans les gares et les principales stations de métro, à proximité des noyaux commerçants, au sein des parkings publics... tout en tenant compte de l'évolution du parc de vélos (remorques, charrettes, vélos-cargos, vélos pliants...).

#### Le GRACQ et le Fietersbond demandent

- » La création d'au minimum 10.000 emplacements vélo publics sécurisés.
- » La stimulation des initiatives privées (stationnement résidentiel, en entreprise...).
- » Une intensification de la lutte contre le vol de vélo.





Le vélo, c'est  
~~L'avenir~~  
Maintenant!

## GRACQ

Rue de Londres 15  
1050 Bruxelles  
T 02 502 61 30  
info@gracq.org  
[www.gracq.org](http://www.gracq.org)

## Fietsersbond

Oude Graanmarkt 63  
1000 Brussel  
T 02 502 68 51  
info@fietsersbond.be  
[www.fietsersbond.be](http://www.fietsersbond.be)

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens - et le Fietsersbond représentent les usagers cyclistes en Belgique et défendent leurs intérêts. Sans appartenance politique, les deux associations interpellent les pouvoirs publics pour promouvoir le vélo comme mode de déplacement. Information, sensibilisation et formation sont également au cœur de leur projet. Ensemble, elles peuvent compter sur l'engagement de milliers de bénévoles regroupés et actifs aux quatre coins de la Belgique.

[www.gracq.org](http://www.gracq.org)  
[www.fietsersbond.be/fietsklimaat](http://www.fietsersbond.be/fietsklimaat)

