



Évaluation du
réseau ICR

RAPPORT

*Rapport original en néerlandais
Traduction par Alltrans*

Table des matières

Table des matières.....	3
Synthèse.....	4
Mission.....	5
Contexte de l'analyse.....	8
Itinéraires Cyclables Régionaux.....	8
RER-vélo.....	11
Itinéraires Cyclables Communaux.....	13
Itinéraires cyclables touristiques.....	14
Good Move.....	15
Analyse des retours d'expérience des utilisateurs concernant les 19 itinéraires ICR.....	19
Analyse objective.....	19
Analyse subjective.....	22
Étude d'itinéraires alternatifs possibles.....	32
Principes.....	32
Réseau remanié.....	33
Itinéraires mis au point.....	34
Recommandations politiques.....	39
Le réseau ICR est-il utile ?.....	39
Qu'en est-il de la multitude de réseaux cyclables ?.....	40
Comment investir dans l'utilisation du réseau ?.....	42
Comment investir pour faire connaître le réseau ?.....	42
Comment (enfin) achever ce réseau ?.....	43
Qu'entend-on par « un réseau de qualité » ?.....	44
Liste des illustrations.....	46
Annexes.....	47

Synthèse

Il y a plus de 30 ans, un réseau d'itinéraires cyclables voyait le jour dans la Région de Bruxelles-Capitale. Parmi les participants à la conception du tracé figuraient les utilisateurs et la Région, qui prend alors les rênes du projet en main. Le réseau, invariablement dénommé « ICR/GFR », s'est vu conférer un statut officiel, ce qui a eu un effet structurant sur le développement des infrastructures cyclables dans la Région.

Le Fietsersbond a été mandaté pour évaluer le réseau d'itinéraires cyclables. Les questions centrales de l'évaluation sont la qualité du réseau, sa notoriété et son utilisation par les cyclistes quotidiens, et les recommandations pour achever le réseau et en améliorer la qualité.

Près de trois décennies plus tard, le contexte a profondément changé. L'utilisation du vélo dans la Région a augmenté de façon exponentielle, et l'ICR n'est plus le seul réseau de guidage. Dans ce rapport, nous examinons la valeur ajoutée du réseau et la manière dont il peut être mis en lien avec la nouvelle réalité.

Une vaste collecte de données nous a permis de mettre en lumière des données objectives (qualité de l'aménagement des infrastructures cyclables sur le réseau, intensité du trafic et utilisation du réseau par les cyclistes) et des données subjectives (facilité d'utilisation, orientation et expériences des utilisateurs, par le biais d'enquêtes menées auprès de cyclistes). Des entrevues avec 18 des 19 communes de la Région nous ont également amenés à comprendre la manière dont les autorités locales considèrent le réseau et à analyser les choix qu'elles opèrent.

Cette vaste collecte de données était capitale pour pouvoir formuler des propositions d'amélioration des itinéraires et/ou élaborer des alternatives pour certains tronçons des itinéraires cyclables tracés il y a 30 ans. La facilité d'utilisation et la sécurité des cyclistes sont au cœur des propositions d'amélioration. Une modernisation du réseau est nécessaire et peut rentabiliser de façon plus importante encore les investissements réalisés ces dernières années.

Outre les alternatives, nous énumérons également quelques recommandations politiques. En tout état de cause, cette évaluation a permis de constater qu'aujourd'hui encore, un réseau tel que l'ICR peut être un moteur important pour renforcer l'utilisation du vélo à Bruxelles et améliorer la sécurité des cyclistes.

Mission

La mission confiée par Bruxelles Mobilité, en tant que Service public régional de Bruxelles, à l'ASBL Fietsersbond a été définie dans la convention S.21.137 et est jointe au présent rapport en *annexe 1*.

Résumé

Le plan régional de mobilité « Good Move », qui vise à augmenter de manière significative le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030, prévoit, dans son volet B.4 « Good Network », une évaluation des itinéraires cyclables existants en vue d'achever, d'améliorer et éventuellement d'adapter le réseau « ICR » (Itinéraires Cyclables Régionaux), repris dans le plan sous la dénomination « réseau Vélo CONFORT ».

Ces Itinéraires Cyclables Régionaux ont vu le jour en 1993. Il s'agissait alors de la première mission de l'ASBL Pro Velo nouvellement créée. Cette dernière a fait appel à des bénévoles de l'ASBL Fietsersbond et du GRACQ, pour définir ce réseau de 19 itinéraires.

Après presque 30 ans et l'aménagement et la signalisation d'une partie des itinéraires par l'administration régionale, il convient d'évaluer ce réseau dans le but de planifier son achèvement, tout en tenant compte de l'évolution de l'environnement urbain (plans de circulation, nouvelles pistes cyclables sur les grands axes parallèles, nouvelles routes confort du plan Good Move), afin de confirmer la pertinence des itinéraires existants ou de les modifier éventuellement.

Ce faisant, il est important d'évaluer l'utilisation effective des itinéraires, ainsi que les retours d'expérience subjectifs des utilisateurs.

L'ASBL Fietsersbond possède plusieurs années d'expérience en tant qu'organisation d'aide à la décision politique et a mis au point un outil d'évaluation spécifique de la qualité des pistes cyclables : « le meetfiets », le vélo-mesureur. C'est notamment cette expérience ainsi que son réseau de membres connaisseurs de la réalité de terrain à Bruxelles qui font de l'ASBL Fietsersbond le partenaire idéal pour l'évaluation des itinéraires, tout comme elle l'a été au moment de la définition initiale du réseau.

Le mandat, qui courait de septembre 2022 à juin 2023, avait pour objet :

1. l'évaluation du réseau existant d'Itinéraires Cyclables Régionaux, et ce de différentes manières (mesures du confort, mesures du volume de trafic, expériences des utilisateurs) ;
2. l'analyse des itinéraires alternatifs, qui sont peut-être devenus plus attrayants depuis la définition du réseau initial en 1993 (grâce à l'aménagement d'infrastructures cyclables ou aux mesures de circulation) ;
3. la formulation de recommandations politiques.

Un comité d'accompagnement a été constitué pour l'ensemble du projet. Ce comité d'accompagnement reçoit un ordre du jour détaillé au moins une semaine à l'avance, ce qui lui permet de suivre et de discuter des différents préparatifs dans le cadre de l'étude d'une part et des résultats des différents volets de l'étude d'autre part, et d'apporter des modifications au projet si nécessaire.

L'équipe de projet Fietsersbond :

- Thomas Deweer : chef de projet
- Wies Callens : soutien au contenu
- Werner Lievens : collecte de données du vélo-mesureur
- Thierry Jimenez : auditeur du vélo-mesureur et contribution à la recherche d'alternatives
- Charlotte Korte : auditeur du vélo-mesureur
- Liesbet Sijmans et Katrien Adams : soutien administratif

Ajustements apportés à la mission en cours de projet

Certains aspects décrits dans la convention ont été modifiés en cours de mission. Ces modifications n'ont pas d'incidence fondamentale sur le résultat final. Aussi, toutes ont été discutées avec le fonctionnaire dirigeant et expliquées, le cas échéant, lors d'une réunion du comité d'accompagnement. Les aspects les plus importants sont expliqués succinctement ci-dessous.

Comité d'accompagnement

La fréquence de réunion du comité d'accompagnement a été modifiée, parce que les différents sous-aspects ont été en majeure partie mis en œuvre simultanément au cours de l'étude.

Le comité d'accompagnement s'est réuni le :

- 19/10/2022 : lancement de l'étude et explication de la méthodologie et du calendrier
- 19/04/2023 : explication relative à la collecte des données
- 13/07/2023 : présentation des données collectées
- 12/10/2023 : explication relative aux recommandations politiques

Composition du comité d'accompagnement :

Marianne Courtois, Bruxelles Mobilité	Florine Cuignet, GRACQ
Sarah Hollander, Bruxelles Environnement	Kris Huysmans, Urban Brussels
Jean-Michel Reniers, Brulocalis	Isabelle Janssens, Bruxelles Mobilité
Kevin Lebrun, Bruxelles Mobilité	Vincianne Lerate, Service public régional de Bruxelles
Marik Lahon, Pro Velo	Jean-Michel Mary, STIB

Éric Monami-Michaux, Bruxelles Mobilité	Pieter Dudal, Beliris
Brigitte Pinte, Cabinet Van den Brandt	Dimitri Strobbe, Bruxelles Mobilité
Bruno Van Loveren, Service public régional de Bruxelles	Stefan Vandenhende, Cabinet Van den Brandt
Frederik Depoortere, Bruxelles Mobilité	Wies Callens, Fietsersbond
Thomas Deweer, Fietsersbond	

Modifications apportées aux phases de l'étude

Des modifications ont été apportées aux trois volets de l'étude, en concertation avec le comité d'accompagnement. Ces modifications sont expliquées brièvement au début de chaque partie plus loin dans le rapport.

Contexte de l'analyse

Une analyse approfondie des ICR en vue d'émettre des recommandations politiques et d'examiner les alternatives ne peut être menée indépendamment de toutes les autres initiatives internes et externes à la Région de Bruxelles-Capitale concernant les itinéraires cyclables et doit s'inscrire dans la vision plus large de la mobilité telle que décrite dans le plan Good Move.

Itinéraires Cyclables Régionaux

« Les itinéraires cyclables sont des cheminements recommandés pour des déplacements à vélo à moyenne et longue distance. En règle générale, ces itinéraires empruntent des voiries locales, où le trafic est moins dense, moins rapide, et donc moins stressant que sur les voiries principales. Mais le franchissement de certains obstacles naturels ou artificiels (pont franchissant une vallée, canal, autoroute, passage sous une ligne de chemin de fer, etc.) ramène parfois les itinéraires sur les grands axes. »

Site web de Bruxelles Mobilité

Le premier réseau cyclable de Bruxelles voit le jour au début des années 1990. En 1992, l'ASBL Pro Velo, nouvellement créée, est mandatée pour concevoir le réseau. À cet effet, il est fait appel à l'expertise des cyclistes eux-mêmes. C'est ainsi que des bénévoles de 't Greun Veloske, le précurseur du Fietzersbond à Bruxelles, et du GRACQ sont impliqués dans la démarche.

Ils ne partent pas d'une feuille blanche. Les cyclistes se sont déjà frayé un chemin à travers la ville et s'échangent des informations quant aux meilleurs itinéraires. La première carte des « Itinéraires dans Bruxelles » créée par le GRACQ date de 1979. Sur cette carte sont identifiés plusieurs « carrefours poisons » et « passages pénibles » pour les cyclistes – des points qui posent problème et pour lesquels des solutions sont recherchées au niveau local.

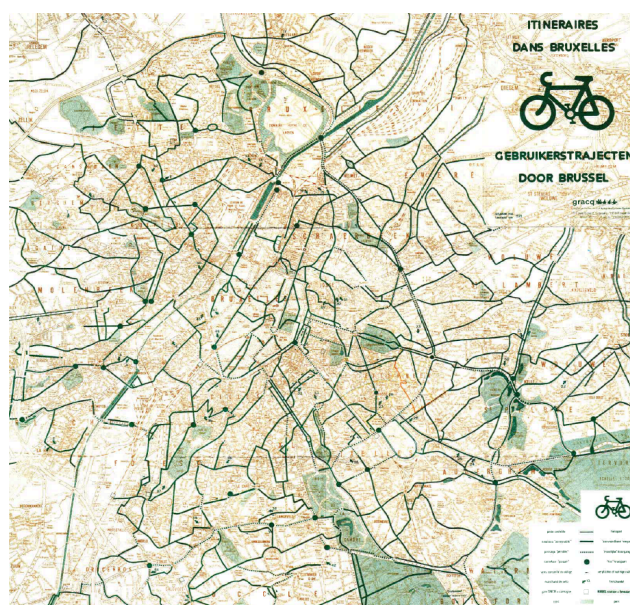


Figure 1 : Itinéraires dans Bruxelles, GRACQ, 1979

La mission s'achève en 1993. Le réseau d'Itinéraires Cyclables Régionaux propose une structure et une vision claires. Il existe désormais un réseau à maillage fin constitué de 19 itinéraires. L'objectif est clair : permettre à tous les Bruxellois d'accéder à un itinéraire à proximité de leur domicile et de leur destination.

Il est extrêmement important que la Région s'empare dorénavant de la coordination du réseau cyclable dans tout Bruxelles. Les ICR se voient conférer un statut officiel par l'inscription du réseau dans le Plan Régional de Développement (PRD) en 1997 et dans le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) en 1998. Le Plan Régional de Développement est ambitieux ; le réseau doit être achevé en 2005.

En 1998 a lieu la première réalisation concrète sur le terrain ; il s'agit de l'itinéraire devenu aujourd'hui l'ICR 2, qui va de Crainhem à Bruxelles-Central. Ensuite, plusieurs itinéraires sont pris en main un par un, jusqu'en 2016 – date à laquelle Bruxelles Mobilité ne réalise plus de travaux sur le réseau. Ceci n'empêche pas plusieurs communes d'apporter des améliorations aux voiries qui relèvent de leur compétence et de demander des moyens à cet effet.

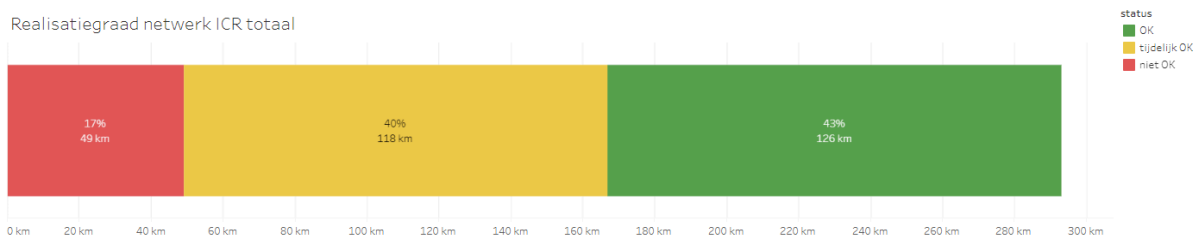


Figure 2 : Taux de réalisation ICR, Bruxelles Mobilité 2016

La signalisation du réseau commence en 2009 et est en grande partie achevée en 2014-2015, à l'exception des tronçons des itinéraires qui ne sont pas encore terminés à cette date et du sud de Bruxelles. Il n'y a aucun panneau de signalisation sur le territoire de la commune de Forest, par exemple. L'analyse dans le cadre de ce rapport montre que la signalisation est encore en bon état. Nous constatons toutefois que les communes qui réaménagent les voiries ne tiennent pas toujours compte de la signalisation horizontale – les doubles chevrons.

En résumé, le réseau ICR n'a jamais été ni achevé ni entièrement signalisé. Les décideurs politiques et les administrations en sont bien conscients, comme en témoigne la déclaration de politique générale de la Région de Bruxelles-Capitale 2019-2024 : « L'objectif du Gouvernement est de doubler la part modale du vélo en 5 ans, notamment en visant la réalisation de pistes cyclables supplémentaires et le bouclage du réseau ICR. » Mais, à l'exception de quelques initiatives et actions à petite échelle menées par les communes, ces déclarations restent lettre morte pour l'essentiel.

Il convient assurément de mentionner deux initiatives visant à promouvoir (et à améliorer) le réseau ICR :

- En 2016, le GRACQ et le Fietsersbond mettent en place un système de parrainage. Il s'agit de faire « adopter » une partie du réseau par des cyclistes, qui formulent des remarques quant aux améliorations possibles. Les observations recueillies sont alors au nombre de 821 – commentaires auxquels il n'est guère donné suite.
- L'initiative régionale pour la promotion du vélo, Bike for Brussels, continue à s'investir pour faire connaître les ICR, et ce au moyen du [Bike for Brussels Routeplanner](#) et des [Bike Routes](#) thématiques basés sur le réseau.

Le présent rapport s'inscrit également dans cette tradition et espère, grâce à ses recommandations, clarifier la manière de procéder pour la suite.

Logique du réseau ICR

Le réseau ICR n'est pas simplement constitué d'itinéraires aléatoires ; il est régi par toute une logique sous-jacente. Les 19 itinéraires sont conçus comme suit :

- 12 itinéraires allant de la périphérie bruxelloise vers le centre-ville, appelés « radiaux ». Ces 12 itinéraires sont numérotés dans le sens horaire, l'ICR 1 partant du nord (Evere – Centre) et l'ICR 6 partant du sud (Uccle – Centre).
- 3 itinéraires formant un arc ou une rocade autour du Pentagone bruxellois. L'itinéraire A est le plus proche du centre, tandis que les itinéraires B et C s'en éloignent un peu plus. En effet, tous les cyclistes ne prennent pas la direction du centre-ville. À Bruxelles, il est important de relier également les communes voisines, leur centre et leurs destinations.
- 3 itinéraires situés le long de voies navigables : le Canal (CK), la Senne (CZ) et le Maelbeek (MM). Bruxelles est une ville très vallonnée. Même si des rivières comme la Senne et le Maelbeek ne sont plus guère visibles à Bruxelles, le fait de profiter au maximum de la vallée permet d'établir des liaisons fluides entre les quartiers et les destinations.
- 1 itinéraire nommé en fonction des repères urbains qu'il relie : la route des Palais (PP).

Lors de la conception du réseau ICR, plusieurs axes automobiles centraux étaient très inaccessibles aux cyclistes. Il suffit de penser aux nombreuses voitures circulant à vive allure sur des voiries dépourvues d'infrastructures cyclables. Cela se reflète aujourd'hui encore dans le tracé des itinéraires cyclables ; on opte généralement pour des voiries qui évitent les grands axes, mais qui leur sont plus ou moins parallèles (« routes secondaires »).

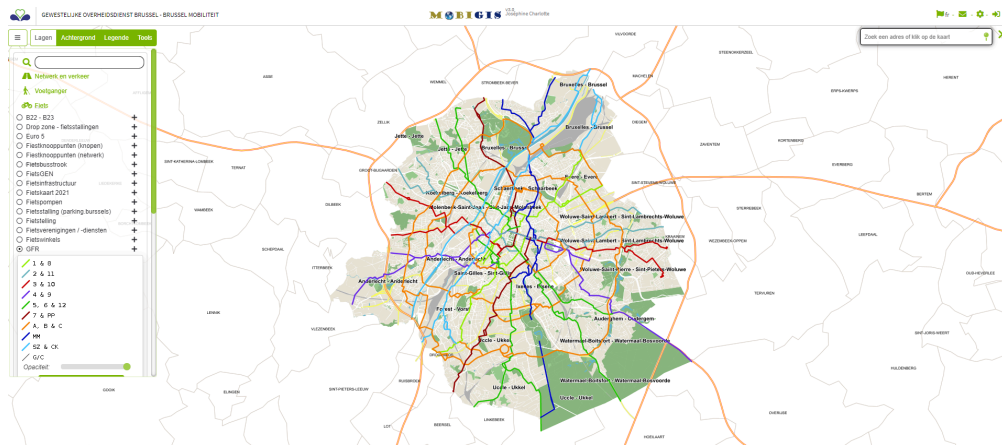


Figure 3 : Itinéraires ICR sur MOBIGIS

RER-vélo

« Le RER vélo est le Réseau Express Régional pour cyclistes. Dans un rayon de 15 km autour de la Grand Place de Bruxelles, 70 % des déplacements sont inférieurs à 15 km. Sur une telle distance, avec une bonne infrastructure cyclable, on peut très facilement effectuer son déplacement à vélo. »

Site web de Bruxelles Mobilité

Alors que les Itinéraires Cyclables Régionaux ont tendance à éviter les grands axes et sont orientés vers la destination locale, la nécessité de s'intéresser à ces grands axes justement et aux déplacements de longue distance en particulier se fait ressentir. Les cyclistes choisissent des itinéraires directs et lisibles ; les grands axes automobiles, le Canal et les voies ferrées leur offrent cette possibilité. De ce besoin naît la nécessité d'un RER-vélo.

Quelques dates clés

- 2010 résolution RER-vélo au Parlement bruxellois
- 2010 premier comité d'accompagnement entre les trois partenaires : la Région flamande, la province du Brabant flamand et la Région de Bruxelles-Capitale
- 2010 plan IRIS 2, avec un premier pas vers un réseau de cyclostrades
- 2012 définition du RER-vélo avec le Brabant flamand et la Région flamande
- 2015 adoption du plan de pistes cyclables (2015-2020)

C'est surtout à partir de 2014 qu'un engagement fort est pris en ce sens, comme en témoignent les infrastructures cyclables le long de la Petite Ceinture et du Canal. Aujourd'hui, les itinéraires sont répertoriés comme « Vélo PLUS » dans la hiérarchie des voiries du plan Good Move.

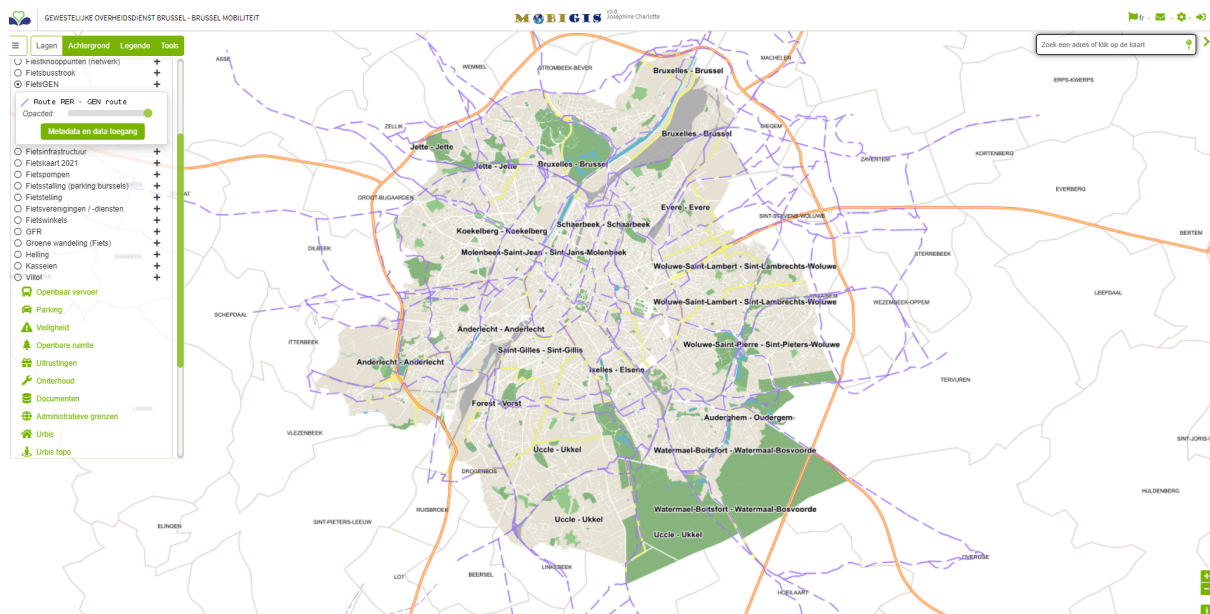


Figure 4 : RER-vélo sur MOBIGIS

Lignes ferroviaires

Une partie du RER-vélo longe des voies ferrées. Ce sont ces itinéraires cyclables qui permettent d'établir une liaison directe avec les cyclostrades venant de Flandre. Bruxelles étant une région bilingue, on ne parle pas d'« autoroutes cyclables » (traduction de « fietssnelwegen »), mais de « cyclostrades ». Quel que soit leur nom, elles sont caractérisées par une identité visuelle unique.

Initialement, les études et la mise en œuvre de ces cyclostrades sont confiées à Bruxelles Environnement. Aujourd'hui, c'est Beliris qui s'occupe principalement de leur coordination. Bruxelles Mobilité assure également un suivi.

Actuellement (fin de l'année 2023), Beliris s'attelle aux cyclostrades suivantes :

- C223 le long de la ligne L28, Masui – Wiels
- C216 le long de la ligne L26, Evere – Josaphat
- C3 le long de la ligne L36, Haren – Evere – Schaerbeek – Rogier
- C209 le long de la ligne L50a, Anderlecht – Wiels
- C205 le long de la ligne L161, gare de Watermael-Boitsfort
- C207 le long de la ligne L124, Uccle

Les premiers projets concrets le long de la ligne L28 vont bientôt faire l'objet d'une enquête publique, de sorte que les cyclostrades situées le long des voies ferrées vont devenir réalité pour les cyclistes bruxellois.

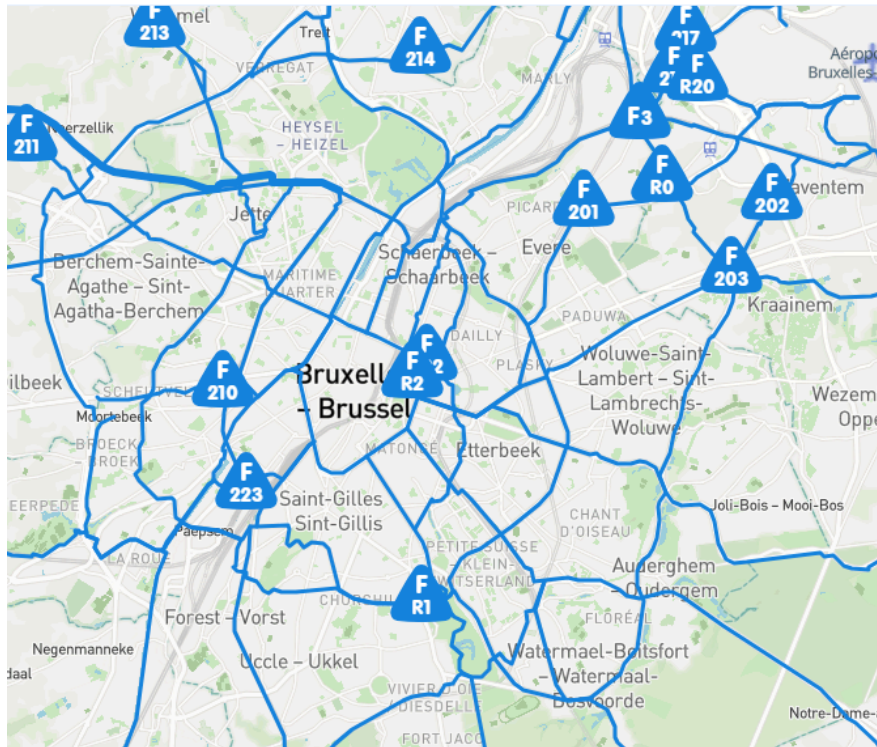


Figure 5 : Cyclostrades sur cyclostrades.be

Itinéraires Cyclables Communaux

Plusieurs communes ont tracé un réseau cyclable local à l'intérieur de leurs propres frontières administratives, principalement sur des voiries relevant de leur propre compétence.

Ce réseau a vu le jour de différentes manières.

- Initiatives communales propres ;
- À la suite d'un audit (BYPAD) de la politique communale existante en matière de vélo. Cet audit s'est également intéressé de manière spécifique aux itinéraires cyclables locaux ;
- Grâce au soutien du niveau régional.

Les communes gèrent leurs Itinéraires Cyclables Communaux et la communication à leur sujet de différentes manières :

- Panneaux présentant une identité propre (p. ex., Anderlecht)
- Panneaux anciens disparaissant progressivement des rues (p. ex., Jette)
- Harmonisation des panneaux avec l'identité visuelle des ICR (p. ex., Schaerbeek)
- Uniquement sur papier, avec des réflexions autour de la signalisation (p. ex., Saint-Gilles)
- Uniquement sur papier, sans mise en œuvre planifiée de la signalisation (p. ex., Watermael-Boitsfort)



Figure 6 : Itinéraires Cyclables Communaux à Anderlecht

Itinéraires cyclables touristiques

Il existe deux types d'itinéraires cyclables touristiques à Bruxelles. Ces itinéraires ne sont pas fonctionnels, ce qui les distingue des ICR, du RER-vélo / des cyclostrades et des Itinéraires Cyclables Communaux. Leur fonction est avant tout de guider les cyclistes récréatifs.

EuroVelo : un réseau de 17 itinéraires cyclables longue distance qui connecte et unit l'ensemble du continent européen. EuroVelo 5 va de Canterbury, en Angleterre, à Brindisi, en Italie, en passant par la capitale belge. La signalisation a été installée et inaugurée au printemps 2022. EuroVelo est une initiative de l'ECF (European Cyclists' Federation) à laquelle succède Pro Velo pour la Belgique.

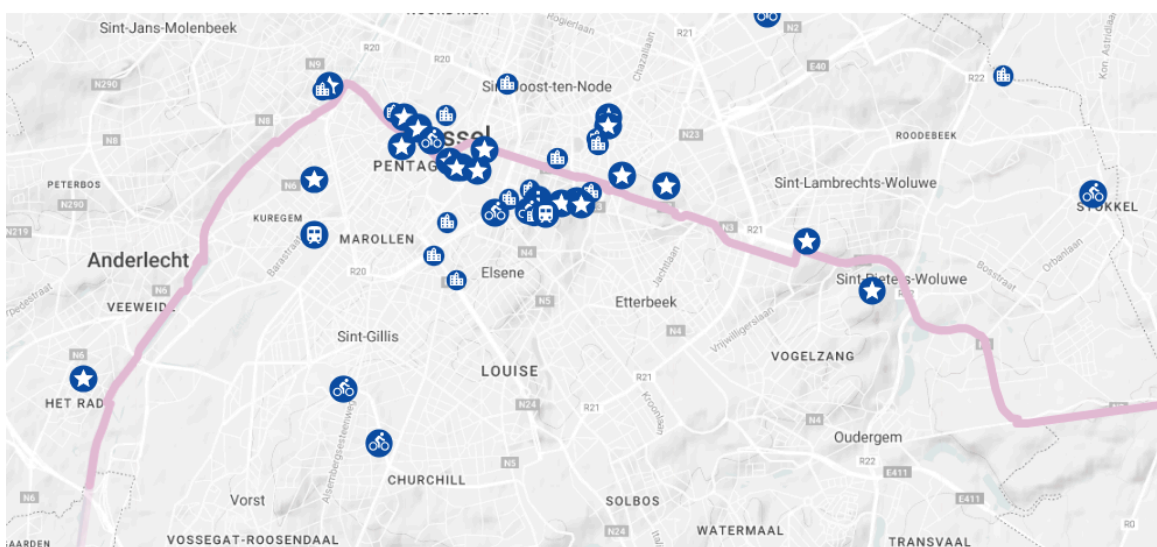


Figure 7 : EuroVelo 5 traversant Bruxelles

Points-nœuds : il s'agit de passer d'un point-nœud à un autre à vélo et de tracer ainsi son itinéraire personnel. Le dispositif des points-nœuds existe depuis les années 1990 en Flandre. Ce sont les provinces qui gèrent ce réseau en Région flamande ; les points-nœuds existent également en Wallonie. Bruxelles a longtemps été inexistante sur la carte des points-nœuds, jusqu'à ce que quelques cyclistes bénévoles et engagés unissent leurs forces pendant la période de covid. L'initiative citoyenne BikeNode est à l'origine de la création d'une proposition de réseau.

S'appuyant sur l'expertise de Bruxelles Mobilité, Visit Brussels a pris en main le déploiement officiel. L'entreprise néerlandaise Folkersma s'est chargée de la signalisation. Après quelques modifications (plutôt mineures) de la proposition de BikeNode, la signalisation des points-nœuds a été entièrement réalisée à la fin de l'année 2022. Avant l'inauguration, des parrains et des marraines ont vérifié la signalisation de chaque point-nœud.

Aujourd'hui, Folkersma a pour mission de gérer le réseau jusqu'à fin 2024. À l'expiration de ce délai, la gestion incombera à Bruxelles Mobilité. Le rôle de Visit Brussels s'est limité au déploiement et a pris fin à présent ; celui des parrains et marraines aussi. De nombreux cyclistes ont découvert le réseau au printemps et à l'été derniers. Cependant, la gestion actuelle, et surtout future, demeure un défi. BikeNode a désigné de manière informelle le Fietzersbond comme point de contact pour signaler les problèmes sur le réseau.

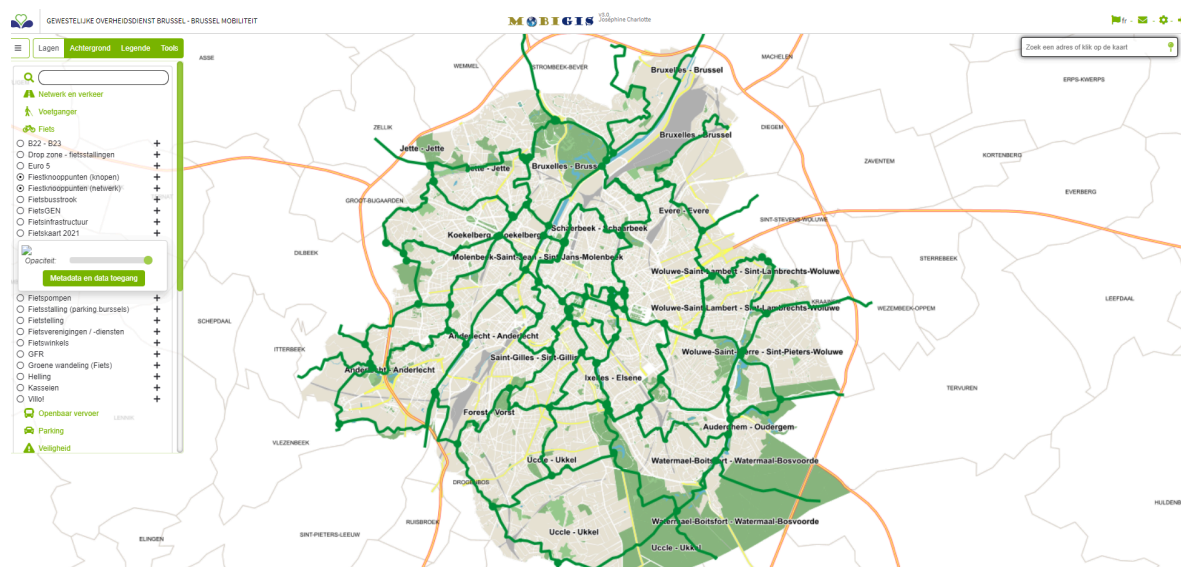


Figure 8 : Réseau de points-nœuds sur MOBIGIS

Good Move

Good Move est le plan régional de mobilité qui définit les orientations de la politique en matière de mobilité pour une période de 10 ans (2020-2030). Le plan stratégique esquisse une vision et propose plusieurs actions concrètes pour la mettre en œuvre.

Performance du réseau cyclable

Le plan régional de mobilité Good Move vise à augmenter considérablement le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030. Dans sa « Mobility Vision », le plan affirme son engagement en faveur du « modal shift » (transfert modal).

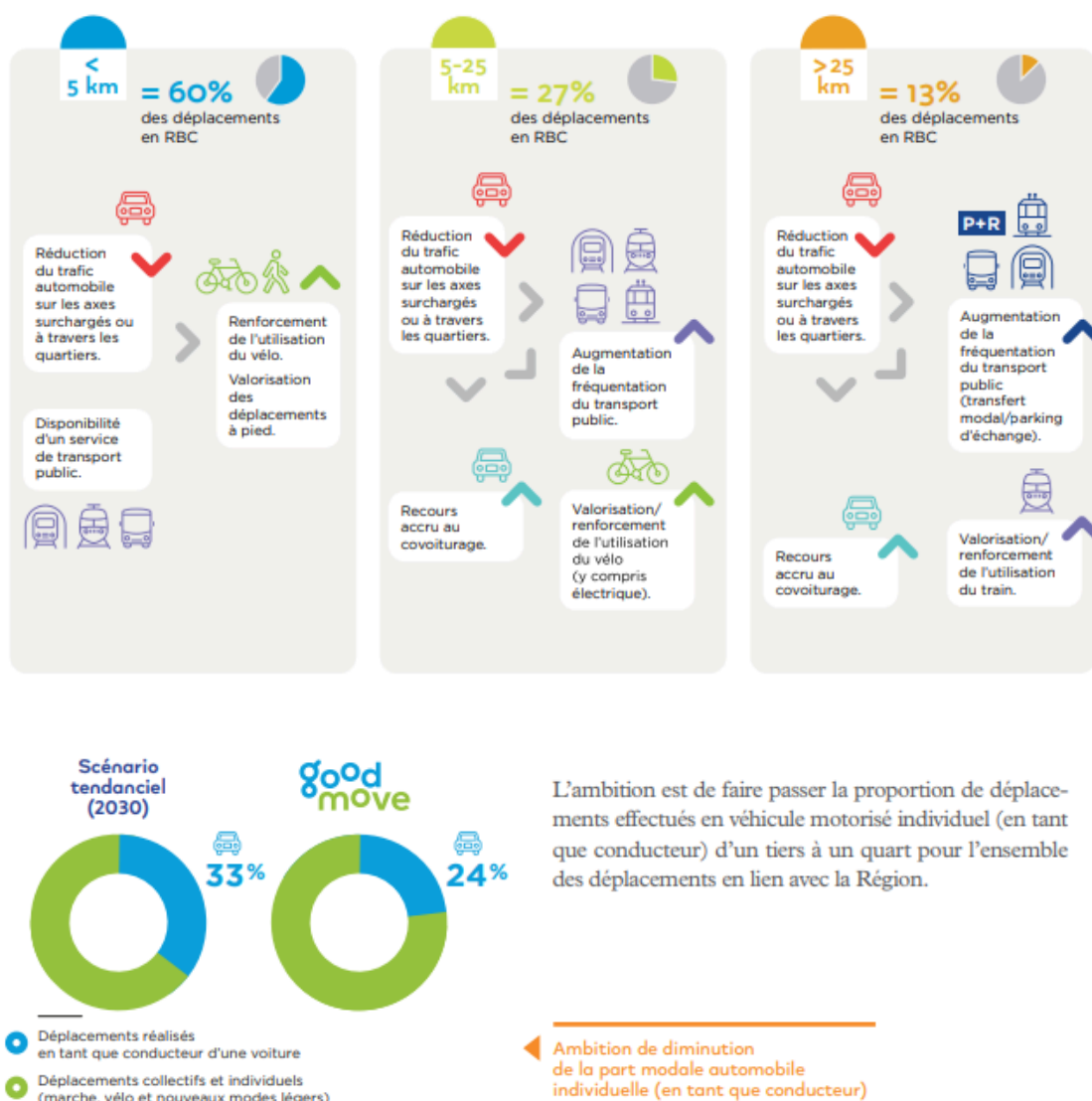


Figure 9 : Good Move et vision du modal shift

Avant de rédiger le plan d'action de Good Move, une analyse complète des défis a été réalisée. Cette analyse montre que si la Région veut augmenter le nombre de cyclistes dans le « modal split » (part modale), il faut améliorer la performance du réseau cyclable.

Le réseau cyclable présente également une performance très variable en fonction des tronçons et des aménagements. Il reste déforcé principalement par les effets de barrière, par exemple de carrefours complexes, qui affectent la qualité et la sécurité de l'itinéraire cyclable. La performance consiste à assurer la continuité cyclable sur de longues distances.

C'est cette nécessité qui est à l'origine de l'élaboration de l'action B.4 : « Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés ». Ce rapport s'inscrit dans le cadre de cette action.

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.

L'action se décline en mesures concrètes :

- Finaliser les ICR (Vélo CONFORT) inexistantes ou incomplets, 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.

Pilote(s)	Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
Bruxelles Mobilité Communes bruxelloises Communes flamandes MOW	À définir et compléter en cours de mise en œuvre Niveau de mise en œuvre du réseau Vélo CONFORT	À calculer	100%	/
Partenaire(s) Urban.brussels BMA Perspective.brussels Bruxelles Environnement STIB Infrabel Beliris	Niveau de réalisation du réseau Vélo PLUS Évolution du nombre de cyclistes sur les points de comptage	Valeur de référence à calculer Valeur de référence à calculer	50% x2	100% x4

Figure 10 : Action B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

Plans de circulation

Certaines actions du plan Good Move ont également une incidence indirecte sur les Itinéraires Cyclables Régionaux. Citons par exemple l'action A.2 « Apaiser les quartiers ». Les quartiers apaisés sont des zones sans trafic motorisé de transit. L'idée sous-jacente à l'instauration de nouveaux plans de circulation est de permettre aux voitures d'atteindre leur destination, mais plus en allant d'un bout à l'autre du quartier.

Ce type de plan de circulation cible le trafic motorisé, mais a une incidence sur la qualité de l'air, sur la sécurité routière ainsi que sur la qualité et l'utilisation de l'espace public. Il s'agit également d'une opportunité pour les cyclistes puisque les rues qui connaissaient un important trafic automobile de transit auparavant peuvent être transformées en axes cyclables.

Ces effets, nous les constatons en deux endroits de Bruxelles aujourd'hui (fin 2023).

- Schaerbeek : grâce aux plans de circulation, la rue Royale Sainte-Marie et l'avenue des Azalées ont fait plus que simplement éliminer le trafic de transit ; la commune les

a également aménagées en espaces dédiés au vélo. Et cela a porté ses fruits puisque les deux rues sont pleinement empruntées par les cyclistes.

- Bruxelles : le plan de circulation du Pentagone, mais aussi des évolutions antérieures comme le piétonnier, ont transformé le centre-ville en profondeur. Les Itinéraires Cyclables Régionaux ne sont plus en phase avec la réalité et doivent faire l'objet d'une révision approfondie.

Spécialisation Multimodale des Voiries

Good Move entend rendre la demande de trafic gérable en misant sur les réseaux consacrés aux différents modes de transport : piétons, cyclistes, transports en commun, voitures et poids lourds. L'objectif est de parvenir à une répartition plus équilibrée de l'espace public. Pour ce faire, les rues de Bruxelles se voient attribuer une catégorie par mode de transport. Cette Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) va également être consacrée dans la loi.

- 1° La catégorie PLUS est constituée d'itinéraires importants, rapides, performants et confortables destinés aux déplacements de longue distance au sein de la grande agglomération urbaine et de la Région.
- 2° La catégorie CONFORT se compose d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional.
- 3° La catégorie QUARTIER assure une desserte de proximité des quartiers.

Toutes les rues qui font partie des Itinéraires Cyclables Régionaux relèvent au minimum de la catégorie « Vélo CONFORT ». Il arrive également que certains tronçons des ICR soient catégorisés « Vélo PLUS ».

Good Move stipule que tous les projets relatifs aux voiries PLUS et CONFORT de chaque réseau revêtent un intérêt régional, sous réserve des compétences du gestionnaire de voirie.

Analyse des retours d'expérience des utilisateurs concernant les 19 itinéraires ICR

Modifications par rapport à la convention

- *Telraam : 40 dispositifs de comptage Telraam ont été fournis aux fins de l'analyse objective. Seuls 17 d'entre eux ont été effectivement installés sur un itinéraire ICR. Ceci s'explique par des problèmes techniques et par un faible taux de réponse de la part des personnes qui habitent le long des itinéraires. Afin de rentabiliser au maximum le matériel acquis, les dispositifs Telraam ont été largement mis à disposition. Ils ont été proposés aux administrations des communes, par exemple ; Watermael-Boitsfort et Jette les utilisent.*
- *Carte commune : la convention prévoyait le développement d'une application. Lors des ateliers et des réunions, il a été fait usage de QGIS, un système d'information géographique « open source » pour visualiser les informations issues de l'audit par vélo-mesureur et les propositions d'itinéraires alternatifs.*
- *Groupes de discussion : plutôt que de travailler en ligne sur une carte commune, des réunions en présentiel ont été organisées sur l'ensemble du territoire de la Région.*
- *Rencontres avec les administrations locales : en cours de mission, il y a eu une prise de conscience du fait qu'il ne pouvait y avoir d'examen approfondi du réseau et des recommandations politiques sans impliquer les administrations locales. L'organisation de ces échanges a été ajoutée au mandat.*

Analyse objective

Vélo-mesureur

Le Meetfiets ou vélo-mesureur permet au Fietsersbond de procéder à un relevé de la qualité et du confort des pistes cyclables en Flandre et à Bruxelles. Cette méthode d'audit et de gestion est sans doute la plus scientifique et la plus objective de toute l'Europe.

Le vélo-mesureur est un vélo adapté doté d'un équipement de mesure ; un auditeur professionnel procède à diverses mesures sur place. Dans le cadre de l'audit de l'ensemble du réseau ICR à Bruxelles, le vélo-mesureur a relevé les éléments suivants :

- Confort vibratoire
- Type d'infrastructure cyclable
- Sens de circulation
- En cas d'infrastructure cyclable séparée
 - Largeur réelle
 - Largeur de la zone tampon
- En cas de trafic mixte
 - Intensité du trafic motorisé aux heures de pointe
 - Intensité du trafic motorisé en dehors des heures de pointe
- Obstacles et inconvénients (potelets/barrière, bordure/filet d'eau, ressauts fréquents, virage serré/déplacement de l'axe de la piste cyclable, marquage fortement défraîchi,

détritus sur la route [problème structurel], croisement très dangereux avec le trafic motorisé, rétrécissement, visibilité particulièrement mauvaise, tronçon temporairement non cyclable, tronçon structurellement non cyclable, insertion dans la chaussée, dégâts aux infrastructures, végétation gênante, croisement de voies de tram/train en biais, coussin berlinois, bandes rugueuses)

- Mouvements de cisaillement
- Signalisation, panneaux ICR

L'audit a eu lieu selon le calendrier suivant :

- ICR sur les voies régionales en 2022
- ICR sur les voies communales au cours de la période avril-juin 2023

Annexe 2 : Les données complètes sont fournies dans un format GeoPackage au style y afférent en accompagnement de ce rapport. Ces informations sont donc accessibles dans QGIS.

Telraam

Le dispositif Telraam est un compteur de trafic qui se place devant une fenêtre (donnant sur la rue). Le capteur enregistre automatiquement tous les mouvements dans la rue : piétons, cyclistes, voitures et poids lourds. On obtient ainsi un aperçu du trafic dans la rue, des variations quotidiennes de celui-ci et de la vitesse de circulation, par exemple. Toutes les données sont librement accessibles et peuvent être consultées à l'adresse www.telraam.net.

Dans le cadre de l'analyse du réseau ICR, un large appel a été lancé pour le placement de dispositifs Telraam. Les dispositifs Telraam pris en compte dans le cadre de l'évaluation des ICR sont au nombre de 17 :

- 2 à Ixelles
- 3 à Forest
- 2 à Saint-Gilles
- 3 à Jette
- 2 à Etterbeek
- 2 à Etterbeek
- 1 à Auderghem
- 1 à Anderlecht
- 1 à Uccle
- 1 à Berchem-Sainte-Agathe

Ceux-ci s'ajoutent aux nombreux dispositifs Telraam qui étaient déjà présents dans Bruxelles et dont les données sont accessibles librement. Les dispositifs Telraam ont livré un aperçu anecdotique majeur d'endroits spécifiques. L'auditeur du vélo-mesureur a systématiquement utilisé les données lors de la cartographie du trafic motorisé ; chaque fois qu'un dispositif Telraam était présent, ce sont ces données qui ont été utilisées en lieu et place des comptages manuels.

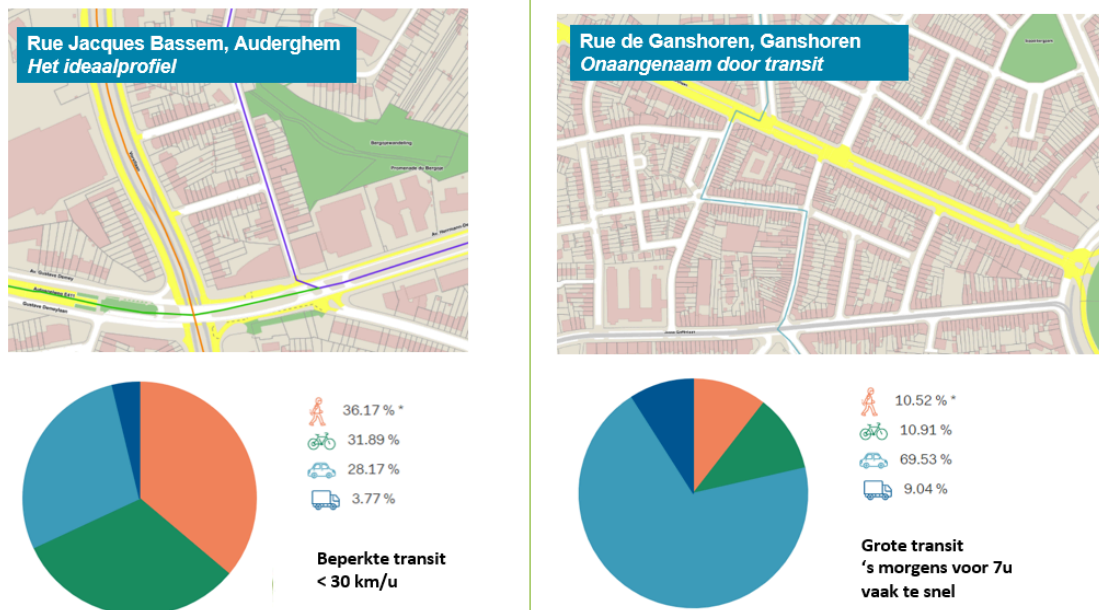


Figure 11 : Données de deux dispositifs Telraam dans le cadre de l'évaluation ICR

OpenStreetMap

Il existe une communauté OpenStreetMap très active à Bruxelles. Ces Bruxellois engagés cartographient la ville en constante évolution. Ils le font de manière cartographique, mais aussi en collectant du matériel visuel. Parallèlement à l'évaluation des Itinéraires Cyclables Régionaux, la Région bruxelloise a été entièrement filmée du point de vue du cycliste, à l'aide d'une caméra GoPro 360°. Toutes ces informations sont librement accessibles sur la plateforme [Mapillary](https://www.mapillary.com). Ces images sont beaucoup plus récentes que celles de Google Maps et reflètent le point de vue du cycliste spécifiquement. Elles permettent d'analyser des problèmes spécifiques et servent de supports visuels lors de discussions et de concertations.

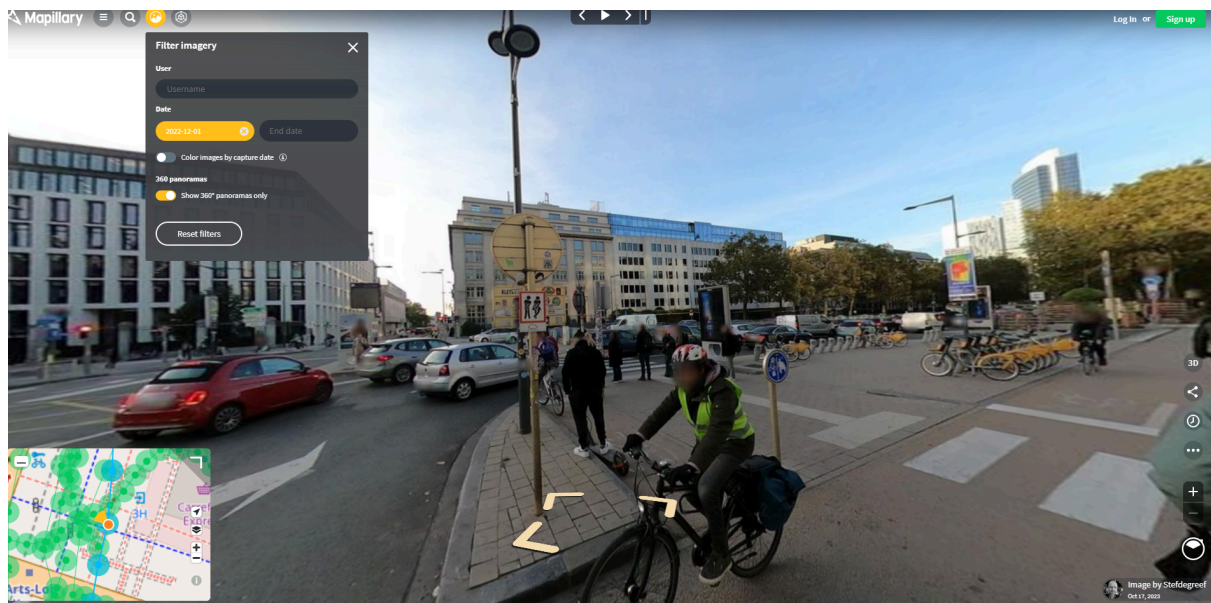


Figure 12 : Rendu d'images récentes sur Mapillary

Cartes thermiques Strava

La plateforme Strava, également connue pour être le réseau social des passionnés de sport, contient une mine d'informations. Sur demande, ces informations sont accessibles à des fins d'analyse. Grâce à une carte thermique pratique et une analyse détaillée des trajets à vélo les plus fréquents, il est possible de se faire une idée des itinéraires cyclables les plus prisés.

Au moment de la rédaction du rapport, nous sommes conscients du fait qu'il s'agit d'un type spécifique de cycliste – le cycliste plutôt sportif qui a beaucoup d'expérience. Il convient donc d'aborder ces données de façon critique ; on ne peut pas les extrapoler pour se faire une idée du comportement de l'ensemble des cyclistes à Bruxelles. Strava présente l'intérêt de mettre en évidence des tendances qui peuvent ensuite être vérifiées à l'aide d'autres données collectées.

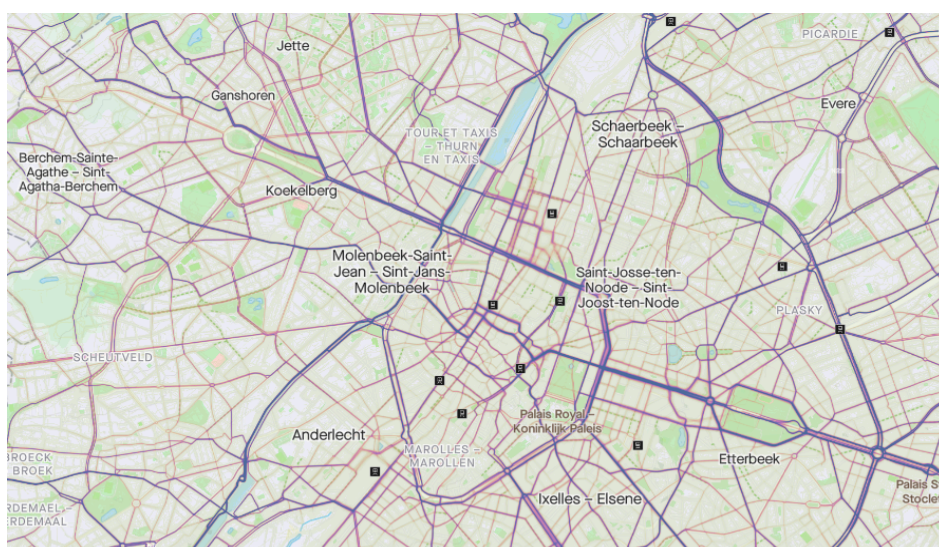


Figure 13 : Carte thermique Strava de Bruxelles

Analyse subjective

Enquête

Pour évaluer les Itinéraires Cyclables Régionaux, il est essentiel de mener une enquête approfondie auprès des utilisateurs eux-mêmes, les cyclistes. Dans le cadre de deux enquêtes différentes, en ligne et dans la rue, nous avons sondé les éléments suivants :

- Profil du cycliste (expérience et type de vélo)
- Itinéraires cyclables (motifs du déplacement et mode de détermination de l'itinéraire)
- Réseaux cyclables à Bruxelles (connaissance et besoins)
- Itinéraires Cyclables Régionaux (connaissance et besoins)

En ligne

Une enquête a été élaborée par le biais de la plateforme SurveyMonkey, dans les trois langues parlées à Bruxelles (anglais, français et néerlandais). Les enquêtes ont été diffusées par l'intermédiaire du réseau du Fietsersbond et de partenaires (GRACQ, EUCG, Pro Velo,

etc.), avec succès puisque 552 personnes ont rempli le questionnaire d'enquête au cours de la période mars-avril 2023 : 285 en français, 238 en néerlandais et 41 en anglais. Les répondants étaient principalement des cyclistes expérimentés.

Dans la rue

Les enquêtes dans la rue ont été réalisées par Pro Velo. Elles ont eu lieu les 21-28/04 et 15-19/05 à des carrefours d'itinéraires ICR. Les enquêteurs ont posé aux cyclistes plusieurs questions courtes dont les réponses ont été saisies sur une tablette. Il a été veillé à ce que la répartition géographique soit suffisante et à ce que les cyclistes soient interpellés à la fois sur des itinéraires cyclables très fréquentés et sur des itinéraires cyclables moins fréquentés. Un total de 433 cyclistes ont été interrogés. Cette enquête-ci a touché moins de cyclistes expérimentés que l'enquête en ligne.

Annexe 3 : L'ensemble de données des enquêtes est joint au présent rapport.

Résultats de l'enquête

Des tendances nettes se dégagent des deux enquêtes ; elles donnent un aperçu des besoins des cyclistes. Voici ci-dessous une vue d'ensemble de quelques éléments clés.

Les cyclistes se déplacent :	
principalement pour des trajets domicile-travail, suivis de près par les loisirs résidentiels.	Il faut un réseau solide accessible en permanence, non seulement en semaine et aux heures de pointe, mais aussi le week-end. Il convient donc que l'accessibilité à un Itinéraire Cyclable Régional soit la plus aisée possible ; il faut prévoir des solutions à mettre en place lors de marchés et d'événements.
de plus en plus avec un vélo électrique.	Les vélos électriques ne sont pas (encore) majoritaires, mais il est clair que les cyclistes qui ont un vélo électrique tiennent moins compte du critère du dénivelé lorsqu'ils élaborent un itinéraire cyclable. Éviter les dénivelés importants faisait partie des éléments à prendre en compte lors de la conception des Itinéraires Cyclables Régionaux. Ce critère reste essentiel pour les cyclistes qui ne possèdent pas de vélo électrique, mais il est en passe d'être relégué au second plan.

Les cyclistes veulent :	
pouvoir pédaler vite et en continu.	Un petit détour au service de la qualité et de la sécurité est acceptable, mais il doit rester dans les limites du raisonnable. Font partie des demandes explicites fréquentes des cyclistes le bon réglage des feux de circulation routière et l'évitement des embouteillages.
des solutions aux difficultés qu'ils rencontrent au quotidien sur leur parcours.	Le fort besoin des répondants de partager leur vécu de cycliste montre que la cohérence, la qualité et la sécurité des itinéraires cyclables sont des questions

	importantes. Il existe en effet une masse critique qui demande des améliorations et qui peut également jouer un rôle de partenaire à cet égard.
--	---

Un itinéraire cyclable doit avant tout être :	
1. sûr	La sécurité routière est le principal critère pris en compte par les cyclistes lorsqu'ils choisissent un itinéraire cyclable. Figurent parmi les éléments récurrents la forte pression automobile qui s'exerce sur les parcours, les pistes cyclables au marquage très défraîchi – source de confusion et de stress supplémentaire –, et la difficile cohabitation avec le tram.
2. lisible et cohérent	Les carrefours, le franchissement d'axes à forte circulation automobile sont cités comme étant des obstacles majeurs qui interrompent le trajet. Les infrastructures cyclables qui s'arrêtent soudainement constituent également une difficulté pour les cyclistes.
3. confortable	Ce n'est pas la plus grande priorité, mais il est clair que les cyclistes essaient d'éviter au maximum les pavés.

Réseaux cyclables connus	
Points-nœuds	Il s'agit du réseau que les participants francophones à l'enquête connaissent le mieux. Il est important de noter qu'au moment de l'enquête, les points-nœuds étaient nouveaux à Bruxelles.
Cyclostrades Fietssnelwegen	Il s'agit du réseau le plus connu parmi les répondants néerlandophones et anglophones.

La création d'un itinéraire cyclable personnel se fait :	
1. en l'essayant et en l'ajustant.	Les cyclistes cherchent à se frayer un chemin à travers la ville. Pour ce faire, ils se servent des principaux axes connus et des infrastructures cyclables comme guides. Ils essaient de nouveaux itinéraires et recherchent celui qui satisfait le mieux à leurs propres critères.
2. en utilisant Google Maps.	Ceci s'explique par le fait que souvent, les cyclistes ne connaissent pas suffisamment les autres applications – à l'instar de la logique des réseaux cyclables bruxellois. Google Maps présente l'inconvénient de ne pas être un bon outil de création d'itinéraires cyclables. L'application ne propose pas toujours les itinéraires cyclables présentant le plus haut degré de sécurité et de qualité

	et ne tient pas compte des réseaux cyclables existants à Bruxelles.
3. en suivant la signalisation.	Ceci est peut-être également lié à une mauvaise connaissance de la signalisation.

Connaissance des panneaux ICR :

- Les répondants reconnaissent ces panneaux ; la plupart d'entre eux les ont déjà aperçus une fois ou l'autre dans le paysage urbain.
- La signification de ces panneaux n'est pas claire. De nombreux répondants ne comprennent généralement pas la signification des codes de couleur et des noms. En revanche, les destinations qui y sont renseignées, elles, sont lisibles et utiles.
- L'utilisation des panneaux se fait plutôt par hasard et n'est pas planifiée à l'avance. Les destinations indiquées sur les panneaux ICR permettent de s'orienter, de retrouver son chemin.
- Une minorité de répondants se fient aux panneaux ICR lorsqu'ils veulent tester un nouvel itinéraire cyclable. Souvent, ce test est précédé d'un indispensable travail préparatoire.

On n'aime que ce qu'on connaît ? Moyennant une meilleure signalisation basée sur des destinations et des points de repère connus, il semble y avoir du potentiel. Outre la signalisation physique, il existe un besoin non négligeable de transposer numériquement la démarche.

Groupes de discussion

Fin juin-début juillet, cinq groupes de discussion répartis sur l'ensemble du territoire de la Région ont été organisés. Les membres du GRACQ et du Fietsersbond y ont été invités pour réfléchir ensemble sur le réseau ICR dans leur quartier. Il s'agit en l'occurrence de cyclistes expérimentés et engagés.

Quand?	Pour qui?	Où?
Mercredi 21 juin	Centre (Bruxelles, Saint-Josse, Molenbeek)	Fietsersbond, Rue du Vieux Marché au Grains 63, 1000 Bruxelles
Jeudi 22 juin	Est (Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre, Auderghem)	GC Op-Weule, Rue Saint-Lambert 91, 1200 Woluwe-Saint-Lambert
Mardi 27 juin	Nord-est (Schaerbeek, Saint-Josse, Evere, Haren)	GC De Kriekelaar, Rue Gallait 86, 1030 Schaerbeek
Mercredi 28 juin	Nord-ouest (Berchem Saint Agathe, Ganshoren, Koekelberg, Jette, Laken)	GC De Zeyp, Rue Zeyp 47, 1083 Ganshoren
Jeudi 29 juin	Sud (Forest, Saint-Gilles, Anderlecht)	GC Pianofabriek, Rue du Fort 35, 1060 Saint-Gilles
Mercredi 5 juillet	Sud-est (Watermael-Boitsfort, Uccle, Etterbeek, Ixelles)	GC Elzenhof, Avenue de la Couronne 12, 1050 Ixelles

Les groupes de discussion se sont déroulés comme suit :

- Sondage général de la connaissance du réseau ICR : connaissez-vous les panneaux ? Connaissez-vous les doubles chevrons ?
- Traçage sur carte de son itinéraire personnel dans la commune et discussion y afférente
- Réflexions générales. Modifier les ICR ? Que peut-on améliorer ? De quoi a-t-on besoin ?

Résultats des groupes de discussion

La plupart des participants connaissent les Itinéraires Cyclables Régionaux. La signalisation a fait l'objet d'une longue discussion. Il en ressort que :

- les couleurs et les chiffres/lettres ne sont pas compris ;
- les lignes guides horizontales sous la forme de doubles chevrons sont pratiquement inconnues. Ceux qui les connaissent sont généralement des personnes travaillant dans le domaine de la mobilité à Bruxelles ;
- l'indication des destinations sur les panneaux est jugée pratique et utile. Il est important de noter que ces destinations doivent être généralement connues. L'appellation « drève Saint-Hubert » est un exemple à ne pas suivre ; cette drève située dans la forêt de Soignes n'est pas une appellation connue de tous ;
- il n'est pas évident de savoir comment trouver les itinéraires en ligne. Certains se réfèrent encore aux cartes cyclistes. Pratiquement personne ne recherche les itinéraires sur un smartphone ou un ordinateur.

Lorsque les participants aux groupes de discussion tracent leur itinéraire personnel sur la carte, il en ressort que :

- il coïncide en partie avec les Itinéraires Cyclables Régionaux. Les cyclistes empruntent le réseau cyclable sans le savoir. Un examen plus approfondi montre que sur ces itinéraires, l'infrastructure cyclable est meilleure et que le confort et la sécurité y sont plus élevés.

- cette coïncidence n'est pas parfaite en tout point. Aujourd'hui, il existe de meilleures alternatives pour plusieurs tronçons des Itinéraires Cyclables Régionaux. Une constante à cet égard est que les cyclistes optent clairement pour les itinéraires directs. Lorsque l'itinéraire cyclable régional présente un tracé sinueux parallèle aux grands axes directs et passe par des rues adjacentes, les cyclistes choisissent si possible ces grands axes.

Les participants aux ateliers ont besoin d'échanger à propos des problèmes qu'ils rencontrent sur leur parcours. Les points abordés systématiquement sont les obstacles, les carrefours et les franchissements qui rendent l'itinéraire cyclable dangereux et incohérent à cet endroit. Si l'on veut faire des itinéraires cyclables une réussite, il est clair qu'il faut s'attaquer à ces problèmes connus.

Rencontres avec les communes

Dans le cadre de l'évaluation des Itinéraires Cyclables Régionaux, il a été demandé à pouvoir rencontrer les administrations des différentes communes bruxelloises. Elles sont 18 communes sur 19 à avoir répondu.

Cette rencontre avait deux objectifs :

- Comprendre l'importance des Itinéraires Cyclables Régionaux et des Itinéraires Cyclables Communaux dans la politique de mobilité locale
- Discuter des Itinéraires Cyclables Régionaux se trouvant sur le territoire de la commune en s'appuyant sur la présentation visuelle de l'audit par vélo-mesureur. Cette contribution a été prise en compte dans les propositions d'amélioration du réseau (voir [chapitre sur l'étude d'itinéraires alternatifs](#)).

Voici un bref aperçu des différentes rencontres. Le détail des échanges a été pris en compte pour l'étude [d'itinéraires alternatifs](#) et pour les [recommandations politiques](#). Il est également mis à la disposition du Fietsersbond sur demande.

Date	Heure	Commune	Personnes présentes
11 juillet	10h00	Woluwe-Saint-Lambert	Frédéric Denys, Laurence Vandenbroucke, Florence Tonon
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Pour des « considérations liées à la sécurité », la commune souhaite le moins de sens uniques limités (SUL) possible. En de nombreux endroits, les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler à contresens dans les rues à sens unique pour les voitures. - Proactive pour ce qui concerne le déplacement de l'ICR C vers le boulevard de la Woluwe 			
9 août	10h00	Molenbeek	Maurits Janssens et collègue
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Forte dynamique de projets régionaux 			
9 août	14h00	Ville de Bruxelles	Jeroen Verhoeven, Jan Schollaert
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Quartier apaisé du Pentagone, quartier apaisé de Haren et quartier scolaire de Tivoli 			
24 août	14h00	Evere	Claude Maertens
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux 			
28 août	14h00	Anderlecht	Valérie De L'honeux
<ul style="list-style-type: none"> - 6 Itinéraires Cyclables Communaux - Réflexion autour des cyclostrades C223 le long de la ligne L28 et C209 le long de la ligne L50a - Rues cyclables prévues sur l'ICR 9 			

29 août	11h30	Saint-Gilles	Barbara Gonzalez Galvez, Catherine Morenville (échevine)
<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires Cyclables Communaux. Réflexion quant à leur signalisation avant la fin de la législature. - Quartier apaisé de Barrière 			
31 août	10h00	Watermael-Boitsfort	Benjamin Tillière et collègue
<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires Cyclables Communaux 			
1 ^{er} septembre	08h30	Auderghem	Maryse Stroobant
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Réflexion autour de la piste cyclable du boulevard du Souverain et du défi que représentent les marchés et événements sur cet axe 			
1 ^{er} septembre	10h00	Ixelles	Maud Verkindere
<ul style="list-style-type: none"> - Récemment, le bureau d'études Tridée a réalisé une analyse complète des itinéraires cyclables à Ixelles (grâce au soutien financier de la Fondation Roi Baudouin). - Quartier apaisé de Flagey – Étangs d'Ixelles - Hiérarchie des voiries Good Move comme point de départ de la politique de mobilité 			
1 ^{er} septembre	13h30	Etterbeek	Hortense De Brouwer
<ul style="list-style-type: none"> - Tous les ICR sont des rues cyclables. Un processus participatif est mis en afin d'évaluer cette mesure de manière approfondie. - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux 			
5 septembre	11h00	Schaerbeek	Amelie Gregoire et Andreas Pauls
<ul style="list-style-type: none"> - Quartiers apaisés de Royale-Sainte-Marie et des Azalées - Lien clair entre le plan de circulation et l'investissement dans de nouvelles opportunités pour le vélo : rue Royale-Sainte-Marie et avenue des Azalées - Itinéraires Cyclables Communaux. La signalisation intègre les ICR. 			
6 septembre	09h00	Ganshoren	Luis-Miguel Ribeiro et Philippe Libert
<ul style="list-style-type: none"> - L'ICR 11b constitue un axe important dans la politique communale en matière de vélo. - Le réaménagement de l'avenue Charles-Quint est un dossier important pour la politique de la commune en matière de vélo. - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux 			
7 septembre	14h00	Jette	Katherine Wakuluk et Pierre Goossens
<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraires Cyclables Communaux. La signalisation disparaît progressivement des rues de la commune. - Un engagement fort en faveur de l'ICR 12b avec, aujourd'hui, plusieurs projets 			

8 septembre	10h00	Koekelberg	Mélanie Verschueren, Marie Bijmens (échevine)
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Forte demande en faveur de la sécurisation de l'axe régional Bossaert – Sermon, qui traverse le parc Élisabeth, pour les vélos 			
19 septembre	10h00	Forest	Sarah Gregoire
<ul style="list-style-type: none"> - Premier plan communal de mobilité qui suit la logique du plan Good Move - Hiérarchie des voiries Good Move comme point de départ de la politique de mobilité - L'ICR n'a jamais été signalisé à Forest ; la commune n'est pas demandeuse à cet effet. - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux 			
15 novembre	14h30	Saint-Josse	Hasan Aydinalp, Sergio Vallier Peeters
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Le service « voirie » veille indirectement sur l'infrastructure cyclable. 			
22 novembre	14h00	Woluwe-Saint-Pierre	Vincent De Vadder, Muriel Roberfroid
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Stratégie visant à augmenter le nombre de rues cyclables à l'avenir 			
23 novembre	14h00	Berchem-Sainte-Agathe	Alexandre Bruwier, Didier Recollecte
<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'Itinéraires Cyclables Communaux - Réflexion approfondie sur le trafic motorisé de contournement du Ring de Bruxelles 			

Aucune rencontre avec l'administration communale d'Uccle n'a eu lieu.

Conclusions générales

Les communes considèrent les Itinéraires Cyclables Régionaux de manières très diverses. Les points de vue suivants ont été exprimés lors des différentes rencontres :

- Les Itinéraires Cyclables Régionaux ne sont pas connus ou sont très mal connus.
- La priorité est la Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) Good Move : Vélo PLUS – Vélo CONFORT – Vélo QUARTIER.
- Les Itinéraires Cyclables Régionaux constituent une potentielle opportunité financière pour améliorer les rues et les infrastructures cyclables, et ce dans un contexte où les pouvoirs locaux ne disposent que de moyens limités.
- Les échanges à propos du tracé des Itinéraires Cyclables Régionaux situés sur le territoire sont très enthousiastes. Ces administrations sont très intéressées par l'audit par vélo-mesureur et ont déjà mené leurs propres réflexions. Lors des échanges, il est concrètement question de diverses propositions d'amélioration. Il est demandé de défendre les positions au niveau régional.

Les services communaux de mobilité connaissent une forte rotation de personnel, ce qui entraîne une importante perte de connaissances. Les Itinéraires Cyclables Régionaux sont trop souvent considérés comme appartenant au passé et/ou d'appartenant à la région. Dans la pratique, cela signifie qu'aujourd'hui, ils sont relégués au second plan dans la politique de mobilité locale.

Les moyens financiers et humains des communes étant très limités, le soutien de la Région est indispensable pour les projets de mobilité majeurs. Ceci est certainement le cas pour la conception d'itinéraires cyclables cohérents ; une coopération étroite avec la Région est indispensable. Cela implique un soutien financier, mais aussi une expertise. Une boîte à outils claire, des principes concrets pour la conception d'un itinéraire cyclable (régional) pourraient constituer une valeur ajoutée.

Étude d'itinéraires alternatifs possibles

Il n'y a pas eu de modifications par rapport à la convention.

Les itinéraires cyclables régionaux doivent être finalisés. Avant de procéder à la programmation de l'achèvement du réseau, les itinéraires doivent être adaptés à la réalité d'aujourd'hui.

C'est pourquoi nous proposons de redessiner les ICR en tenant compte de l'évolution de l'environnement urbain : plans de circulation, nouvelles infrastructures cyclables sur les grands axes parallèles, nouveaux itinéraires de confort du plan Good Move, etc. Pour ce faire, nous nous appuyons toujours sur les éléments qui sont satisfaisants, nous examinons ce qui pourrait être amélioré et nous recherchons l'itinéraire optimal.

Principes

Cette évaluation s'est basée sur l'état actuel. Un Itinéraire Cyclable Régional est en **fonction de ses destinations**. Par conséquent, il est essentiel :

- de concevoir les ICR à partir des destinations qui sont pertinentes aujourd'hui. Où vont les cyclistes ? Cette réflexion peut également être prise en compte lors de l'amélioration de la signalisation ;
- d'assurer une connexion maximale avec le réseau cyclable flamand (BFF). Pour relever les défis de la mobilité à Bruxelles, il faut également tenir compte de ceux qui ne résident pas dans la Région, mais qui s'y rendent pour le travail, la famille, les amis, les loisirs, etc. Et vice versa : les Bruxellois se déplacent également vers la Flandre (et la Wallonie). Si on veut encourager le « transfert modal » et inciter tout le monde à opter autant que possible pour le vélo, les liaisons cyclables avec la périphérie bruxelloise doivent être optimisées.

Les Itinéraires Cyclables Régionaux ne sont pas le seul réseau cyclable fonctionnel en Région bruxelloise ; c'est pourquoi il est essentiel d'assurer une **connexion maximale avec les autres réseaux cyclables**.

- Le réseau ICR doit se greffer au maximum sur le RER-vélo/les cyclostrades, véloroutes prévues pour les parcours de plus longue distance.
- Les Itinéraires Cyclables Communaux (itinéraires locaux) doivent au maximum prendre un ICR pour point de départ.

Afin d'éviter la prolifération des numéros sur les panneaux de signalisation, il est proposé de **réduire au minimum le chevauchement d'Itinéraires Cyclables Régionaux**.

- On évite le plus possible que plusieurs Itinéraires Cyclables Régionaux aient une même destination finale. Et lorsque c'est tout de même le cas aujourd'hui, ces Itinéraires Cyclables Régionaux sont interconnectés.

- Création d'un réseau cyclable local distinct pour le Pentagone, qui traverse le centre vers les différents points cardinaux. Actuellement, les Itinéraires Cyclables Régionaux vont tantôt jusqu'à la périphérie, tantôt jusqu'au Pentagone.

Il existe aujourd'hui plusieurs itinéraires qui, sur une plus longue distance, proposent deux options, à savoir deux directions, mais aussi, sur l'ICR B, un itinéraire de jour et de nuit. La plupart des utilisateurs ne comprennent pas la logique sous-jacente. Il est plus convivial de proposer un tracé maximum et de **dédoubler les itinéraires**.

Les Itinéraires Cyclables Régionaux doivent être **accessibles au maximum à tous les types de cyclistes**. Ils ne sont pas destinés uniquement aux cyclistes expérimentés, mais aussi aux parents qui prennent la direction de l'école avec leurs enfants ainsi qu'aux nouveaux cyclistes encore inexpérimentés. Dans le contexte d'un « transfert modal », les nouveaux et futurs cyclistes constituent un groupe cible majeur. Le réseau cyclable doit donc convaincre au maximum les gens d'opter pour le vélo en leur proposant un itinéraire agréable et sûr. Ceci a des implications importantes pour la mise au point des Itinéraires Cyclables Régionaux.

- Un ICR doit éviter au maximum les éléments suivants : pavés, voies de tram, situations de circulation complexes et dangereuses. La sécurité d'un itinéraire cyclable dépend de son point le plus dangereux.
- Un ICR se conçoit en fonction de ce qui est faisable aujourd'hui ou dans un avenir proche. Mais le réseau doit également être flexible. La proposition consiste donc à travailler avec des trajectoires idéales qui répondent aux perspectives d'évolution et apportent une meilleure réponse aux besoins qui ne sont pas encore satisfaits actuellement.

Réseau remanié

L'analyse montre que la **logique** sous-jacente au réseau ICR revêt un intérêt. Il est proposé d'en **conserver** l'essence :

- Les radiaux, qui relient la périphérie bruxelloise au centre-ville
- Les roclades qui relient les 19 communes entre elles
- Les itinéraires CZ, CK et MM qui exploitent au maximum les vallées de la capitale

Il est proposé de supprimer le **tracé de l'itinéraire PP** en tant que ICR à part entière. Relier les deux palais – celui situé dans le parc de Bruxelles et celui situé à Laeken – n'a aucun intérêt. L'analyse montre que ces deux lieux ne sont pas des destinations. Cet itinéraire avait déjà été remis en question en 2016 déjà, lors du parrainage des itinéraires ICR par des bénévoles du réseau du GRACQ et du Fietsersbond. Outre les problèmes connus, ce tracé apparaît insuffisamment adapté à la réalité actuelle. La proposition consiste à remplacer l'ICR PP par un itinéraire cyclable communal sur le territoire de la ville de Bruxelles, allant de la limite avec Strombeek-Bever/cyclostrade F28 jusqu'à l'avenue du Port, à hauteur de Tour & Taxis.

Pentagone

Actuellement, certains Itinéraires Cyclables Régionaux vont jusqu'au Pentagone ; d'autres le traversent. Ce rapport suggère de prévoir un réseau distinct pour l'intérieur du Pentagone, au départ des principales portes d'accès.

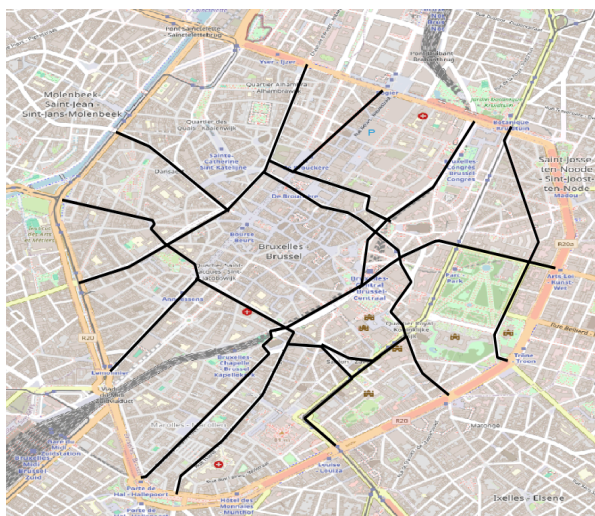


Figure 15 : Proposition de réseau ICR local pour le Pentagone

Ces choix ont été opérés :

- en tenant compte des itinéraires empruntés aujourd'hui par les cyclistes ;
- en faisant la jonction avec les portes d'accès au Pentagone, où arrive le nouveau tracé des ICR et faire la connexion avec la piste cyclable sur le ring ;
- en faisant le lien avec les opportunités offertes par l'urbanisme et la vision politique. Par exemple, une réflexion est en cours pour faire de l'axe Artevelde – rue de Laeken une véritable liaison cyclable, et il est envisagé d'interdire la rue de Namur à la circulation automobile ;
- en tenant compte de la Spécialisation Multimodale des Voiries et des possibilités qu'elle recèle.

Les points suivants sont des observations à l'égard de la proposition qui doivent être clarifiés plus avant à l'avenir :

- Aujourd'hui, les cyclistes doivent emprunter l'axe Évêque – Écuyer – Arenberg pour monter et la rue Fossé aux Loups pour descendre. Les nombreux conducteurs fantômes sur l'axe Évêque – Écuyer – Arenberg indiquent qu'il s'agit du tracé naturel qui a la préférence des usagers. Cet axe devrait être accessible aux cyclistes dans les deux sens.
- Ce rapport propose Rue du Lombard en combinaison avec Rue Saint-Jean vers Mons des Arts ou la Rue de l'Hôpital vers Marolles, Sablon. Il y a une discussion entre les cyclistes si cet axe ou Rue des Bogards - Alexiens est la meilleure alternative..

Cette évaluation propose de supprimer la signalisation actuelle dans le Pentagone et de désigner le réseau local ICR en fonction des destinations situées sur le petit ring. Le comment de la nouvelle signalétique devront faire l'objet d'une concertation entre la région et la Ville de Bruxelles.

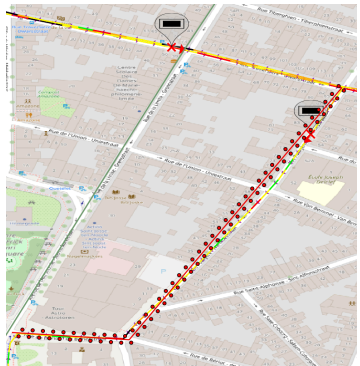
ICR 1



Point de départ A : Bordet
Point de départ B : cimetières et itinéraires cyclables flamands

Centre A : rue Royale
Centre B : Madou

Modification du tracé	Au lieu de	Motif	Illustration
Départ ICR 1a à la gare de Bordet	Départ au Houtweg	<p>Mettre l'accent sur la connexion avec Bordet, la gare en tant que plateforme multimodale</p> <p>Le tracé entre Bordet et Houtweg (rue de l'Équerre – Van Cutsem – Biplans) ne répond pas aux exigences de qualité requises.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'itinéraire logique et direct - Pas assez de confort, trop de vibrations <p>En outre, il est très peu emprunté par les cyclistes.</p>	

<p>Connexion à la Petite Ceinture et à Madou via la rue de la Limite – avenue de l’Astronomie</p>	<p>Herbes potagères – Bériot</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Itinéraire plus direct et plus intuitif - Davantage emprunté dans la pratique - Discuté avec l’administration le 16/11 	
---	----------------------------------	--	---

Points à améliorer	Urgence	Illustration
<p>La traversée des boulevards Wahis et Lambermont doit être mieux sécurisée.</p>	<p>Élevée</p>	
<p>Amélioration du confort des cyclistes dans l’avenue Henry Dunant. Le confort vibratoire y est limité ; on y dénombre aussi quelques bordures et des déplacements de l’axe de la piste cyclable.</p>	<p>Faible</p>	

Recommandations politiques

Il n'y a pas eu de modifications par rapport à la convention.

L'évaluation s'est principalement centrée sur la collecte étendue de données et l'amélioration des itinéraires. C'est sur cette base que le présent rapport formule quelques recommandations politiques. Il s'agit d'une analyse au terme d'un processus d'évaluation. Il y a nécessité d'échanger davantage avec divers partenaires sur cette initiative à l'avenir.

Le réseau ICR est-il utile ?

Oui, et ce pour les raisons suivantes :

1. Les Bruxellois réclament des itinéraires cyclables sûrs et cohérents

Les cyclistes bruxellois demandent des itinéraires cyclables sûrs. Ils souhaitent se rendre de leur domicile à leur lieu de destination (et vice versa) sans avoir d'accident. Ils considèrent que les obstacles qui se dressent sur leur chemin constituent la plus grande difficulté : carrefours complexes, traversées dangereuses et disparition soudaine de l'infrastructure cyclable. Les enquêtes montrent que la cohérence fait encore trop souvent défaut. Une piste cyclable présente le niveau de sécurité/qualité de son point le plus dangereux/le plus médiocre.

2. Le réseau ICR est un pilier essentiel de ces itinéraires cyclables sûrs et cohérents

Dans la pratique, les cyclistes ont tendance (même inconsciemment) à choisir des itinéraires qui coïncident avec les Itinéraires Cyclables Régionaux. Ils recherchent la sécurité, la cohérence et la qualité des infrastructures cyclables. Les Itinéraires Cyclables Régionaux satisfont généralement mieux à ces critères (même aujourd'hui) que les éventuels itinéraires alternatifs.

Ce n'est pas sans raison que la qualité d'un Itinéraire Cyclable Régional tend à être plus élevée. Même si le réseau n'a jamais été intégralement achevé et qu'il reste de nombreux points à améliorer, les investissements antérieurs ont porté leurs fruits.

Enfin, il existe des cyclistes, même s'ils sont minoritaires, qui se servent de la signalisation pour s'orienter. La signalisation aide principalement les cyclistes débutants et les cyclistes en quête d'un nouvel itinéraire (déménagement, nouvelle destination) à mettre au point un nouvel itinéraire cyclable fixe. Important est que la signalisation soit complète. Il est donc utile de finaliser la signalisation.

3. Cela oriente les investissements dans les infrastructures cyclables

Les répondants et les participants aux ateliers ont répété à plusieurs reprises qu'« on devrait pouvoir circuler partout en toute sécurité à Bruxelles ». La réalité est cependant que les moyens financiers et humains sont limités. Prioriser les itinéraires

qui présentent une valeur ajoutée directe pour le plus grand nombre de cyclistes possible constitue donc une démarche stratégique.

Les cyclistes recherchent des itinéraires sûrs et cohérents. Ces itinéraires, on ne les crée pas en investissant là où une opportunité se présente à ce moment-là. Il est plus important de travailler sur la cohérence, en s'attendant en priorité aux carrefours et aux barrières urbaines de ces itinéraires. C'est la seule manière d'établir des liaisons cyclables de qualité entre les quartiers bruxellois. Passer les Itinéraires Cyclables Régionaux en revue et les aborder point par point est une méthode de travail pertinente et un investissement efficient.

Qu'en est-il de la multitude de réseaux cyclables ?

Investissez dans un réseau hiérarchique d'itinéraires cyclables fonctionnels

Cette évaluation du réseau ICR a lieu dans un contexte où la multitude d'itinéraires cyclables est source de confusion. C'est pourquoi le présent rapport plaide en faveur d'une meilleure intégration des réseaux cyclables fonctionnels. Chacun de ces réseaux a sa propre logique et constitue une opportunité de s'atteler à la création d'un réseau hiérarchique au maillage fin. Un réseau de ce type se compose de trois niveaux, le niveau le plus bas se connectant au niveau le plus élevé. L'interconnexion du RER-vélo, des Itinéraires Cyclables Régionaux et des Itinéraires Cyclables Communaux permet de relier les niveaux local, régional et interrégional.

Voici à quoi peut ressembler un itinéraire logique. Un cycliste quitte son domicile et cherche à rejoindre l'itinéraire cyclable communal local qui le conduit à un ICR. Cet ICR mène à son tour le cycliste à la nouvelle cyclostrade (RER-vélo) qui longe la ligne de chemin de fer. Sur cette cyclostrade, le cycliste peut pédaler en toute sécurité ; les interruptions sont extrêmement limitées. Arrivé à proximité de sa destination, il opte une nouvelle fois pour des itinéraires locaux (ICR ou éventuellement un Itinéraire Cyclable Communal).

La dénomination exacte de cet itinéraire n'a pas la moindre importance pour le cycliste. Un cycliste ne se préoccupe guère du fait de savoir s'il roule ou non sur un ICR, une cyclostrade ou un Itinéraire Cyclable Communal. Ce qui lui importe, c'est de pouvoir rouler sur des infrastructures cyclables de qualité qui sont directes et sûres et qui lui indiquent clairement comment atteindre sa destination (voir le [chapitre sur la signalisation](#)). Les dénominations font partie des « éléments du moteur dissimulés sous le capot » – une stratégie sous-jacente pour les administrations et les experts en mobilité.

Établissez un lien plus clair avec la Spécialisation Multimodale des Voiries

La Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV) a été mise en place dans le cadre du plan Good Move. Dans sa conception, la SMV correspond en partie au RER-vélo sur les itinéraires Vélo PLUS, à l'ICR là où elle ne coïncide pas avec le RER-vélo sur les itinéraires Vélo CONFORT, et avec les Itinéraires Cyclables Communaux sur les itinéraires Vélo QUARTIER. La SMV joue un rôle important eu égard au développement de l'infrastructure cyclable sur ces axes.

La SMV et le réseau de pistes cyclables apportent tous les deux une valeur ajoutée. Par contre, dans la pratique, la différence ne soit pas suffisamment claire pour tout le monde, les administrations et les professionnels de la mobilité doivent prêter attention aux deux.

- Réseaux cyclables : Le point de départ est l'ensemble de l'itinéraire, la cohérence est d'importante.
 - Cette évaluation traite principalement des itinéraires cyclables.
 - Les itinéraires cyclables sont des itinéraires que les cyclistes débutants puissent emprunter aujourd'hui (ou dans un avenir proche). C'est le point de départ pour les propositions des itinéraires alternatifs.
 - Basé sur l'utilisation réelle aujourd'hui.

- Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV)
 - Le point de départ est la voirie
 - Ce rapport n'avait pas pour objet l'analyse du MWS
 - Velo Plus et Confort doivent répondre à certaines exigences de qualité. Ce n'est généralement pas le cas aujourd'hui. En attribuant un statut aux voiries, le futur réaménagement de la voirie est déterminée.
 - Niveau de planification

Pour que la logique des réseaux d'itinéraires cyclables et celle des SMV se renforcent, il est important qu'elles continuent à se prendre en compte l'une l'autre. Ce rapport recommande de donner au moins une fois par an à chaque commune la possibilité d'ajuster la SMV pour orienter les investissements cyclistes. Pour garantir la cohérence régionale, il est alors le rôle de la Région pour juger si les itinéraires cyclables suivent ou non cette logique.

Distinguez les itinéraires cyclables fonctionnels des itinéraires cyclables récréatifs

Le réseau des points nœuds est relativement nouveau, la signalisation de de fin 2022. Aujourd'hui, les points-nœuds jouissent d'une plus grande notoriété que les Itinéraires Cyclables Régionaux. En soi, cette notoriété des points-nœuds est positive, mais les Itinéraires Cyclables Régionaux ne doivent pas pour autant rester dans l'ombre. Au contraire. En effet, tous deux ont une fonction différente.

Il est important de préciser dans la communication que les points-nœuds constituent un réseau d'itinéraires cyclables récréatifs. La logique est différente. il ne s'agit pas d'itinéraires cyclables linéaires, mais de nœuds que le cycliste parcourt lui-même. Le réseau n'est pas constitué d'itinéraires directs ; il privilégie plutôt les itinéraires agréables et les points d'intérêt touristique. Les itinéraires cyclables fonctionnels, quant à eux, ont pour but d'aider les cyclistes à rejoindre leur destination le plus rapidement possible.

Ce rapport préconise de centraliser la gestion, un 'routebureau'. C'est la seule manière de différencier correctement, dans la pratique et dans la communication, les itinéraires cyclables fonctionnels et les itinéraires cyclables récréatifs. Cela permet d'éviter la confusion tout en garantissant la qualité de chaque réseau.

Comment investir dans l'utilisation du réseau ?

La pertinence maximale du réseau est une condition sine qua non. Le réseau doit s'adapter à l'évolution de la réalité. Les utilisateurs emprunteront l'itinéraire uniquement s'ils sont persuadés de sa plus-value. C'est pourquoi l'accent doit être mis en premier lieu sur les points suivants :

- Une modernisation complète du réseau afin qu'il réponde à la réalité et aux besoins actuels. Le présent rapport constitue un premier pas dans cette direction, au travers de son [étude d'itinéraires alternatifs](#).
- Des investissements dans les points qui posent problème – les barrières sur les itinéraires cyclables. La qualité doit être garantie en permanence.
- Déviation de qualité lors de travaux de voirie et d'événements. Cela doit toujours être le cas, bien évidemment, mais on ne peut transiger avec la sécurité, le confort et la cohérence sur un itinéraire cyclable. C'est possible, comme le montrent les provinces flamandes qui proposent des déviations sur les cyclostrades et les points-nœuds.
- Un organe central de coordination, un 'routebureau', doté de ressources humaines adéquates.
- Flexibilité : le réseau doit s'adapter au mieux aux nouvelles évolutions de l'environnement urbain.

Comment investir pour faire connaître le réseau ?

Le réseau ne sera utilisé de façon consciente que s'il jouit également d'une renommée.

La façon de communiquer est en constante évolution. La communication doit en outre être adaptée à chaque groupe cible – les différents types de cyclistes ; ce qui fonctionne pour l'un ne fonctionne pas toujours pour l'autre. Les suggestions ci-dessous constituent un premier pas pour poursuivre et approfondir la réflexion.

La communication en général

- Le rabâchage, ça fonctionne. Il convient donc de communiquer régulièrement sur l'intérêt que représente le réseau cyclable et sur son fonctionnement. « Qu'est-ce que j'y gagne et comment cela fonctionne-t-il ? »
- Il est important de ne pas se perdre dans la prolifération des noms et des abréviations. Parlez de manière conséquente du réseau cyclable bruxellois.

En ligne

- Poursuite du développement du planificateur d'itinéraires sur Bike for Brussels
- Intégration des différents réseaux cyclables fonctionnels sur une seule carte synoptique
- Transposition en application
- Communication proactive avec les autres planificateurs d'itinéraires

Signalisation physique – panneaux

- Ce n'est pas la signalisation qui fait la qualité d'un itinéraire cyclable, mais la sécurité, la cohérence et la qualité de l'infrastructure. L'infrastructure doit être la priorité.
- Attachez-vous tout d'abord à renseigner les destinations communément connues.
- Placez des panneaux synoptiques aux carrefours majeurs où se croisent plusieurs itinéraires. Cela peut se faire au moyen d'une carte et/ou d'un code QR pratique qui renvoie vers un planificateur d'itinéraire.

Signalisation physique – chevrons

- Accordez une seconde chance aux lignes guides horizontales en misant au maximum sur la communication.

Comment (enfin) achever ce réseau ?

Répartissez clairement les tâches

Il faut une répartition claire des tâches entre les communes et la Région. Il n'est pas toujours évident de savoir qui assume telle ou telle responsabilité. Ce doit être clair pour tout le monde

- Commune :
 - Entretien et prise d'initiatives sur les voiries communales/le territoire communal
 - Mise en place de déviations
- Région :
 - Surveillance de la cohérence régionale
 - Signalisation
 - Entretien et prise d'initiatives sur les voiries régionales
 - Mise à disposition de moyens financiers pour les communes
 - Mise à disposition d'expertise pour les communes
 - Adoption d'une stratégie qui accorde la priorité aux investissements destinés à remédier aux points les plus faibles d'un itinéraire

Fournissez davantage de moyens financiers et surtout humains

Les moyens financiers seuls ne suffisent pas. Aujourd'hui, il manque surtout des ressources humaines pour assurer le suivi des politiques régionale et locale en matière de vélo.

Au niveau régional il y a la nécessité d'établir un organe centrale de coordination, un 'routebureau'. Ainsi, les capacités humaines nécessaires puissent être réunies pour gérer le réseau de pistes cyclables. Ce 'routebureau' pourra alors :

- réunir les différents acteurs et encourager le dialogue (les utilisateurs, les 19 communes, STIB, Beliris, SNCB et Infrabel, Bruxelles Environnement, Urban Brussels, cabinets compétents, organisations de cyclistes, province du Brabant flamand, zone de transport de la périphérie flamande, communes de la périphérie flamande, Fondation Forêt de Soignes, etc.) ;
- superviser l'ensemble ;
- définir la stratégie de développement ultérieur du réseau cyclable ;

- finaliser la signalisation et en assurer le suivi ;
- mettre en place d'autres recherches concernant la communication et la signalisation ;
- gérer le budget et les subventions (pour ce qui concerne les compétences communales) ;
- faire connaître et promouvoir le réseau – tant les réseaux cyclables fonctionnels que touristiques ;
- Organiser l'entretien et la gestion, par exemple en assurant le suivi des notifications dans Fix My Street ;

Encouragez un « mental shift » (changement de mentalité)

Comment se fait-il qu'en dépit des années d'ambition, les Itinéraires Cyclables Régionaux n'aient jamais été achevés et que le réseau cyclable soit si fragmenté ?

Plusieurs acteurs ne considèrent toujours pas le vélo comme un moyen de déplacement à part entière pour tous. Ils admettent que le nombre de cyclistes a augmenté, mais sans considérer cette augmentation comme une solution globale de mobilité. On se contente d'approuver le principe STOP du bout des lèvres sans l'appliquer réellement dans la pratique.

Le vélo doit devenir une véritable priorité pour les différents acteurs. Le développement d'un réseau implique de nombreux acteurs. Ce n'est que lorsque tous avanceront dans la même direction que la continuité et la cohérence pourront être garanties.

Il faut continuer à investir dans l'image positive du vélo. Bike for Brussels est un exemple de bonne pratique.

Qu'entend-on par « un réseau de qualité » ?

Ce rapport s'inscrit dans le cadre de l'action B.4 de Good Move : « Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés ». Cette action vise à mettre en œuvre le réseau cyclable CONFORT, les Itinéraires Cyclables Régionaux.

Indicateur(s) et objectif(s)	2020	2025	2030
À définir et compléter en cours de mise en œuvre			
Niveau de mise en œuvre du réseau de magistrales piétonnes	Situation de référence à construire	30%	60%

Mais quand est-il question d'une « pleine mise en œuvre » ? Ce rapport plaide en faveur de la qualité et de conditions minimales.

	Mesure	Est satisfaisant(e) lorsque
Sécurité	Étude annuelle ZACA	l'itinéraire cyclable est dépourvu de points noirs

Confort	Niveau de vibration du vélo-mesureur, moyenne d'un segment (d'un carrefour à l'autre)	le résultat obtenu est de 7 au moins
Incommodités structurelles	Incommodités enregistrées par le vélo-mesureur dans les catégories suivantes : bordures, virage serré/déplacement de l'axe de la piste cyclable, marquage défraîchi, croisement dangereux avec le trafic motorisé, visibilité particulièrement mauvaise, voie structurellement non cyclable	il a été remédié aux incommodités
Incommodités ponctuelles	Notifications dans FixMyStreet	il est remédié dans les 6 mois aux incidents correctement signalés ; il est remédié dans la semaine aux incidents générant des situations dangereuses
Infrastructures cyclables cohérentes	Comptage du trafic motorisé en général et du trafic lourd en particulier Largeur de l'infrastructure cyclable et de la zone tampon	les lignes directrices du guide « Le bon aménagement au bon endroit » sont respectées

Il est demandé à Bruxelles Mobilité, qui a commandé le présent rapport, de rendre les données du vélo-mesureur aussi largement disponibles que possible pour les différents acteurs afin que chacun puisse œuvrer en faveur d'un réseau cyclable de qualité

Liste des illustrations

Figure 1 : Itinéraires dans Bruxelles, GRACQ, 1979

Figure 2 : Taux de réalisation ICR, Bruxelles Mobilité 2016

Figure 3 : Itinéraires ICR sur MOBIGIS

Figure 4 : RER-vélo sur MOBIGIS

Figure 5 : Cyclostrades sur cyclostrades.be

Figure 6 : Itinéraires Cyclables Communaux à Anderlecht

Figure 7 : EuroVelo 5 traversant Bruxelles

Figure 8 : Réseau de points-nœuds sur MOBIGIS

Figure 9 : Good Move et vision du Modal Shift

Figure 10 : Action B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés

Figure 11 : Données de deux dispositifs Telraam dans le cadre de l'évaluation ICR

Figure 12 : Rendu d'images récentes sur Mapillary

Figure 13 : Carte thermique Strava de Bruxelles

Figure 14 : Proposition de modification du réseau ICR

Figure 15 : Proposition de réseau ICR local pour le Pentagone

Annexes

1. Convention S.21.137 avec l'ASBL Fietsersbond
2. Données complètes des mesures du vélo-mesureur dans un format GeoPackage au style y afférent
3. Ensemble de données des enquêtes
4. Shape file des itinéraires alternatifs
5. Description des itinéraires alternatifs