

Commune d'Evere

Audit Bypad et plan d'action vélo



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

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

Timenco
Orientations en mobilité

Pro Velo



TABLE DES MATIERES

1	Audit Bypad : Le vélo aujourd’hui.....	6
1.1	Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo.....	6
1.2	Profil vélo de la commune d’Evere.....	11
1.2.1	<i>Une commune de la deuxième couronne cyclable.....</i>	<i>11</i>
1.2.2	<i>La structure du réseau routier et le vécu du cycliste</i>	<i>16</i>
1.3	La méthode BYPAD	25
1.4	Le diagnostic BYPAD en un clin d’œil	28
1.5	Le diagnostic par module	29
1.5.1	<i>Besoins des cyclistes - niveau 1,8</i>	<i>29</i>
1.5.2	<i>Responsabilité et coordination - niveau 2,0</i>	<i>29</i>
1.5.3	<i>La politique cyclable dans les textes – niveau 2,0.....</i>	<i>30</i>
1.5.4	<i>Moyens et acteurs – niveau 2,0</i>	<i>30</i>
1.5.5	<i>Infrastructure et sécurité – niveau 1,8.....</i>	<i>30</i>
1.5.6	<i>Communication et promotion – niveau 1,3</i>	<i>31</i>
1.5.7	<i>Education – niveau 2,0</i>	<i>31</i>
1.5.8	<i>Actions complémentaires – niveau 2,0</i>	<i>31</i>
1.5.9	<i>Évaluation et impacts- niveau 0,0</i>	<i>31</i>
2	Le plan vélo : Le vélo demain	32
2.1	Objectifs généraux	33
2.2	Champ d’action A : Rouler à vélo	35
2.2.1	<i>Orientations pour la cyclabilité.....</i>	<i>35</i>
2.2.2	<i>Réalisation du programme zone 30.....</i>	<i>37</i>
2.2.3	<i>Entretien des marquages et des autres infrastructures.....</i>	<i>37</i>
2.2.4	<i>Une passerelle cyclopiétonne pour le site Josaphat</i>	<i>37</i>
2.2.5	<i>Des points noirs et des points d’attention</i>	<i>37</i>
2.3	Champ d’action B : Le vélo à l’arrêt.....	46
2.3.1	<i>Orientations pour le stationnement vélo.....</i>	<i>46</i>
2.3.2	<i>Faire un inventaire cartographique du stationnement vélo dans la commune</i>	<i>46</i>
2.3.3	<i>Placer du stationnement sur des endroits stratégiques dans la commune (courte et longue durée)</i>	<i>46</i>
2.3.4	<i>Compléter l’offre en stationnement à domicile dans les quartiers résidentiels.....</i>	<i>47</i>
2.4	Champ d’action C : Encourager la pratique du vélo	48

2.4.1	<i>Orientations pour la promotion de la pratique du vélo.....</i>	48
2.4.2	<i>Elaborer une page web spécifique comportant toutes les informations autour de la mobilité à Evere et offrant la possibilité de communiquer des points problématiques</i>	48
2.4.3	<i>Dédier une page à la mobilité dans Evere Contact</i>	48
2.4.4	<i>Promouvoir la mobilité douce auprès des nouveaux habitants</i>	48
2.4.5	<i>Appel à la Région pour rassembler les communes bruxelloises autour du sujet 'vélo'</i> 49	
2.4.6	<i>Encourager le Brevet du Cycliste dans les écoles</i>	49
2.4.7	<i>Promouvoir une formation vélo-traffic ciblée pour les adultes en coopération avec les associations cyclistes</i>	49
2.4.8	<i>Promotion de l'outil « Fix My Street »</i>	49
2.5	Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable.....	50
2.5.1	<i>Orientations pour les aspects organisationnels</i>	50
2.5.2	<i>Renforcer la commission consultative de la mobilité (CCM).....</i>	50
2.5.3	<i>Mobiliser la police dans le cadre de ses fonctions.....</i>	50
2.5.4	<i>Une enquête mobilité auprès des Everois</i>	50
2.5.5	<i>Organiser les comptages réguliers dans la commune</i>	50
2.5.6	<i>Maintenir le groupe de travail transversal régulier au niveau de l'administration..</i>	51
2.5.7	<i>Organiser une visite de terrain (par ex. à Gand) avec l'administration et les élus</i>	51
2.5.8	<i>Prendre contact avec les communes voisines et établir un moment de contact régulier</i>	51
2.5.9	<i>Suivre la formation CEMA et Manager Vélo organisées par la Région.....</i>	51
2.6	Plan d'Action : tableau récapitulatif	52

FIGURES

Figure 1 : Hiérarchie des routes. Source : Données URBIS 2014	13
Figure 2 : Noyaux à Evere.....	16
Figure 3 : ICRs et promenade verte schématique à Evere	16
Figure 4 : La superposition des noyaux et ICRs à Evere montre que les ICRs sont très utile pour les déplacements à courte distance aussi.	17
Figure 5 : Les itinéraires cyclables communaux dans la commune d'Evere dépeignent que les ICCs complètent les ICRs, mais montrent aussi des nombreuses superpositions souvent liées à la position des ponts et des tunnels	17
Figure 6 : Les endroits où le réseau ICC et vraiment complémentaire à la réseau ICR marqué en rouge. Il s'agit de les connections à Schaerbeek-Helmet, l'Avenue des Anciens Combattants, le traversée de cette avenue jusqu'à la passerelle à envisager sur l'E40 et le long du cimetière	18
Figure 7 : Niveau de saturation de la voirie, 2001 (source : Monitoring de quartier). Seul le quartier Conscience à Evere est légèrement au-dessus du niveau régional.	18
Figure 8 : Les modules BYPAD	26
Figure 9 : Les niveaux de développement BYPAD	26
Figure 10 : Diagnostic BYPAD par question.....	28
Figure 11 : Diagnostic BYPAD par module	28
Figure 12 : Le résultat de l'analyse du réseau cyclable (ICR, ICC et promenade verte) à Evere	37

INTRODUCTION

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

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

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

En 2013, la Région bruxelloise a lancé un appel à candidatures auprès des 19 communes. Parmi les candidates, 4 communes ont été retenues : Evere, Molenbeek-St-Jean, Woluwé-St-Pierre et Berchem-St-Agathe

La Région bruxelloise a permis à ces 4 communes de:

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

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

Le présent document reprend le résultat de cette démarche, et se veut être la feuille de route de la politique vélo de la commune d'Evere pour les années à venir.

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

1 AUDIT BYPAD : LE VELO AUJOURD'HUI

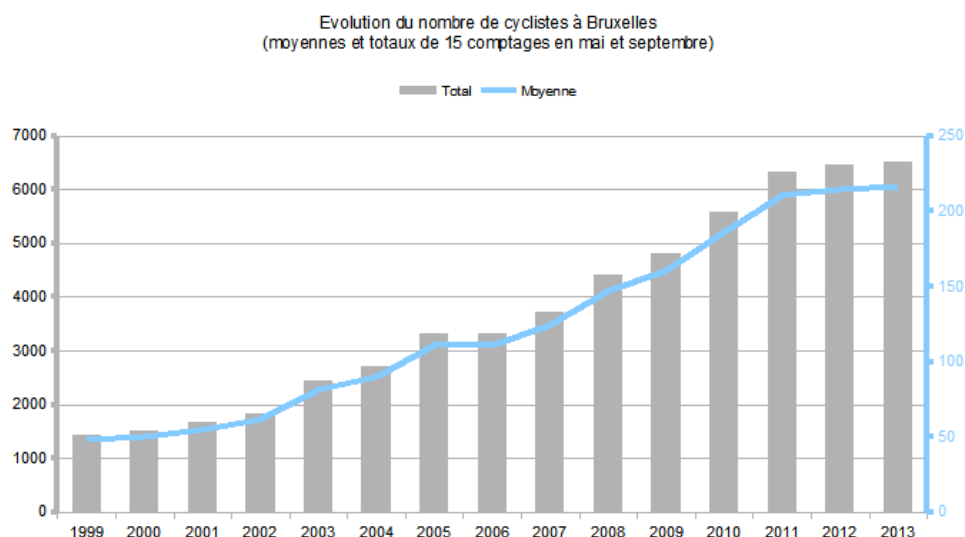
Diagnostic de la politique cyclable

Le premier chapitre de ce document présente le diagnostic de la politique vélo communale, résultat de l'audit Bypad. Ce diagnostic est précédé d'une brève présentation de la politique vélo régionale, ainsi que d'une présentation rapide du profil vélo de la commune. Ce premier chapitre se clôture par des propositions de pistes d'action, qui serviront de base à la discussion et à la rédaction du plan d'action proprement dit (chapitre 2).

1.1 Contexte régional : pratique, potentiel et politique du vélo

De plus en plus de cyclistes

Depuis plus de 10 ans, la Région de Bruxelles-Capitale développe sa politique cycliste. Les **résultats** sont **encourageants** : le nombre de cyclistes comptés sur les 15 points augmente en moyenne².



Le grand public reste à séduire

Cependant, **l'objectif** est encore autrement **ambitieux** : « Le Plan de mobilité IRIS II précise que d'ici 2020, pas moins de **20 % des déplacements mécanisés** doivent se faire à vélo, alors que le nombre de kilomètres effectués par les voitures doit diminuer de 20 % à l'horizon 2018. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour avoir plus de cyclistes, en les convainquant, en offrant des conditions, des services et des infrastructures sûres et évidemment en s'assurant que dans toutes les étapes des travaux d'aménagement, on tienne compte du cycliste, du piéton et du transport public³. »

² Pro-Vélo - Observatoire du vélo en RBC, rapport 2013. Un palier se dessine depuis 2 ans et devra être confirmé ou infirmé en 2014

³ Extrait du préambule du Plan Vélo 2010-2015

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

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

L'indispensable partenariat Région-communes

Il est évident qu'un **partenariat fort Communes / Régions** est indispensable pour réaliser les ambitions. En dépit de l'autonomie communale, toute commune bruxelloise fonctionne comme un morceau de la ville morphologique. Ce qui a pour conséquence que:

- La mobilité sur le territoire communal dépend de la mobilité régionale, tant au niveau de la réalité des déplacements qu'au niveau des choix politiques;
- La Région est le gestionnaire de voirie sur les axes de circulation les plus importants de chaque commune ; en général, il s'agit d'itinéraires vélo tout à fait intéressants, lisibles et directs, qui exigent cependant un niveau de sécurisation adapté (pistes cyclables séparées ou au moins marquées). 56% (180km sur 320km) du réseau régional est équipé d'aménagements vélo (pistes cyclables séparées ou marquées) en comparaison avec les 28% équipés en 2005 (90 km).
- Cependant, **les communes sont gestionnaires de 80% des voiries**, qui sont tout à fait essentielles pour le vélo, puisqu'elles constituent un moyen de déplacement de proximité par excellence : plus de 75% des déplacements à vélo se font sur maximum 5 km. Il s'agit généralement de voiries de quartier et collecteurs de quartier, vouées à être toutes transformées en zone 30 (objectif du plan IRIS I et II, réalise sur 38% des voiries de quartier en 2010)⁵.
- Les communes bénéficient **d'un soutien régional considérable en matière de politique vélo**, d'infrastructures (le réseau des ICR - itinéraires cyclables régionaux), d'outils d'information (la carte régionale vélo), de promotion et de sensibilisation (financement *Brevet du cycliste* dans les écoles, campagnes telles que *Bike Expérience*, Prévention contre le vol) et de création de services (Villo, les points vélo).

⁴ Enquête Ménage BELDAM, données 2010

⁵ Observatoire de la mobilité, Cahier 1 p.32

Un plan vélo régional global et complet

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

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

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

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

Outils, guides et projets

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

- Le **vadémecum vélo** comprend déjà sept cahiers techniques : les pistes et bandes cyclables marquées, les contresens cyclables, les aménagements cyclables en giratoires, les cyclistes et transports en commun, revêtements des aménagements cyclables, marquages et éclairage des aménagements cyclables et le stationnement vélo. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues⁶. Sur base de ceci, une grille décisionnelle plus détaillée a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales. Celle-ci est reprise dans le plan d'action communal de ce rapport.

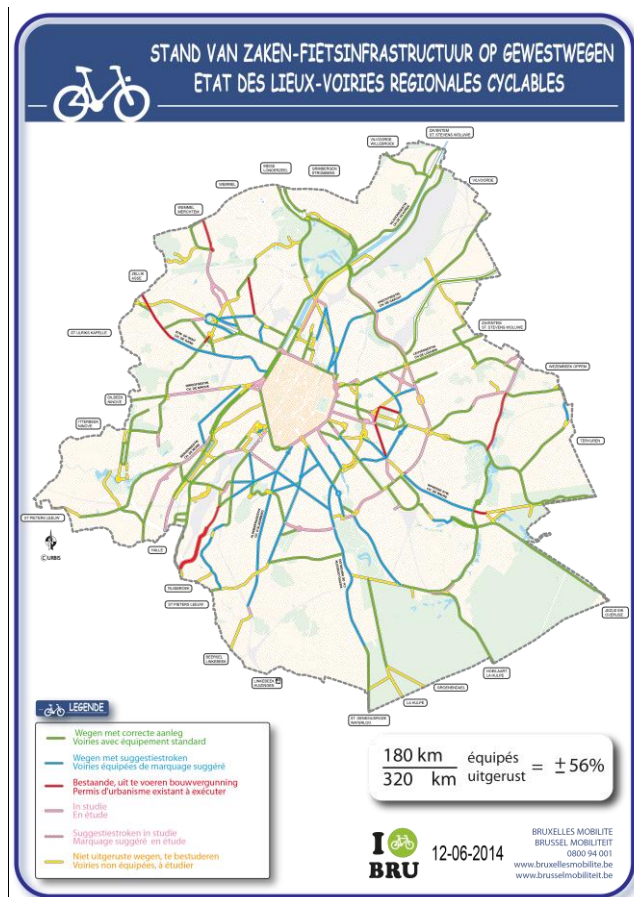
Type	Régime de vitesse (km/h)	Aménagements cyclables
Autoroutes	120	Non, trafic cycliste sur le réseau secondaire ou sur des voies cyclables séparées.
Voiries métropolitaines	70	Pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées.
	50	En principe pistes cyclables séparées.
Voiries principales	50 (70)	Pistes cyclables marquées (ou selon le cas : pistes cyclables séparées ou aménagements cyclables sur les contre-allées).
Voiries interquartiers	50	En principe pistes cyclables marquées.
Collecteurs de quartiers	30 (50)	Trafic mixte (en fonction du volume de trafic, de la vitesse effectivement pratiquée et de la largeur de la chaussée, opter pour des pistes cyclables marquées ou pour des bandes cyclables suggérées).
Rues locales	30	Trafic mixte.

⁶ RBC – vademecum vélo – cahier 2

- Le **règlement régional d'urbanisme** (RRU) impose des normes de qualité en matière d'aménagement, d'implantation de stationnement vélo et d'emplacements vélo dans les immeubles de logement (1 par logement).
- Le **projet de plan régional de stationnement** propose une norme de 2 emplacements vélo par 20 emplacements auto en voirie, à une interdistance maximale de 150 m, ainsi que des emplacements sécurisés en voirie pour les riverains (le principe des vélobox).
- le **RER vélo** : un schéma directeur d'itinéraires vélos de grande qualité est en préparation. Ce réseau a le potentiel d'un véritable réseau principal vélo, avec un niveau de qualité élevé permettant de rouler rapidement et en sécurité et confort sur des courtes et longues distances, dans la Région et vers la périphérie. Il s'agira généralement d'itinéraires hors circulation, longeant les voies ferrées, complétés par des tronçons en voirie, avec des pistes sécurisées et généreuses le long de grands axes ou passant par des rues cyclables.

La finalisation du réseau ICR en vue

Le plan vélo prévoyait la finalisation de l'ensemble du réseau ICR entre 2010 et 2014. Il s'agit de 19 itinéraires tranquilles (260 km), évitant généralement les grands axes. Un budget d'environ 10 million € par an y est affecté. La carte montre l'état d'avancement en novembre 2014⁷. Un balisage vertical spécifique a été développé.

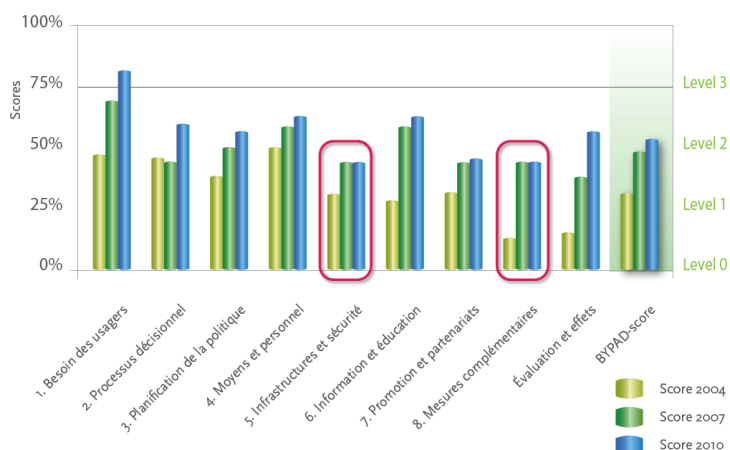


⁷ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/itineraires-cyclables>

Un bilan mitigé

Sur base régulière, la Région évalue et ajuste sa politique cycliste au moyen d'un **audit Bypad** (2004, 2007 et 2010 et prévu en 2014). Les résultats sont résumés dans le graphique suivant.⁸

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



L'évaluation globale montre:

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

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

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

Les documents cités sont téléchargeable sur

- <http://www.bruxellesmobilitate.irisnet.be/articles/velo/publications: audit Bypad 2010, Plan vélo 2010-2015>
- <http://www.bruxellesmobilitate.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques: vademécum>
- <http://www.provelo.org/fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale>

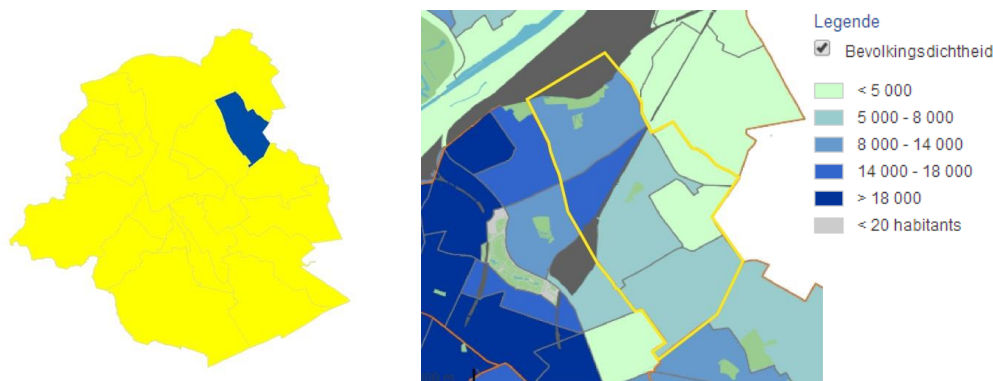
⁸ Illustration: Plan vélo 2010-2015

1.2 Profil vélo de la commune d'Evere

Cette partie vise à donner quelques repères utiles avant d'évaluer la politique vélo. Elle comprend des éléments issus de la visite de terrain effectuée avec le groupe de travail communal dans le cadre de cette étude et une part d'appréciation et d'analyse par l'auteur (auditeur Bypad).

1.2.1 Une commune de la deuxième couronne cyclable

Evere est parmi les petites communes de la Région bruxelloise en termes de population (37.364 habitants) et en superficie (5,02km²). La différence d'altitude entre le nord et le sud est d'environ 80m, une pente douce descend vers le nord de la commune et n'empêche pas gravement la cyclabilité. La densité de population (7.443 hab./km²) correspond plus ou moins à la moyenne régionale, ce qui en soi n'est pas très révélateur. Evere a le taux le plus élevé de ménages monoparentaux de toute la Région et il y a une surreprésentation des personnes âgées. La structure territoriale de la commune est diverse, des quartiers plus anciens au nord de l'Avenue Léopold III jusqu'aux quartiers plus modernes dans le sud de la commune. On trouve une cité jardin (Tuinbouw), des quartiers de maisons unifamiliales et des immeubles. Par rapport aux logements sociaux, Evere a le pourcentage le plus élevé de la Région (16%).



Quant à la surface plancher non affectée au logement, c'est au sud de la voie ferrée Bordet-Evere qu'on trouve la plupart des bureaux. Dû à un manque d'intérêt des locataires, quelques bâtiments ont été transformés en maisons de repos. Un grand projet (Bouygues, 450 logements) est situé au sein de l'îlot formé par l'avenue Cicéron, la chaussée de Louvain, la rue des Deux Maisons et l'avenue Franz Guillaume dans le sud de la commune.

La commune d'Evere a fait beaucoup pour le vélo ces dernières années, et se classe parmi les communes bruxelloises qui ont fait les efforts les plus importants ces dernières années (introduire les zones 30, les SULs, Villo, infrastructure sensu stricto). Les cyclistes se réjouissent de cette dynamique et aimeraient que cela se poursuive, tandis que la commune elle-même semble attendre un effort de la part des autres communes bruxelloises avant de poursuivre le travail.

La commune d'Evere est une commune de deuxième couronne, qui compte 4 noyaux (commerçants) plutôt qu'un centre unique. On y trouve des pôles de grandes surfaces avec des équipements importants (Carrefour/Delhaize/Evere Shopping). C'est seulement à l'ouest, à la limite communale avec Schaerbeek, que la commune devient de plus en plus dense, même s'il y a des interstices qui se densifient pour le moment (quartier Reine Astrid). À l'est, c'est plutôt la zone d'entreprises autour de l'OTAN qui est importante, mais qui a un potentiel cycliste plus faible que les destinations urbaines de l'est.

Plan Communal de Mobilité (PCM)

Evere a déjà un deuxième plan mobilité communal (2006) qui doit être réévalué et qui a besoin d'une nouvelle dynamique. Même si ne pas tous réalisés, il y a des plans dans le PCM qui aident à favoriser le vélo comme moyen de transport quotidien et qui concerne des sujets comme les zones 30, un système des boucles et des poches et l'élaboration des itinéraires cyclables communaux (voir cartes ci-dessous).

En dépit des plans existants, les services communaux ont eu des difficultés dans le passé avec la mise en page et la validation d'une planification à long terme en général et pour des projets de réaménagement en particulier.

Le vélo au sein de l'administration communale

L'administration-même compte environ 130 employés. Il existe un plan de déplacement interne qui est peu volontariste, mais on décourage activement l'usage de la voiture pour les déplacements professionnels. Actuellement il y a trois abonnements Villo qui sont à disposition des employés de la commune pour leurs déplacements professionnels et on pense à l'extension du nombre d'abonnements. Les abonnements Villo sont privilégiés par rapport à l'achat des vélos communaux car ils permettent d'éviter le problème de l'entretien.

Avant décembre 2013, la compétence de mobilité se trouvait dispersée entre le service Voiries, Urbanisme et Développement durable. Le service de Mobilité (3 personnes etp) existe depuis décembre 2013 et est en charge du trafic et de tout ce qui en est dépendant (stationnement, éclairage,...). Le service est en train de s'organiser et de définir un plan d'action. L'objectif de l'audit BYPAD est l'objectivation des problèmes existants et des besoins sur le terrain, et de définir des priorités. L'administration se pose la question : « Comment avancer aujourd'hui? » et souhaite que BYPAD les aide à répondre à cette question. Par ailleurs, la commune participe également à l'audit ADVANCE et réalise un WALKPAD, mettant ainsi tout en œuvre pour aboutir à un plan concret pour le futur proche de la mobilité dans la commune. Un Conseil consultatif mobilité a été mis en place en 2014 au sein de l'administration.

Comptages

Des comptages de cyclistes ou de stationnement à l'échelle de la commune ne sont pas disponibles, mais pourraient être réalisés ponctuellement par les associations cyclistes. Depuis septembre 2012, il y a 13 stations Villo sur le territoire de la commune. La commune a demandé à JC Decaux (opérateur de Villo) de mettre à disposition les chiffres d'usage de ces stations, qui semblent être bien utilisées par les citoyens.

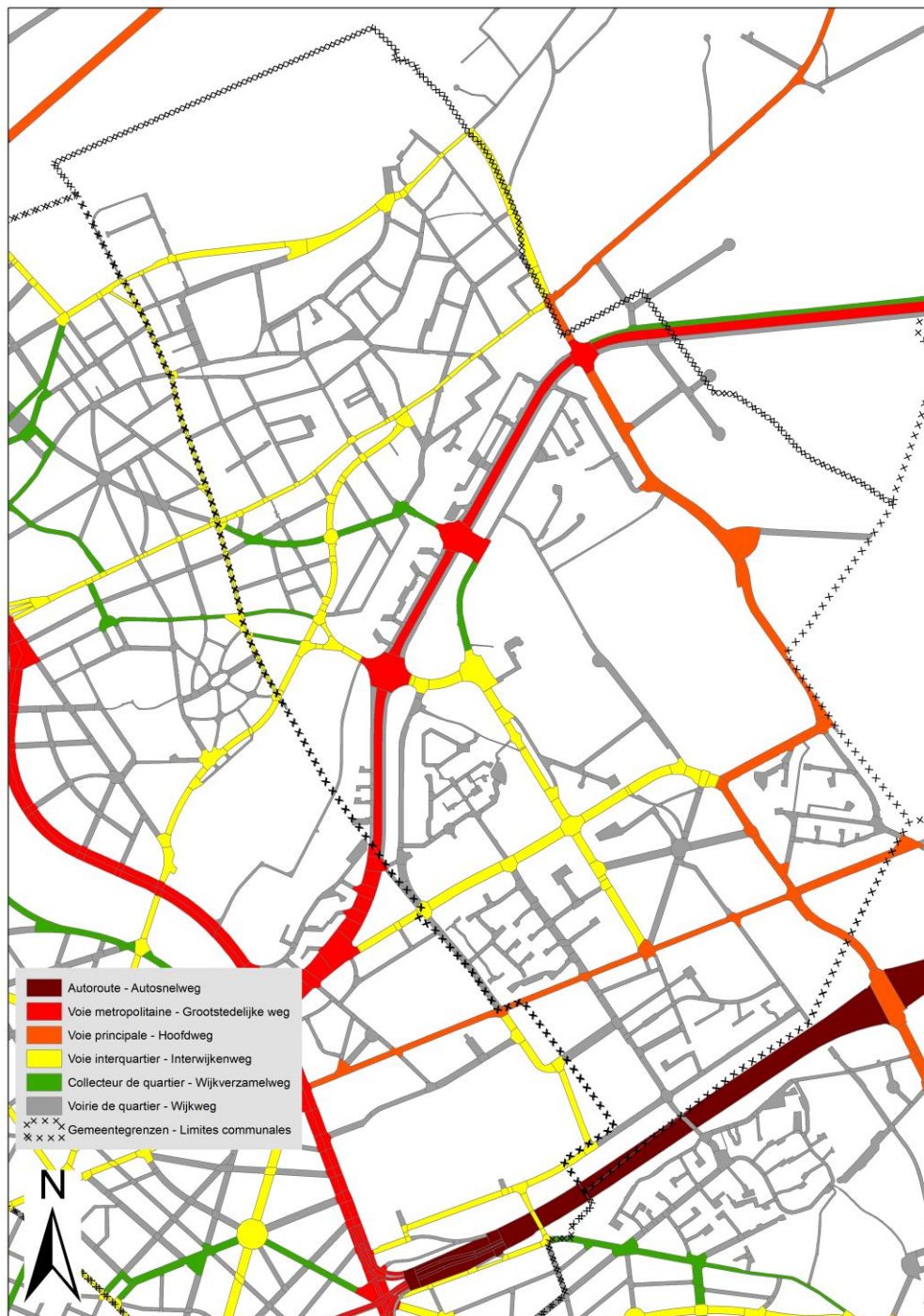
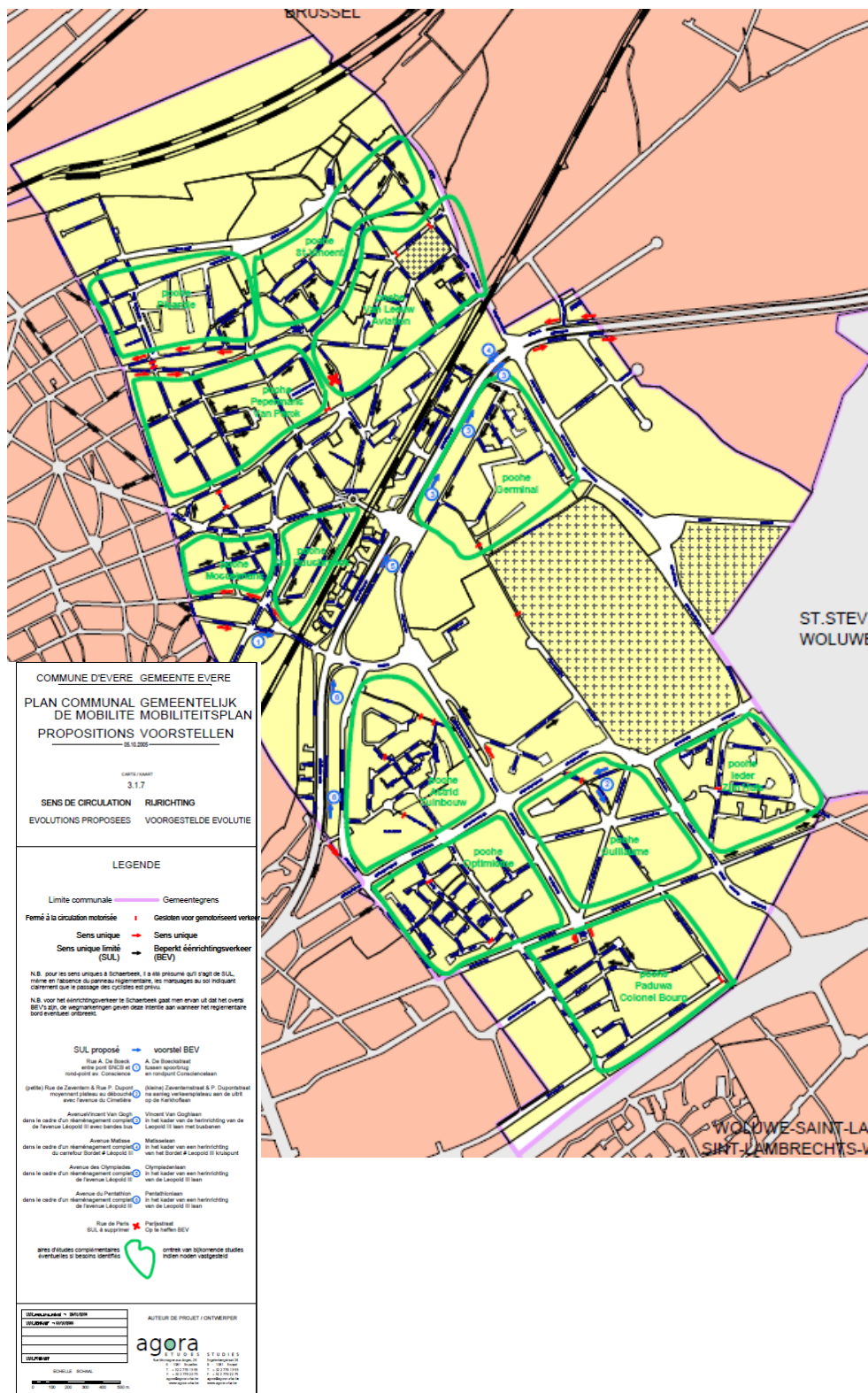


Figure 1 : Hiérarchie des routes. Source : Données URBIS 2014



1.2.2 La structure du réseau routier et le vécu du cycliste

On trouve à Evere des infrastructures confortables mais il reste des chaînons manquants au niveau des carrefours notamment, et d'autres détails importants à résoudre.

Le réseau cyclable : itinéraires cyclables régionaux et communaux (ICRs et ICCs) et la promenade verte

Les ICRs qui parcourent Evere, déjà mentionnés dans le volet précédent, sont les ICRs 1a, 1b et B (rocade). Le réseau ICR à Evere est bien maillé et logique, y compris pour des déplacements locaux dans la commune : malgré le fait qu'ils aient été conçus pour des déplacements à vélo à moyenne et longue distance, ils touchent à tous les pôles communaux (voir cartes ci-dessous). Par ailleurs, la promenade verte, en temps qu'itinéraire récréatif, permet de densifier le réseau utile pour les cyclistes quotidiens.

Il existe également 5 itinéraires cyclables communaux qui suivent une logique forte de chemins alternatifs aux grands axes des ICRs et des raccourcis perméables. Une analyse plus en détail (voir cartes ci-dessous) montre aussi qu'il y a beaucoup de superpositions entre les réseaux ICRs et ICCs à Evere, sans doute à cause des nombreux ponts et tunnels dans la commune qui sont incontournables pour tous les usagers de la route. Les endroits où le réseau ICC est vraiment complémentaire au réseau ICR sont marqués sur la carte. Il s'agit des connections à Schaerbeek-Helmet, l'Avenue des Anciens Combattants, le traversée de cette avenue jusqu'à la passerelle à envisager sur l'E40 et le long du cimetière

La qualité des aménagements cyclables sur ces ICRs et ICCs est variable, comme cela a déjà été mentionné, ce réduit la lisibilité des trajets en particulier là où l'infrastructure cyclable n'est pas adaptée à la hiérarchie des routes.

Les ICRs 1a et 1b sont déjà balisés. Les ICCs sont balisés. La Promenade verte passe également par Evere (nord-sud). La commune n'a pas d'information sur l'utilisation de ces itinéraires par des cyclistes.

Opmerking [A1]: Correcte? ICC5 dans le PCM passe par l'E40

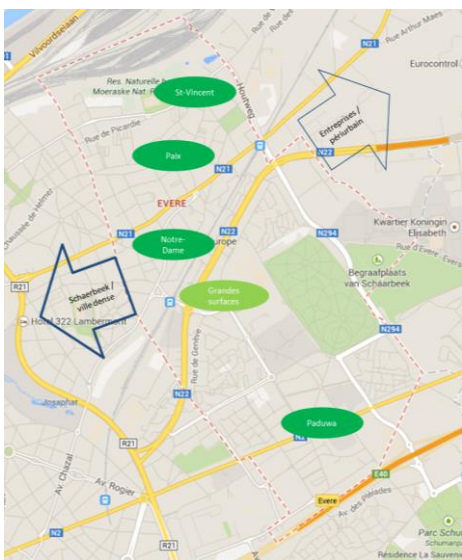


Figure 2 : Pôles à Evere

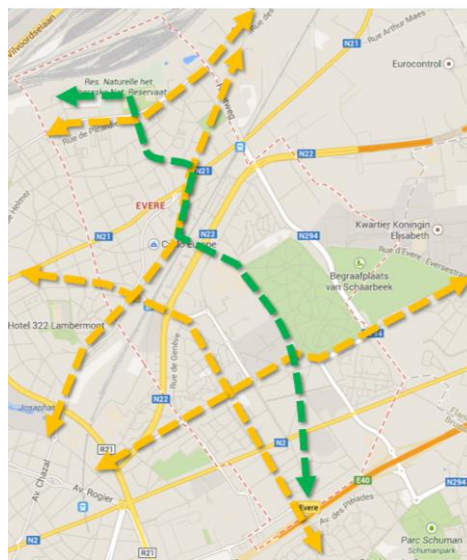


Figure 3 : ICRs et promenade verte schématique à Evere

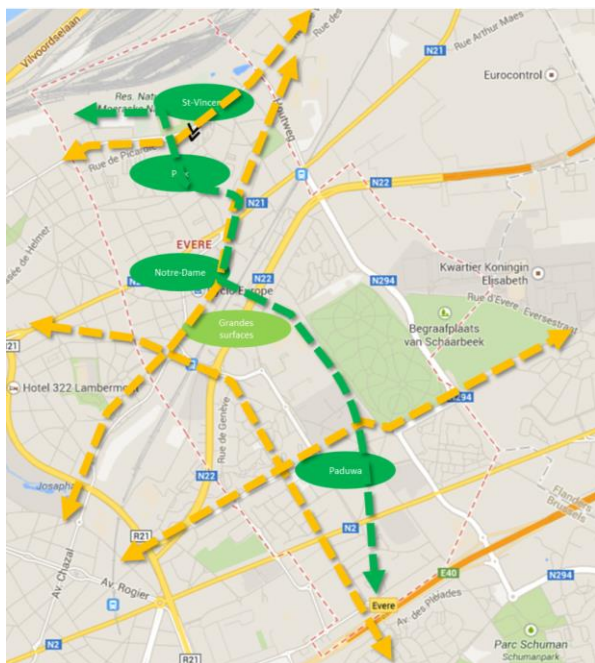


Figure 4 : La superposition des pôles et ICRs à Evere montre que les ICRs sont très utiles pour les déplacements de courte distance aussi.

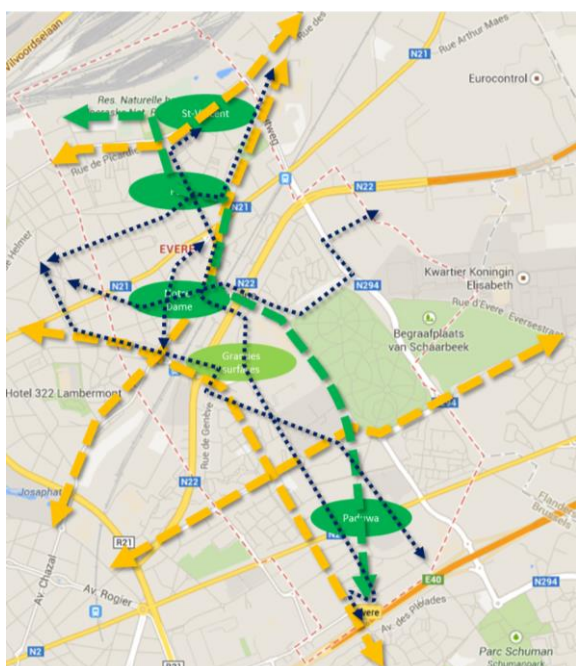


Figure 5 : Les itinéraires cyclables communaux sont complémentaires aux ICRs, mais s'y superposent aussi à de nombreux endroits, souvent liés à la position des ponts et des tunnels

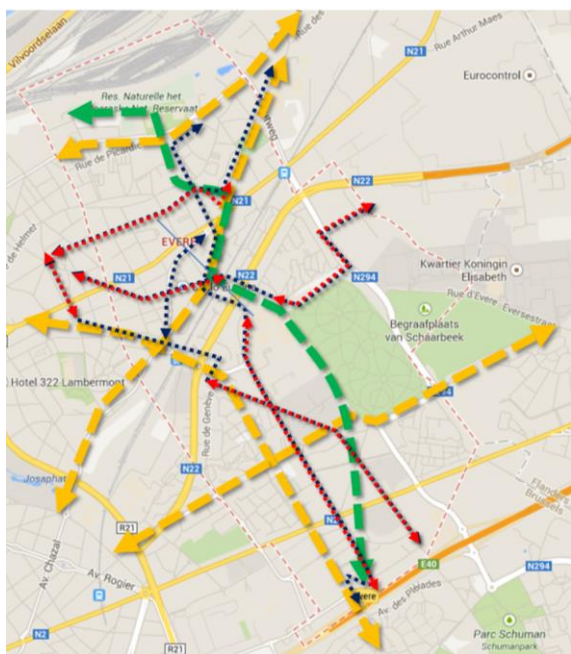


Figure 6 : Les endroits où les réseaux ICC et ICR sont vraiment complémentaires ont été marqués en rouge. Il s'agit des connections à Schaerbeek-Helmet, l'Avenue des Anciens Combattants, la traversée de cette avenue jusqu'à la passerelle à envisager sur l'E40 et le long du cimetière

Opmerking [A2]: „jusqu'à la passerelle à envisager sur l'E40: est-ce correcte (plan ICC dans le PCM, ICC5 qui passe le E40)?

Les grands axes du trafic motorisé

La commune d'Evere reçoit le flux de trafic du Ring 0 qui emprunte les sorties de Machelen (N21, Chaussée de Haecht, **voie interquartier**) et Zaventem (A201, Avenue Léopold III, **voie métropolitaine**) et qui se dirige vers le centre-ville. La Chaussée de Louvain est la troisième grande artère de la commune (**voie principale**).

Si on regarde le niveau de saturation de la voirie à Evere (voir carte ci-dessous), on constate que la présence du Boulevard Léopold III et de la Chaussée de Haecht dans le quartier Conscience se traduit par un pourcentage supérieur à la moyenne régionale.

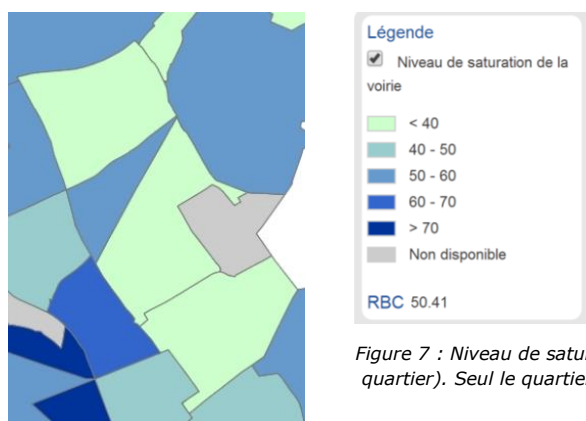


Figure 7 : Niveau de saturation de la voirie, 2001 (source : Monitoring de quartier). Seul le quartier Conscience à Evere est légèrement au-dessus du niveau régional.

La situation pour les cyclistes sur ces axes varie : Le Boulevard Léopold III est un axe qui a été réaménagé par la Région avec beaucoup d'attention pour les cyclistes. Néanmoins, quelques aspects ont été oubliés (voir photos).

Par contre, la Chaussée de Haecht, l'Avenue Cicéron et l'Avenue Bordet offrent peu de sécurité aux cyclistes, qui y trouvent des conditions mal adaptées à leur présence (Avenue de Cicéron et Bordet: **voie principale**) et un flux de trafic motorisé qui dépasse leur hiérarchie (Ch. De Haecht : **voie interquartier**).



Le **boulevard Léopold III** est réaménagé avec des pistes cyclables séparées larges, des traversées confortables, mais seulement à 3 endroits. Quelques remarques restent : pour tourner à droite, un angle de 90° est difficile à prendre pour les cyclistes



Si on traverse le blvd Léopold III et que l'on continue sur la rue perpendiculaire, on tombe sur le trottoir – la PCS ne continue pas. La situation n'est pas claire pour le cycliste: doit-il continuer sur le trottoir ou s'insérer dans le flux avec une manoeuvre dangereuse ?



Chaussée de Haecht, voirie interquartier, utilisée comme voirie principale (ici hors heures de pointe) : bande cyclable suggérée insuffisante pour les cyclistes. Une bande de sélection de tourne à gauche cycliste est présente. Néanmoins, les traversées pour cyclistes et piétons sont limitées et dangereuses (pas de feux et des vitesses réelles élevées).



Avenue Bordet (ICR), de la rue de Zaventem jusqu'au **Houtweg** (projet régional de grande ceinture, choix pour le TC, mais quid du vélo ? Projet de jonction bidirectionnelle entre Haecht et Léopold III sur le terrain de Décathlon)

Traverser ces axes comme cycliste n'est pas toujours facile. Sur le Blvd Léopold III, il n'y a que trois endroits où la traversée est possible. La difficulté pour les cyclistes réside principalement dans le manque de lisibilité des traversées. Traverser la Chaussée de Haecht au niveau de l'avenue G Van Leeuw, par exemple, est difficile : bien qu'il y ait des bandes de sélection au milieu de la route qui permettent aux cyclistes de traverser en deux temps, ces bandes ne sont pas protégées et sont régulièrement empruntées par les voitures qui tournent à gauche, malgré le fait qu'elles aient été dimensionnées pour les cyclistes uniquement!

L'Avenue des Anciens Combattants est une voie interquartier qui passe par le complexe sportif – à cet endroit, une zone 30 est installée avec des coussins berlinois.



La traversée de la **Chaussée de Haecht**



L'**avenue des Anciens Combattants** en zone 30

Trafic de transit et barrières

Le trafic se diffuse peu hors des grands axes dans la direction est-ouest, beaucoup de quartiers résidentiels ont été apaisés par une zone 30 au cours des dernières années et sont protégés du trafic de transit. Par contre, dans la direction nord-sud, la hiérarchie de la voirie ne définit pas d'axe clair pour le trafic motorisé autre que sur la limite de la commune – Avenue Bordet. La rue Grosjean, qui est définie comme un ICR et comme une voirie interquartier, joue en pratique le rôle d'une voirie principale du fait de sa position dans le prolongement d'un tunnel (barrière autoroutière à franchir), et souffre de ce fait du manque d'un aménagement cyclable adapté au flux (actuellement, les cyclistes partagent la rue avec les voitures sans marquages). Dans le nord de la commune, la **rue Pepermans** qui est une rue locale en zone 30 connaît un trafic de transit disproportionné. **La rue du Tilleul** est un autre exemple de voirie locale (en zone 50km/h) qui souffre d'un trafic de transit important.



Le tunnel sous l'autoroute E40, ICR, mais sans aménagements vélos



Continuation de l'ICR sur la **Rue Grosjean**, rue large (voirie interquartier) sans aménagements vélo

Dans le nord de la commune, la barrière principale est le chemin de fer, qui peut être franchi par le trafic motorisé à trois endroits : au niveau de la gare d'Evere (Rue Auguste De Boeck, voirie interquartier), au niveau de la gare de Bordet (Avenue Bordet voirie principale – Houtweg, voirie interquartier), déjà mentionnée ci-dessus et au niveau du pont Allées de Provence (collecteur de quartier). Le trafic de transit, tout comme les cyclistes, passent par ces goulots. Dans le cas de l'Houtweg, le trafic est obligé de continuer par la rue Vandenhoven, une autre voirie interquartier

mais d'une largeur inadaptée à sa fonction. Pour les cyclistes et les piétons, il est possible de franchir le chemin de fer par une nouvelle passerelle cyclo-piétonne large avec des rampes également accessibles aux PMR. Une dernière barrière dans la commune est le cimetière de Bruxelles qui occupe une superficie importante de la commune et qui n'est pas accessible aux cyclistes.



Trafic de transit : **Rue Auguste De Boeck** (pont gare Evere) et continuation dans la direction **Rue Kurth**



Le trafic de transit dans la **rue Vandenhoven**, continuation de **l'Houtweg**



Traverser le chemin de fer: **Rue Auguste De Boeck**. Un PCM sur une côté, la bande bus ouverte aux vélos de l'autre côté. Le stationnement voiture prévu est abondant, il n'y a pas de stationnement vélo (entrée Gare d'Evere).



Après les travaux de réaménagement, la PCM n'a pas été redessinée sur la voirie (**Allées de Provence**)



La rampe d'accès de la passerelle cyclopiétonne côté Allées de Provence



La passerelle cyclopiétonne qui connecte Rue Jan Van Ruusbroek et les Allées de Provence, traversant le chemin de fer

Quartiers résidentiels : Zones 30, zones résidentielles, SULs

Le quartier du Tuinbouw est un quartier apaisé de la commune : zone 30 ou zone résidentielle avec beaucoup de passages cyclopiétons qui rendent les déplacements faciles et agréables pour les cyclistes et les piétons. Quelques voiries sans issues pour les voitures sont franchissables par les cyclistes (et les piétons) mais ne sont pas marquées en tant que telles.



Une entrée du quartier Tuinbouw : la voiture est visiteur



Le quartier Tuinbouw: apaisé et avec des raccourcis cyclopiétons pratiques, mais avec obstacles (bornes)



Quartier Tuinbouw: zone résidentielle (=zone 20), mais panneaux zone 30



Sur un ICR: des obstacles pour freiner les motos, mais qui sont aussi un défi pour les vélos (remorques enfants, tandem, bakfiets)



Un cul de sac qui ne l'est pas pour cyclistes et piétons



*Zone résidentielle Rue Van Nérom avec barrière
revelable et filet d'eau sans différence en niveau*

Beaucoup de rues sont mises en SUL, ce qui facilite la vie des cyclistes. Quelques remarques cependant :



SUL Square Hoedemaekers : des pistes cyclables séparées dans le sens du trafic et dans le contresens, bien dimensionnées. Seule remarque : Le revêtement est glissant en cas de pluie.



Avenue de l'Oud-Kappeleke : un SUL où beaucoup de voitures coupent le virage en descendant : les cyclistes sur la PCM dans le contresens sont cachés derrière les voitures garées

Intermodalité

Il y a deux gares à Evere : Bordet et Evere, qui se situent sur la même ligne de train locale Halle – Vilvorde/Malines. La gare d'Evere n'est pas équipée du tout pour le stationnement des vélos. La gare Bordet a un minimum de places couvertes pour le stationnement de longue durée. Les deux gares, faisant partie du réseau express régional (RER) futur, sont des endroits stratégiques pour encourager l'usage du vélo au quotidien. Aménager les gares avec des places de stationnement vélo sûres et protégées est l'opportunité par excellence pour modifier le changement modal de la voiture privée vers la combinaison TC+vélo.



Des abris-vélo à la gare Bordet

Stationnement vélo et vélobox

Pour le moment, il n'y a pas d'inventaire du stationnement vélo, mais cela changera avec l'ordonnance stationnement régionale. On a installé beaucoup d'arceaux, qui restent très recherchés. Le vélobox a eu du succès initialement, mais le prix annuel de location pour une place de parking vélo à l'abri a dissuadé les candidats. La commune peut envisager l'installation des vélobox avec Cyclo comme gérant des boxes (communication avec les utilisateurs, distribution des clés aux participants,...).



Des arceaux devant l'école Notre Dame à Evere



Des arceaux Avenue Conscience sur des endroits stratégiques

1.3 La méthode BYPAD

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

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

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

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

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

Figure 8 : Les modules BYPAD



Figure 9 : Les niveaux de développement BYPAD



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

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

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

Tableau 1 : Composition du groupe de travail BYPAD

Type	Nom	Fonction / service / institution	Email
Politique	Ridouane Chahid	Echevin des Finances, des Sports, du Personnel et de la Mobilité	mrchahid@evere.irisnet.be
Administration	Cathy Libois	Service mobilité	clibois@evere.irisnet.be
Administration	Pierre Thomas	Service mobilité	pthomas@evere.irisnet.be
Administration	Claude Maertens	Service mobilité	cmartens@evere.irisnet.be
Cycliste	Bernard Dehay	Cycliste, président du Gracq	bernard.dehay@gracq.org
Cycliste	Isabelle Bernard	Cycliste	i.bernard@skynet.be
Cycliste	Alain Tison	Cycliste	Alain.tison51@skynet.be

Tableau 2 : Calendrier de l'AUDIT BYPAD

11/03/2014	Journée de lancement
19/03/2014	Réunion de travail avec CEMA
29/04/2014	GROUPE DE TRAVAIL 1 : réunion de lancement
30/04/2014	Visites de terrain
28/05/2014	GROUPE DE TRAVAIL 2 : consensus
Août 2014	Rapport intermédiaire AUDIT BYPAD
03/09/2014	GROUPE DE TRAVAIL 3 : Plan d'action
09/10/2014	Réunion de travail avec échevin et CEMA
A compléter	GROUPE DE TRAVAIL: présentation plan d'action
A compléter	Rapport final AUDIT BYPAD + PLAN D'ACTION

1.4 Le diagnostic BYPAD en un clin d'œil

Figure 10 : Diagnostic BYPAD par question

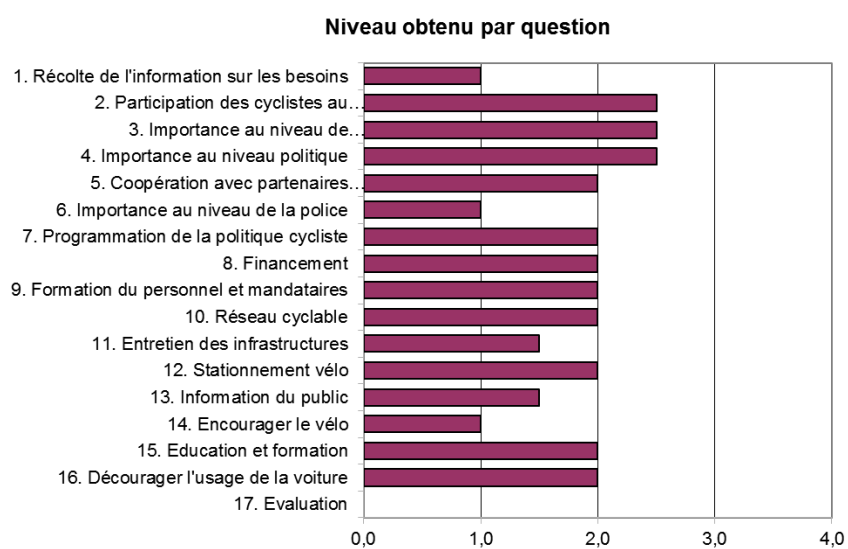
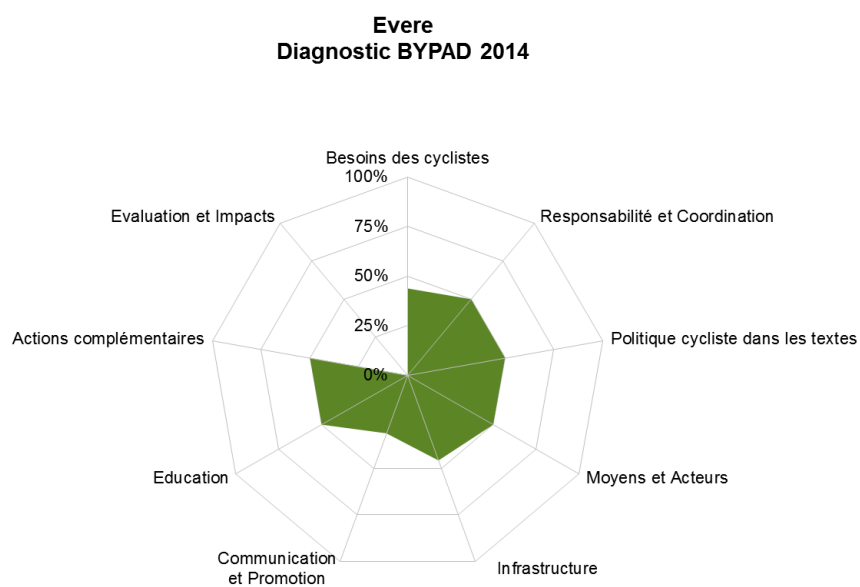


Figure 11 : Diagnostic BYPAD par module



1.5 Le diagnostic par module

1.5.1 Besoins des cyclistes - niveau 1,8

Question 1 : Comment la commune récolte-t-elle l'information concernant les besoins des cyclistes? Niveau 1,0

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

Il existe une commission consultative de mobilité (CCM) qui a été relancée en 2014 (avant : commission consultative de la mobilité douce) où les cyclistes sont actifs. La décision d'étendre la commission consultative à tous les acteurs de la mobilité a été prise fin 2013. Le Gracq, qui est normalement contacté lorsqu'il y a un aménagement à réaliser, adopte une attitude critique envers une CCM plus globale où l'attention portée aux cyclistes pourrait être noyée. L'association estime qu'il serait utile d'organiser une réunion avec thématique vélo/piéton/PMR/... quelques fois par an.

De sa propre initiative, le Gracq a écrit un mémorandum de 36 points à améliorer à la fin de la législature précédente. La commune a pris bonne note de ces points, et les a évalués sur base de critères pragmatiques : coût, délai, efforts de l'administration (est-ce qu'on peut résoudre la situation en interne ou est-ce qu'il y a besoin d'une grande concertation ?), la dimension de la solution (est-ce qu'on doit réaménager une rue complètement ou pas ?). Après cette analyse, 16 points à résoudre ont été sélectionnés par la commune, mais il n'y a ni suivi systématique, ni communication sur l'état d'avancement vis-à-vis des cyclistes.

1.5.2 Responsabilité et coordination - niveau 2,0

Question 3 : Au niveau de l'administration, comment la politique cycliste est-elle préparée et mise en œuvre ? Niveau 2,5

Question 4 : Quelle est l'implication du Collège des Echevins et Bourgmestre par rapport à la politique cycliste ? Niveau 2,5

Question 5 : Quelle est l'efficacité de la coopération avec les organisations extérieures? (Communes voisines, Région, IBSR, STIB, SNCB, IBGE,...) Niveau 2,0

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

La commune répond aux questions et demandes, mais il n'y a pas de spécialiste vélo au sein de l'administration bien que les fonctionnaires sont des cyclistes et sont attentifs à ce qu'ils voient sur le terrain. Le service mobilité comprend 1 CEMA et les compétences nécessaires pour préparer des travaux au sein du service (qui comprend les travaux publics).

Beaucoup de choses ont été faites pour le vélo au cours de la précédente législature, mais la dynamique a ralenti dans l'esprit « on attend que les autres communes nous rattrapent ». En termes de mobilité, la voiture reste une priorité pour la commune et dans des dossiers où les intérêts s'opposent, on stagne. Dans des dossiers écoles et logement, qui sont des priorités importantes pour la commune, on doit bien sûr toujours penser à la mobilité créée par ces projets. Dans chaque projet, tous les moyens de déplacement doivent être abordés, ce qui représente chaque fois un nouveau défi.

La coopération avec les organisations extérieures est sporadique : pour les grands projets régionaux, on est en contact avec Bruxelles-Mobilité. Il n'y a par contre pas de concertation avec

les communes voisines. Par conséquent, les itinéraires cyclables communaux (ICC) ne correspondent pas aux limites communales.

La coopération avec la police était très bonne il y a quelques années. A l'heure actuelle, la brigade cycliste ne circule pas dans la commune et on a constaté un manque de formation des policiers sur le code de la route propre aux cyclistes. L'administration rencontre la police tous les mois, mais ces rencontres souvent stratégiques n'aident pas la connaissance des agents de terrain.

1.5.3 La politique cyclable dans les textes – niveau 2,0

Question 7 : Sous quelle forme la politique cycliste est-elle programmée? Niveau 2,0

Le PCM de 2006 avait un bon nombre de mesures cyclistes, qui n'ont pas toutes été mises en œuvre. Le mémorandum du Gracq est un outil de travail intéressant pour l'administration. La commune dispose également d'un 'Agenda21 comportant des mesures vélo, mais celles-ci n'ont pas été réalisées à ce jour. La commune attend beaucoup du BYPAD pour relancer des mesures vélo sur papier et sur le terrain.

1.5.4 Moyens et acteurs – niveau 2,0

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

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

Un budget spécifique vélo n'est pas prévu, mais un budget global 'aménagement' existe. Le budget sert aux 4 modes de déplacement. On regarde (ré)aménagement par (ré)aménagement en tenant compte de tous les modes et on attribue un budget. On n'a jamais supprimé un budget parce qu'un volet vélo faisait partie d'un projet de (ré)aménagement.

Toute demande de formation par l'administration est acceptée jusqu'à aujourd'hui et il n'y a pas d'indications pour changer cette règle.

1.5.5 Infrastructure et sécurité – niveau 1,8

Question 10 : Quelle est l'étendue et la qualité du réseau cyclable existant? Niveau 2,0

Question 11 : Comment est organisé l'entretien des infrastructures cyclables? Niveau 1,5

Question 12 : Comment l'offre en stationnement vélo est-elle développée? Niveau 2,0

Un réseau cyclable est présent à Evere : en termes de signalisation (ICRs et ICCs) et en termes d'infrastructure. Néanmoins, la qualité des aménagements cyclables est variable, au détriment de la lisibilité et de la visibilité du réseau sur le terrain. De plus, la signalisation des ICRs et ICCs n'est pas complète. Près de la moitié des zones 30 sur voirie locale ont été réalisées. Il y a quelques points incontournables (ponts, tunnels) qui méritent plus d'attention étant donné qu'il n'y a pas d'alternative pour les cyclistes. Un réseau régional relativement dense a permis à la commune de profiter de réaménagements récents (p.ex. Blvd Léopold III) qui sont venus renforcer le réseau cyclable de la commune.

En ce qui concerne l'entretien, il n'existe pas de veille permanente sur les infrastructures vélos de la commune, mais on répond aux plaintes. Les cyclistes soulignent que les marquages auraient besoin d'être refait prochainement.

L'offre en stationnement est plus systématique que simplement aléatoire. Lors de travaux, la commune prévoit toujours des arceaux. Aux endroits stratégiques, comme les deux gares (futures gares RER), l'offre de stationnement à long terme (et sécurisé) ne suffit pas.

1.5.6 Communication et promotion – niveau 1,3

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

Question 14: Quelles sont les initiatives prises pour encourager le vélo vis-à-vis de différents groupes cibles? Niveau 1,0

La commune dispose d'un journal communal, d'un site web et d'une page Facebook sur la consommation durable, qui pourraient être utilisés pour communiquer autour du vélo, ce qui n'est pas le cas pour le moment. Il n'y a pas d'informations ciblées diffusées par la commune. Les nombreuses réalisations cyclables ne sont pas communiquées aux habitants.

Il n'existe pas vraiment de point ou de personne de contact dans le service mobilité vers qui les citoyens peuvent poser des questions, rapporter des remarques ou des plaintes. Une adresse email existe pourtant qui pourrait être utilisée dans ce but. Par contre, il y a le guichet 'Evere222', qui est un service d'accueil pour tout ce qui est travaux publics, service technique, mobilité,... et qui pourrait servir de point de contact pour toutes les questions vélo quand communiqué explicitement.

Il y a quelques campagnes ciblées vers les écoles, il y a la Semaine de la Mobilité. D'autres actions ne sont pas organisées.

1.5.7 Education – niveau 2,0

Question 15: Qu'est-il fait en ce qui concerne l'éducation et l'apprentissage du vélo? Niveau 2,0

Le Brevet du Cycliste est organisé dans les écoles. Il y a un circuit éducatif cycliste peu entretenu et la police organise les cours de sécurité routière.

1.5.8 Actions complémentaires – niveau 2,0

Question 16 : Qu'est-il fait pour décourager l'usage de la voiture? Niveau 2,0

Il y a un plan de stationnement sévère et réalisé : la totalité du territoire est contrôlée.

Le trafic de transit est-ouest est canalisé sur les grandes axes, mais dans la direction nord-sud il manque une hiérarchie de la voirie pour prioriser les rues (et conséquemment supprimer/décourager le trafic de transit dans certaines rues locales nord-sud).

1.5.9 Évaluation et impacts- niveau 0,0

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

Il n'y a pas d'évaluation de la politique cycliste au sein de la commune.

2 LE PLAN VELO : LE VELO DEMAIN

La vision et les ambitions du projet de politique cyclable

Dans la deuxième partie les conclusions de l'audit Bypad et les recommandations du groupe sont traduits dans un plan d'action concret.

Synthèse : Evere à vélo

**Le plan d'action vélo vise à soutenir la croissance de la pratique du vélo
et à encourager ses habitants de 8 à 88 ans d'utiliser le vélo
pour leurs déplacements quotidiens de moins de 5 km.**

**Ces actions leviers dans divers domaines
constituent une politique vélo globale,
à mettre en œuvre progressivement.**

2.1 Objectifs généraux

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

- Le PLAN VELO vise à stimuler la **pratique quotidienne** du vélo, donc l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement fonctionnel et à part entière. Des éléments récréatifs peuvent intervenir accessoirement, mais ne sont pas au centre de la démarche.
- Le PLAN VELO vise avant tout à **réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité générale**, donc à améliorer les conditions physiques sur le terrain, permettant de se déplacer à vélo de tout point A à tout point B en toute sécurité et confortablement.
- Le PLAN VELO vise à sensibiliser et renforcer **l'image du vélo comme un moyen de déplacement quotidien ressenti comme normal**, et ceci pour tout public, adultes et enfants, hommes et femmes, personnes âgées et travailleurs, cyclistes expérimentés et cyclistes hésitants, etc.

Ces objectifs généraux sont déclinés en quatre champs d'action, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 – Objectifs généraux et champs d'action

Objectifs généraux de la politique cyclable	Rendre la pratique quotidienne du vélo possible, sûre et normale pour tous de 8 à 88 ans
ROULER À VÉLO l'infrastructure et le réseau cyclable	Développer un réseau vélo répondant aux 5 critères (sûr, rapide, cohérent, confortable, agréable)
LE VÉLO À L'ARRÊT Le stationnement vélo	Permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité (pas de vol, pas abîmé) et sans encombrer l'espace public
ENCOURAGER LE VÉLO Information, sensibilisation, éducation	Récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux, convaincre les cyclistes potentiels
ANCER LA POLITIQUE CYCLABLE	Assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi

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

CHAMP D'ACTION	MODULES BYPAD CORRESPONDANTS
A. Rouler à vélo l'infrastructure et le réseau cyclable	5. Infrastructure et sécurité – aménagements cyclables 8. Actions complémentaires - maîtrise de la circulation et du stationnement
B. Le vélo à l'arrêt Le stationnement vélo	5. Infrastructure et sécurité – stationnement vélo
C. Encourager le vélo Information, sensibilisation, éducation	6. Communication et promotion 7. Education
D. Ancrer la politique cyclable	1. Besoins des cyclistes 2. Responsabilité et coordination 3. La politique cyclable dans les textes 4. Moyens et acteurs 9. Évaluation et impacts

2.2 Champ d'action A : Rouler à vélo

Champ d'action : infrastructures et réseau vélo

2.2.1 Orientations pour la cyclabilité

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

- **Sécurité** : en situation mixte dans une circulation lente et faible, et ailleurs sur des aménagements séparés bien conçus
- **Rapidité** : menant le cycliste à sa destination par le chemin le plus court et le plus rapide
- **Cohérence** : offrant des liaisons continues ou interconnectées, permettant de se rendre aux grandes destinations et pôles de transports en commun et généralement de tout point A à tout point B, tout en laissant un choix entre itinéraires (circulation calme ou plus importante, pentes ou non,...)
- **Confort** : offrant des revêtements lisses, bordures abaissées, bon entretien, éclairage, balisage
- **Agrément** : traversant un cadre agréable (urbain ou naturel), sans nuisances (bruit, pollution, stress) et sécurisant (sécurité subjective)

Il convient de souligner que **le 'réseau de base' est l'ensemble des rues**, qui doivent toutes être cyclables (objectif IRIS II), donc adapté à la pratique du vélo. Le **réseau structurant**, constitué des **itinéraires cyclables régionaux et communaux** offrent des liaisons vélo privilégiées et recommandées.

Outre ce réseau structurant, la Région de Bruxelles-Capitale a récemment identifiée des **itinéraires RER-vélo en collaboration avec la Région flamande**. Ces itinéraires RER-vélo seront réaménagés comme des routes vélo rapides qui rendront possible des déplacements vélo supra-locaux.

Pour assurer une certaine cohérence, les actions privilégient un travail soit sur un **itinéraire complet et les points incontournables qui en fait partie** (passage obligé par tous les modes à cause des barrières, p.ex. des tunnels, des ponts), soit sur **un quartier dans son ensemble**.

Le **vadémecum vélo** comprend déjà sept cahiers techniques : les pistes et bandes cyclables marquées, les contresens cyclables, les aménagements cyclables en giratoires, les cyclistes et transports en commun, revêtements des aménagements cyclables, marquages et éclairage des aménagements cyclables et le stationnement vélo. Un principe fondamental est le **choix d'aménagement selon la vitesse et la densité du trafic automobile**, conforme aux normes internationalement reconnues (voir aussi 1.1). Sur base de ceci, la grille décisionnelle plus détaillée suivante a été élaborée surtout en ce qui concerne les rues locales et communales.

Grille décisionnelle cyclabilité

Précisions importantes

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

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

- **Diminuer les volumes de trafic** = dévier (en partie) la circulation (mise à sens unique, sens uniques opposés, tronçons ou passages réservés aux cyclistes, piétons, voire TP et taxi)
- **Diminuer la vitesse effective** = dispositifs physiques de modération des vitesses dans les rues (largeur de chaussée réduite, déplacements d'axe, coussins berlinois) et aux carrefours (oreilles de trottoirs, plateaux) tout en minimisant le gêne pour cyclistes (bypass)
- **Libérer l'espace nécessaire** pour l'aménagement cyclable de qualité = réduire (en partie) le stationnement

	Spécialisation des voiries en RBC		Hiérarchie du réseau cyclable		
		Vitesse trafic (V ₈₅)	Volumes trafic (evp/dag)	Réseau de base (l _{cyclistes} < 200/j)	ICR – ICC (l _{cyclistes} 200 – 2.000/j) Fiets-GEN (l _{cyclistes} > 2.000/j)
VOIRIES SUPRA LOCALES	Voie métropolitaine	70, 50	n/a	Pistes cyclables séparées bidirectionnelles ou bien voie latérales	
	Voie principale	70	n/a	Pistes cyclables séparées (UD ou BD)	
		50	> 5.000 (2 x 2, 2x1)		
			< 5.000 (2 x 1)	Pistes cyclables séparées (préférence) ou bien pistes cyclables surélevées	
	Voie interquartier	50	> 4.000 < 4.000		
VOIRIES LOCALES	Collecteur de quartier	30	> 4.000	Pistes cyclables marquées (préférence) Ou bien bande bus + vélo	
			< 4.000	Mixité: bandes cyclables suggérées (en cas de montée – piste cyclable marquée)	
	Rue de quartier	30	> 2.000 < 2.000	Mixité / zone résidentielle	Rue cyclable

Figure 12 : La commune consultera cette grille de qualité ci-dessous comme document de référence. Elle a été conçue dans le cadre de l'accompagnement des communes Bypad bruxelloises par Timenco bvba, sur bases d'études et de modèles existants, adaptés à la spécialisation bruxelloise. Cette grille a été présentée aux autorités régionales, sans être à ce jour formellement validée.

Points d'actions sur les réseaux des itinéraires cyclables régionaux, communaux (ICR/ICC) ou sur la promenade verte

Rue	Photos	Situation actuelle	Solution
Traversée du chemin de fer à la hauteur de la gare d'Evere		Point incontournable pour tous les usagers de la route : haut volume de trafic motorisé. Marquages non refaits après le réaménagement.	Laisser la fonction de circulation primer sur la fonction de séjour (stationnement voiture) pour aménager des pistes cyclables adaptées à la fonction de la route.
Avenue Bordet/Houtweg (voirie régionale)		Aucun aménagement cyclable. voirie à grand trafic. vitesses pratiquées largement supérieures à 50 km/h. Pas de SAS (Houtweg). Point incontournable à la hauteur de la gare Bordet	Cette voirie est actuellement un chaînon manquant sans aménagement cyclable. La commune d'Evere fera pression sur la Région pour qu'elle accélère l'exécution du projet qui vise à rendre cette voirie cyclable.

Avenue Cicéron (voirie régionale)		Aucun aménagement cyclable, ni en montée, ni en descente	Il s'agit d'un prolongement de l'avenue des Communautés, sur laquelle des pistes cyclables ont été installées sur certains tronçons, mais pas sur le tronçon situé à Evere. Aménager des pistes cyclables en montée comme en descente, quitte à rogner sur la berme centrale et revoir le profil de la voirie. Evere fera pression sur la Région pour accélérer la réalisation de ce chaînon manquant.
Avenue de l'Optimisme		Aucun aménagement cyclable, rue latérale double sens étroit	Des logos et chevrons seront appliqués sur les deux côtés de la voirie. La commune étudiera la possibilité de créer une zone 30 (mixité)⁹ dans la rue latérale et d'y installer un SUL¹⁰.

⁹ Le vadémécum vélo de la Région sur le sujet de la mixité : « En cas de trafic mixte [zone 30], les cyclistes sont mélangés au trafic automobile sur la chaussée. Une bande cyclable suggérée (BCS) [logos et chevrons] peut éventuellement être aménagée » (Cahier Réalisation des pistes cyclables marquées et des bandes cyclables suggérées, p4 ; italique ajouté). Les circonstances à évaluer à cet égard sont 1) l'intensité du trafic motorisé, 2) l'intensité du trafic cycliste (ou trafic potentiel cycliste), 3) des situations de conflits potentiels (des sorties, un carrefour, l'insécurité y compris subjective) sur la rue ou la tronçon de la rue. L'application des logos et des chevrons dans une zone 30 n'est donc pas obligatoire mais fort dépendent de la situation locale.

¹⁰ Le vadémécum vélo de la Région sur le sujet des SULs : « La réglementation relative aux contresens cyclables (...) impose une signalisation spécifique mais ne prévoit aucun marquage au sol (...). Il est toutefois recommandé de compléter la signalisation par des marquages ponctuels aux abords des carrefours ainsi que, dans certains cas, par un marquage continu tout au long du tronçon. » (Cahier Marquage et signalisation dans les contresens cyclables, p3 ; italique ajouté). Pour plus d'informations sur le choix de marquages (logos et chevrons, PCM), voir le reste du cahier.

Avenue Grosjean L.		Aucun aménagement cyclable	La commune étudiera la possibilité d'une piste cyclable séparée ou marquée en montée en une piste cyclable marquée ou des logos et chevrons en descente.
Avenue du Cimetière de Bruxelles		Aucun aménagement cyclable	Cette rue est prévue comme zone 30, une bande cyclable suggérée peut éventuellement être aménagée ¹¹ .
Avenue H. Dunant		Piste cyclable séparée sur la hauteur en trottoir. Marquage manquant à partir du numéro 78 jusqu'au giratoire du cimetière de Bruxelles	Faire le marquage

¹¹ Voir note de bas de page 9

Rue Carli / Rue Stroobants / Rue Vandenhoven		Zones 30 non respectées Vitesses excessives sur la rue Stroobants	La commune demandera à la police d'installer un radar fixe entre les deux giratoires sur la rue Stroobants. La commune étudiera la possibilité de réaliser des aménagements pour réduire les vitesses des voitures tout en garantissant le passage du bus.
Rue J.B. Bauwens (voirie communale) / Chaussée de Haecht (voirie régionale)		La piste cyclable (débouchant de la rue Bauwens sur la chaussée de Haecht) est en conflit avec les piétons arrivant de droite (vue mutuelle masquée par le mur d'angle) Traversée dangereuse de la Chaussée de Haecht	Le contraste visuel de la piste cyclable par rapport au trottoir sera renforcé par un schlamm rouge. La commune fera pression auprès de la Région pour qu'elle installe des panneaux de police dynamiques (« des panneaux 'flash' ») pour les automobilistes afin de sécuriser la traversée.
Avenue Champ de Repos		Inconfort dû aux gros pavés	Il sera tenu compte de la sécurité et du confort des cyclistes en cas de réaménagement de la voirie.

Avenue des Anciens Combattants		Avaloirs extrêmement profonds pouvant entraîner une chute pour les cyclistes ou les piétons sortant de leurs voitures en stationnement	Comme solution à court terme, des marquages seront appliqués autour des avaloirs enfin d'améliorer la visibilité du danger. La commune étudiera des solutions structurelles à moyen terme.
Promenade verte : Accès Rue Stroobants		Deux poteaux insuffisants pour dissuader l'entrée aux voitures	L'accès à la promenade verte doit rester ouvert à la circulation des véhicules de Bruxelles Environnement. La commune installera un poteau amovible dont la clé sera mise à la disponibilité de Bruxelles Environnement.
Rue L. Van Boeckel		Quatre casse-vitesses très inconfortables pour les cyclistes	A l'avenir la commune installera des casse-vitesse sinusoïdaux préfabriqués.
Rue Van Boeckel		Des voitures stationnent régulièrement sur la piste cyclable	Placer un poteau sur l'îlot pour empêcher le stationnement

Avenue de l'Oud-Kapelleken		En remontant vers la maison communale en contresens dans le SUL, virage dangereux, les voitures roulent en serrant leur gauche Voitures régulièrement stationnées sur le début de la piste cyclable	Améliorer la signalisation de la piste cyclable en contresens : schlamm rouge ¹² . Limiter la vitesse à 30 km/h Verbaliser les voitures stationnées sur la piste cyclable – à communiquer à la police
Avenue des Anciens Combattants		Circulation à haut volume.	Renforcer la sécurité des cyclistes en ajoutant des logos.
Voiries arborées Rue Stroobants, Avenue Van Leeuw, Boulevard Léopold III, etc.		Branches d'arbre parfois très basses qui peuvent blesser les cyclistes au visage	Veiller à une taille régulière des branches basses, jusqu'à 2m min

¹² Vadémécum vélo de la Région : « Pour le confort du cycliste et le bon déroulement de l'ensemble de la circulation, il est recommandé (ou même indispensable dans certains cas) de réaliser un marquage continu (PCM, BCS en schlamm rouge ou chevrons + logos) du contresens cyclable » (Cahier Marquage et signalisation dans les contresens cyclables, p20).

Des points noirs et des points d'attention sur le reste du réseau routier

Rue	Photos	Situation actuelle	Solution
Rue Colonel Bourg		Pas d'aménagement cyclable malgré une largeur suffisante de la voirie, alors que des pistes cyclables marquées ont été installées sur la partie schaarbeekoise de la rue.	Les services communaux étudieront la possibilité d'aménager une piste cyclable marquée et/ou une bande cyclable suggérée. En particulier la situation autour du centre de contrôle technique (où les voitures utilisent la partie droite de la voirie comme zone d'attente).
Carrefour Van Nérom / Van Obberghen		Une bordure de trottoir et un filet d'eau qui accentue encore le dénivelé	Dans le cadre d'un futur réaménagement éventuel, la bordure sera abaissée (voir les croisements de la chaussée de Haecht et des rues adjacentes).

Rue Stuckens		Pas de logos vélo entre les rails de tram	Mettre des logos entre les rails de tram.
Chaussée de Haecht		Vitesses excessives	La commune demandera à la Région et la police de contrôler les vitesses (un panneau électronique affichant la vitesse des voitures ou un radar).
Rue Kurth		Stationnement gênant Marquages au sol effacés Marquage ZAC effacé	La commune tracera la piste cyclable marquée et fera les marquages.

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

Champ d'action : stationnement vélo

2.3.1 Orientations pour le stationnement vélo

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

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

Les éléments à prendre en compte sont:

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

2.3.2 Faire un inventaire cartographique du stationnement vélo dans la commune

La commune a déjà démarré avec l'élaboration d'une carte reprenant l'ensemble des stationnements vélo présents sur la commune et leur type. La visualisation de ces données aidera la commune à se faire une image complète de l'offre de stationnement et d'y baser leur stratégie de stationnement vélo long-terme. La commune s'engage à actualiser les données régulièrement.

2.3.3 Placer du stationnement sur des endroits stratégiques dans la commune (courte et longue durée)

Cette liste contient des endroits stratégiques où la commune réalisera des aménagements de stationnement vélo ou, le cas échéant, ~~elle~~ prendra contact avec les partenaires externes (SNCB, STIB) pour la réalisation.

Courte durée : arceaux	Longue durée : protégé (arceaux abrités et/ou box voir 2.3.4)
Noyau commercial de Paduwa	Gare Bordet
Noyau commercial de la Paix	Gare Evere
Noyau commercial de Notre Dame	Arrêt de tram Evere Shopping
Noyau commercial d'Evere Shopping	Arrêt de tram Lekaerts
Entrée du cimetière (aussi présence de commerces, marché)	Arrêt de tram Da Vinci

Les sites sportifs et culturels, p.ex. le centre sportif Triton

Prévoir des abris-vélo dans les plans de réaménagement autour des gares métro futur

2.3.4 Compléter l'offre en stationnement à domicile dans les quartiers résidentiels

Au-delà des endroits stratégiques, il y a un besoin de stationnements dans les quartiers résidentiels, en particulier là où il n'y a pas de possibilité de stationner le vélo chez soi. Avec l'inventaire cartographique du stationnement vélo en cours (voir action 2.3.2), il sera possible de déterminer où il y a des lacunes dans l'offre et les compléter.

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

Champ d'action : information, sensibilisation, éducation

2.4.1 Orientations pour la promotion de la pratique du vélo

Les efforts en matière de cyclabilité (infrastructures réseau et stationnement) doivent être accompagnés par des efforts pour stimuler la pratique du vélo. La promotion du vélo comprend des actions d'information, de sensibilisation et d'éducation. Ceci doit comprendre aussi bien des actions grand public que des actions ciblées.

De manière générale, il faudra

- Récompenser les cyclistes actuels : valoriser et soutenir la pratique du vélo existante
- Encourager les cyclistes frileux : ceux qui pratiquent déjà le vélo récréatif ou de façon occasionnelle et qui pourraient franchir le pas vers une pratique quotidienne
- Convaincre les cyclistes potentiels : ceux qui ont envie mais qui hésitent (la demande latente) et ont besoin d'être rassurés, remis en selle, convaincus des bénéfices...

Dans l'analyse BYPAD se manifestent les projets levier suivants à l'intérieur du domaine 'Encourager la pratique du vélo'.

2.4.2 Elaborer une page web spécifique comportant toutes les informations autour de la mobilité à Evere et offrant la possibilité de communiquer des points problématiques

Une page « mobilité » sera créée dans le site web communal. On y trouvera entre autre tous les nouvelles autour du vélo :

- Une carte cyclable avec tous les itinéraires et infrastructures, stationnements et stations Viljo inclus
- Une photo en gros plan d'un panneau ICR/ICC avec explication,
- Des informations de contact pour tous ce qui a trait au vélo : Fix My Street, un point de contact au sein de l'administration, les personnes à contacter auprès des associations cyclistes.
- Des nouvelles à actualiser régulièrement : un nouveau ICR balisé, un appel aux habitants pour les vélobox, annoncer la Semaine de la Mobilité, le Brevet du Cycliste dans les écoles, des nouvelles infrastructures, annoncer la balade découverte à vélo, promotion des actions régionales comme le Bike Experience, promotion des activités des associations cyclistes comme la formation vélo-traffic pour adultes
- Communiquer sur les grands projets d'infrastructure dans la commune (nouvelle ligne métro et les options TC, le Point Vélo à la gare Bordet,...)

2.4.3 Dédier une page à la mobilité dans Evere Contact

Les informations données sur le site web seront aussi être communiquées par le journal communal avec l'accent sur les actualités. Il est aussi possible de présenter des thèmes actuels : la Semaine de la Mobilité, l'intermodalité vélo+TC à l'occasion de la réalisation du stationnement aux gares, etc...

2.4.4 Promouvoir la mobilité douce auprès des nouveaux habitants

La commune offrira une balade découverte aux nouveaux habitants en coopération avec les associations cyclistes et mettra des informations sur le réseau cyclable dans la commune à disposition des nouveaux habitants.

2.4.5 Appel à la Région pour rassembler les communes bruxelloises autour du sujet 'vélo'

La commune estime que l'échange entre les communes bruxelloises est d'une importance vitale pour augmenter les compétences des administrations communales et pour améliorer la coopération. La commune est donc demandeuse d'une initiative régionale annuelle qui mettra tous les CEMAs des communes bruxelloises (et non pas uniquement ceux des communes BYPAD) autour de la table. Ces moments de rencontre seront aussi une belle opportunité pour communiquer sur la stratégie vélo régionale, les subsides à disposition des communes, la coopération Région-communes, etc.

2.4.6 Encourager le Brevet du Cycliste dans les écoles

La commune fera la promotion du Brevet du Cycliste auprès des écoles. Pendant la Semaine de la Mobilité, un parcours d'essai sera mis à leur disposition pour s'essayer à la circulation à vélo dans le trafic. Le circuit vélo éducatif est également à leur disposition cet exercice.

2.4.7 Promouvoir une formation vélo-traffic ciblée pour les adultes en coopération avec les associations cyclistes

Une formation vélo-traffic est déjà organisée une fois par an dans le centre-ville, ouverte à tous. La commune annoncera cette formation sur son site web, mais fera également en sorte que cette formation puisse avoir lieu à Evere même, et ce chaque année (p.ex. pendant la Semaine de la Mobilité).

2.4.8 Promotion de l'outil « Fix My Street »

L'outil Fix My Street de la Région permet aux usagers de la route de signaler des incidents dans l'espace public à la commune. Pour se familiariser avec cet outil (une application smartphone ou par le site internet), la commune communiquera sur l'existence et l'usage de cet outil auprès de ses habitants (canaux : site web, journal communal).

2.5 Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable

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

2.5.1 Orientations pour les aspects organisationnels

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

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

2.5.2 Renforcer la commission consultative de la mobilité (CCM)

La CCM existe depuis avril 2014 et est confirmée par le Conseil communal. Elle fonctionne comme une plateforme participative et multimodale, ouverte au public. Afin de renforcer la CCM et d'assurer la représentation des problématiques vélo, certains éléments pourraient être développés :

- Un tableau de suivi contenant toutes les actions du présent plan vélo sera élaboré et l'état d'avancement sera présenté lors de chaque CCM.
- Outre les membres déjà définis (l'échevin de la mobilité et des travaux publics, un représentant du service mobilité et du service d'urbanisme, un représentant de Bruxelles Mobilité, des représentants des associations piétons, PMR et cyclistes), un représentant de la police sera également invité.

La présence des personnes invitées peut être stimulée en définissant un thème par réunion (p.ex. une fois par an : une présentation de la police expose leur travail dans la commune, une réunion dédié à la politique vélo en particulier, etc...). En fonction de l'agenda, d'autres intervenants peuvent être invités (des autres services communaux, la STIB,...).

Ce plan d'action sera aussi présenté à la CCM avant de le faire approuver par le Collège et de le présenter au Conseil Communal.

2.5.3 Mobiliser la police dans le cadre de ses fonctions

La police sera invitée à participer activement au sein de la CCM.

2.5.4 Une enquête mobilité auprès des Everois

Afin de recueillir des informations sur la mobilité des Everois (p.ex. part modal), le service population sera approché pour distribuer des enquêtes parmi les habitants dans la salle d'attente de la maison communale.

2.5.5 Organiser les comptages réguliers dans la commune

Des comptages (taux d'occupation du stationnement vélo et nombre de cyclistes à des endroits stratégiques dans la commune) ont déjà été faits de manière irrégulière par le Gracq. La commune organisera des comptages (taux d'occupation et nombres de cyclistes) deux fois par an dans des circonstances comparables (heures de pointes, journée de la semaine, temps). Ces comptages seront réalisés par l'administration ou avec l'aide des associations cyclistes. Ces informations constitueront une base fiable pour documenter le développement de l'usage du vélo à Evere.

2.5.6 Maintenir le groupe de travail transversal régulier au niveau de l'administration

L'administration communale est organisée en 6 secteurs. Ces réunions réunissent les 6 « patrons » de chaque secteur et le comité de direction afin d'assurer la transversalité des dossiers. Le projet accepté est présenté au comité de direction qui réfléchit à comment le mettre en œuvre.

Opmerking [J3]: Je ne suis pas sûre d'avoir bien compris..

2.5.7 Organiser une visite de terrain (par ex. à Gand) avec l'administration et les élus

Afin de sensibiliser à la pratique du vélo et sa prise en compte dans les politiques de mobilité, l'organisation d'une visite de terrain dans la commune même et/ou dans les environs de la commune prendra place en présence de l'administration et des élus de la commune.

2.5.8 Prendre contact avec les communes voisines et établir un moment de contact régulier

Pour des sujets d'importance mutuelle dans le domaine de la mobilité, les communes voisines seront contactées. On pense en particulier à la problématique de la continuité des ICC à travers les limites communales (Schaerbeek), ou à la situation pour les cyclistes dans le tunnel dans le prolongement de l'avenue Grosjean, qui est un ICR et qui se situe sur le territoire de Woluwe-Saint-Lambert.

2.5.9 Suivre la formation CEMA et Manager Vélo organisées par la Région

Le CEMA de la commune a déjà participé à la formation CEMA, offerte par la Région une fois par an. Les autres membres du service prendront part à cette formation dans les prochaines années. La formation Manager Vélo prendra place en 2016, au moins un des membres du service mobilité participera à cette formation.

2.6 Plan d'Action : tableau récapitulatif

Tableau 4 – Aperçu des actions

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
Champ d'action A : Rouler à vélo			
Réalisation du programme zone 30	Commune		
Entretien des marquages et des autres infrastructures	Commune		
Une passerelle cyclopiétonne pour le site Josaphat	Région		
Des points noirs et des points d'attention			
• Traversée du chemin de fer à la hauteur de la gare d'Evere	Commune		
• Avenue Bordet/ Houtweg (voirie régionale)	Région		
• Avenue Cicéron (voirie régionale)	Région		
• Avenue de l'Optimisme	Commune		
• Avenue L. Grosjean	Commune	Commune Woluwe-St-Lambert	
• Avenue du Cimetière de Bruxelles	Commune		
• Avenue H. Dunant	Commune		
• Rue Carli / Rue Stroobants / Rue Vandenhoven	Commune		
• Rue J.B. Bauwens (voirie communale) / Chaussée de Haecht (voirie régionale)	Région		

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
• Avenue Champ de Repos	Commune		
• Avenue des Anciens Combattants	Commune		
• Promenade verte : Accès Rue Stroobants	Commune		
• Rue L. Van Boeckel	Commune		
• Avenue de l'Oud-Kapelleken	Commune		
• Avenue des Anciens Combattants à l'instar des boulevards du centre de Bruxelles	Commune		
• Voiries arborées : Rue Stroobants, Avenue Van Leeuw, Boulevard Léopold III, etc.	Commune		
• Rue Colonel Bourg	Commune		
• Carrefour Van Nérom / Van Obberghen	Commune		
• Rue Stuckens	Commune		
• Chaussée de Haecht (voirie régionale)	Région		
• Reu Kurth	Commune		
• Rue Van Boeckel	Commune		
Champ d'action B : Le vélo à l'arrêt			
Faire un inventaire cartographique du stationnement vélo dans la commune	Commune		

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
Placer du stationnement sur des endroits stratégiques dans la commune (courte et longue durée)	Commune	SNCB, STIB	
Compléter l'offre en stationnement à domicile dans les quartiers résidentiels	Commune		
Champ d'action C : Encourager la pratique du vélo			
Elaborer une page web spécifique comportant toutes les informations autour de la mobilité à Evere et offrant la possibilité de communiquer des points	Commune		
Dédier une page à la mobilité dans Evere Contact	Commune		
Promouvoir la mobilité douce auprès des nouveaux habitants	Commune		
Appel à la Région pour rassembler les communes bruxelloises autour du sujet 'vélo'	Région		
Encourager le Brevet du Cycliste dans les écoles	Commune	Associations cyclistes	
Promouvoir une formation vélo-traffic ciblée pour les adultes en coopération avec les associations cyclistes	Communes	Associations cyclistes	
Promotion de l'outil « Fix My Street »	Communes		
Champ d'action D : Ancrer la politique cyclable			
Renforcer la commission consultative de la mobilité (CCM)	Commune		
Mobiliser la police dans le cadre de ses fonctions	Police		
Une enquête mobilité auprès des Everois	Commune		
Organiser les comptages réguliers dans la commune	Commune	Associations cyclistes	

Descriptif de l'action	Responsable	Partenaire(s)	Echéance
Maintenir le groupe de travail transversal régulier au niveau de l'administration	Commune		
Organiser une visite de terrain (par ex. à Gand) avec l'administration et les élus	Commune		
Prendre contact avec les communes voisines et établir un moment de contact régulier	Commune	Communes voisines	
Suivre la formation CEMA et Manager Vélo organisées par la Région	Commune		