

Les Analyses du Centre Jean Gol



Analyse :

La mobilité douce à Bruxelles et en Wallonie

Amaury De Saint Martin & Antoine Debière

Avril 2017

Administrateur délégué : Richard Miller

Directeur : Corentin de Salle

Directeur scientifique : Amaury De Saint Martin

Avec le soutien de la



Avenue de la Toison d'Or 84-86

1060 Bruxelles

Tél. : 02.500.50.40

cjg@cjg.be

Analyse :

La mobilité douce à Bruxelles et en Wallonie

Introduction

Selon une étude américaine, la Belgique est l'un des pays les plus embouteillés d'Europe¹. Afin de régler cet important problème de mobilité et les problèmes environnementaux et de santé publique qui en sont la conséquence, il est nécessaire de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture comme la mobilité douce. Le but d'une telle démarche n'est pas d'inciter les gens à abandonner leurs voitures ou à renoncer à utiliser les transports en commun mais plutôt d'intégrer la mobilité douce dans une approche intermodale permettant au citoyen de choisir les modes de déplacement les plus rapides et les moins chers. Conscients de cela, les pouvoirs publics, tant en Belgique que dans le reste de l'Europe, investissent de plus en plus dans la mobilité douce. Grâce à ces investissements, de plus en plus de personnes ont recours à la mobilité douce dans leur stratégie de déplacement. C'est pour toutes ces raisons que la présente analyse va s'intéresser à la mobilité douce et ce à travers cinq parties.

Dans la première partie, la mobilité douce sera définie et ses différents avantages sont présentés. Dans la deuxième partie, un état des lieux de la mobilité douce à Bruxelles sera exposé et les différentes initiatives prises par la ville de Bruxelles et en particulier par son échevine de la mobilité, Els Ampe (Open Vld), seront expliquées. Il sera fait de même pour la Région wallonne dans la troisième partie. La quatrième partie se penchera sur les cas de la mobilité douce à Copenhague, à Paris, dans la province de Biscay (Espagne) et en Suisse. Finalement, la dernière partie sera consacrée aux différentes solutions que le Centre Jean Gol entend proposer afin de favoriser la mobilité douce tant à Bruxelles qu'en Région wallonne.

1. Définition et avantages de la mobilité douce

Par mobilité douce l'on entend les modes de déplacement qui ont uniquement recours à l'énergie humaine². Le concept de « mobilité douce » ne se limite donc pas uniquement à la marche et au vélo mais englobe également les engins non motorisés assimilés à des véhicules comme les rollers ou les trottinettes. La mobilité douce présente de nombreux avantages pour celui qui la pratique aussi bien que pour la collectivité : elle favorise la liberté de déplacement et la rapidité pour les trajets courts, ainsi que la santé et la bonne forme physique. Elle a un impact très faible sur l'environnement (air, bruit, énergie), ne nécessite pas d'infrastructures coûteuses et met rarement en danger la vie des autres utilisateurs. Enfin, faible consommatrice d'espace, la mobilité douce constitue sans aucun doute une solution très efficace aux problèmes d'engorgement du trafic³.

¹RTBF, 16 septembre 2016, www.rtbef.be/info/societe/detail_chat-a-12h-quelles-solutions-aux-problemes-de-mobilite?id=8090961

² www.mt.public.lu/fonctions/liens/mobdouce/index.html

³ ge.ch/transports/les-mobilites-geneve/mobilite-douce

2. La mobilité douce à Bruxelles

2.1. Etat des lieux de la mobilité douce à Bruxelles

Depuis 2012, de nombreux progrès ont été réalisés au niveau des infrastructures cyclables. De 2012 à 2015, 23 kilomètres de pistes cyclables, sécurisées ou rehaussées, ont été aménagés, ce qui représente une augmentation de 60 %. De plus, 375 nouveaux arceaux et 19 boxes à vélo ont été placés entre 2012 et 2015. Depuis 2015, de nouvelles infrastructures dédiées aux vélos ont été créées.

Grâce aux nouvelles infrastructures, le nombre de cyclistes a augmenté de manière significative. A l'heure de pointe, la Région de Bruxelles-Capitale a enregistré en 2015 deux fois plus de cyclistes qu'auparavant. Un chiffre qui augmente encore depuis l'instauration du piétonnier⁴. En effet, en 2016, Pro Vélo a observé, sur un total de 103 heures de comptage, une moyenne horaire régionale de 278 cyclistes en heure de pointe de 8h à 9h du matin. Soit une augmentation de 30 % par rapport à 2015. Les augmentations importantes du nombre de cyclistes comptabilisés cette dernière année permettent d'obtenir des résultats jamais atteints depuis la création de l'Observatoire bruxellois du vélo. Pour la première fois, la barre symbolique des 1000 cyclistes/heure a été dépassée sur un carrefour de l'Observatoire (carrefour Mérode en septembre). Sur l'ensemble de la période 2010-2016, le taux de croissance annuel moyen est de 14%. Concernant le nombre de piétons, l'IBSA et Pro Vélo ont constaté une augmentation entre 2005 et 2014 de 2,6% à 3,4%⁵.

2.2. Initiatives prises par la ville de Bruxelles en faveur de la mobilité douce

Afin de régler ses problèmes de mobilité, la ville de Bruxelles, et plus particulièrement son échevine de la mobilité, des travaux publics et du parc automobile, Els Ampe (Open Vld), a pris des mesures afin de favoriser la mobilité douce. Il s'agit notamment du plan de circulation pour le Pentagone (centre-ville) en vigueur depuis le 29 juin 2015 et modifié à quelques reprises. Dans ce plan, il est prévu d'élargir la zone piétonne en piétonnisant un certain nombre de boulevards (principalement ceux du centre), de place et de rues qui seront progressivement réaménagés. Ces piétonnisations ont permis de quasiment doubler la zone piétonne existant jusqu'alors. Ce plan prévoit également la création d'un nouveau réseau cyclable. Pour ce faire, les itinéraires cyclables régionaux existant au sein du Pentagone sont complétés par des itinéraires cyclables locaux et la Ville s'engage à continuer à investir dans les arceaux vélos et les box vélos répartis au sein du Pentagone⁶.

Si la politique d'Els Ampe porte ses fruits, il reste encore de nombreux points à améliorer. Selon elle, il faut arriver à motiver les gens à se déplacer à vélo ou à pied. Pour ce faire, il faut, selon elle, une infrastructure adaptée, c'est-à-dire, sécurisée, agréable et stable. C'est pourquoi, différents

⁴Nuyens Sarah, art. Bruxelles-ville : La Ville investit dans la mobilité douce, dans www.lalibre.be, 10 septembre 2016

⁵ Pro Vélo, Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale- Comptages et analyse des données- Rapport 2016, 2016, www.provelo.org/sites/default/files/etudes/obs_rbc_2016_rapport_0.pdf?_ga=2.248529920.66487716.1493300438-77227426.1492604722#overlay-context=fr/rd/etudes/observatoire-du-velo-en-region-de-bruxelles-capitale

⁶ www.bruxelles.be/plan-de-circulation-pentagone

projets seront concrétisés dans les années à venir. Par exemple, il a été décidé au mois de mars que la rue de la Loi deviendrait piétonne en 2019. De plus, le piétonnier Schuman-Rue de la Loi (ou «Berlaymont – Manneken Pis, comme l'ont surnommé ses parrains) n'est en réalité que la première étape d'un projet plus ambitieux. En effet, si cette première phase rencontre le succès escompté, les bourgmestres des communes bruxelloises envisagent de relier tous les points verts de Bruxelles par des axes piétonniers. Le Bois de la Cambre, le Parc du Cinquantenaire ou encore le Parc de Bruxelles seront alors accessibles à tous les promeneurs et cyclistes désireux de découvrir Bruxelles différemment⁷.

3. La mobilité douce en Wallonie

3.1 Etat des lieux de la mobilité douce en Région wallonne

Du 23 au 30 août 2013, Dedicated a réalisé un sondage sur la mobilité des Wallons. Ce sondage a été commandé par la Direction Générale Mobilité du SPW et par le Cabinet du Ministre de la Mobilité car ils souhaitaient actualiser les statistiques relatives à la mobilité des Wallons. Ce sondage a été réalisé sur base d'un échantillon représentatif de 1162 Wallons âgés de 16 à 75 ans. Selon les résultats de ce sondage, 51% des Wallons affirment n'avoir jamais utilisé un vélo au cours des 12 derniers mois. Ce qui constitue une amélioration par rapport à 2012 étant donné qu'en un an, on est passé de 58% à 51%. 28% des Wallons attendent que les pouvoirs publics améliorent les infrastructures cyclistes. Lorsque l'on demande aux Wallons d'évaluer la qualité de leur mobilité pour les déplacements quotidiens qu'ils doivent effectuer en semaine hors week-end, 39% des cyclistes wallons et 38% des piétons wallons se disent satisfaits de leur mobilité⁸.

En avril 2011, l'ASBL SAW-B a observé que le vélo n'a pas encore la cote en Wallonie. Selon, SAW-B, de gros efforts doivent être encore entrepris, en amont en matière d'aménagement du territoire, et de manière transversale dans toute la politique de mobilité pour permettre davantage d'intermodalité. De plus, la mobilité douce souffre d'un manque considérable en matière d'image lié notamment aux infrastructures quasi inexistantes en la matière en région rurale. Le vélo est dès lors associé à une image d'insécurité (risque d'accident mais également de vol des vélos) qui nuit à son développement. Peu de parents choisissent d'envoyer ou de conduire leurs enfants à l'école en vélo, alors qu'il s'agit souvent d'un trajet relativement court qui se prête à ce type de mode de transport⁹.

3.2 Initiatives prises par la Région wallonne en faveur de la mobilité douce

En 1995, l'idée de développer une mobilité douce en Wallonie voit le jour avec le RAVeL (Réseau Autonome pour Voies Lentes). Le RAVeL est réservé aux usagers non motorisés à savoir les piétons, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux rollers. Les vélos et les trottinettes électriques sont également autorisés ainsi que certaines catégories d'usagers motorisés. Ce réseau couvrira à terme toute la Wallonie. C'est un réseau est autonome par rapport au réseau routier

⁷ Touring, 30 mars 2017, www.touring.be/fr/articles/bruxelles-la-rue-de-la-loi-pietonniere-des-2019

⁸ Dedicated, Sondage sur la mobilité en Wallonie, août 2013

⁹ SAW-B, la mobilité rurale alternative en Wallonie : Etat des lieux de l'offre et propositions pour la développer et la soutenir, 2011

habituel afin d'assurer la tranquillité et la sécurité des usagers. Ce réseau est essentiellement aménagé sur les chemins de service le long des voies hydrauliques gérés par la Région wallonne ainsi que sur les lignes ferroviaires désaffectées qui ont été reprises en location par la Région wallonne auprès de la SNCB, et ce, pour une durée de 99 ans. Ce réseau est également composé de certaines voiries régionales, ou anciennement communales, réservées au trafic non motorisé. A ces 3 catégories viennent s'ajouter des chemins de liaisons qui permettent d'assurer un parcours ininterrompu.

A côté du RAVeL, il existe également le pré-RAVeL Il s'agit d'une solution intermédiaire préalable à la création du RAVeL sur une ancienne ligne de chemin de fer. Concrètement, un aménagement minimum est réalisé à l'initiative des provinces et des communes afin de permettre le passage des cyclistes, des piétons ou des cavaliers¹⁰.

Plus récemment, la Région wallonne a créé différents outils. Il y a notamment les plans communaux de mobilité. Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un outil stratégique qui vise à faciliter la planification de la mobilité à l'échelle d'une commune. Il aide à améliorer l'accessibilité et la mobilité, la sécurité routière et le cadre de vie sur le territoire concerné.

L'idée est d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune. Le plan doit :

- être multimodal et hiérarchisé;
- offrir une réponse en matière d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite;
- favoriser la marche, le vélo et les transports collectifs, encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile;
- contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

Le PCM se découpe en 3 phases comprenant l'établissement d'un diagnostic de la situation existante, la définition d'objectifs et l'établissement de propositions concrètes pour l'amélioration de la mobilité. Il permet de doter la commune d'une vision prospective de sa mobilité à court et moyen terme et contribue à la mise en place d'une dynamique d'information, de sensibilisation, de concertation et de coordination des acteurs locaux¹¹.

Par exemple, dans le cadre de son PCM, la ville de Namur s'est dotée en 2015 d'un nouveau réseau de mobilité douce. L'objectif est de donner à la population l'envie et les moyens de se déplacer à pied entre les villages et leurs différents pôles d'attractivité via les chemins et sentiers publics, y compris pour les déplacements quotidiens. Pour répondre aux besoins réels de mobilité de la population, la ville de Namur a mis en place plusieurs réunions de concertation qui ont permis

¹⁰ Le RAVeL, notre réseau vert régional, dans Vivre la Wallonie, juin 2009

¹¹mobilite.wallonie.be/home/outils/plans-de-mobilite/plans-communaux-et-intercommunaux-de-mobilite-pcm-et-picm.html

de prendre connaissance des réalités vécues dans les villages et quartiers et d'en tenir compte pour élaborer des itinéraires entre villages, écoles, centres sportifs et autres lieux de vie¹².

Il est également possible de réaliser un plan de mobilité sur un territoire plus restreint (par exemple, le plan de mobilité de la rive droite de la Meuse à Jambes) ou plus étendu (par exemple, le plan provincial de mobilité du Brabant wallon). Le plan provincial de mobilité du Brabant wallon propose des liaisons cyclables visant à améliorer l'accessibilité des pôles régionaux et provinciaux en les reliant aux pôles d'habitat ou d'activités situés à une distance inférieure à 5 km. Ces liaisons doivent aussi permettre aux habitants du Brabant wallon de rejoindre à vélo les gares et les arrêts principaux de transport public. Ces liaisons constituent donc le réseau minimal à mettre en œuvre pour augmenter l'utilisation effective du vélo pour aller travailler, étudier, faire des achats, se rendre à la gare ou à un arrêt du TEC dans les principaux pôles de la province¹³. Quant à lui, le plan de mobilité de la rive droite de la Meuse à Jambes prévoit la création d'itinéraires spécifiques pour les cyclistes et d'une passerelle sur la Meuse pour les piétons. Le but étant de faciliter les déplacements dans la plaine de Jambes et entre Jambes et la Corbeille de Namur¹⁴.

A côté de ces plans de mobilité, il y a le plan Wallonie cyclable adopté en décembre 2010. Ce plan a pour finalité d'améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020. Ce plan repose sur une collaboration entre tous les acteurs concernés (SPW, communes, associations, TEC, SNCB...). Ce plan grandit et se transforme chaque année en fonction de ses évaluations.

Ce Plan comporte deux parties :

- une partie opérationnelle, structurée en objectifs stratégiques, opérationnels et actions à réaliser. Cette partie opérationnelle reprend les objectifs stratégiques comme le développement de Communes pilotes Wallonie cyclable, l'amélioration de la qualité de l'infrastructure cyclable, le déploiement de l'intermodalité vélo-transport public, la promotion du vélo dans le cadre scolaire, ...
- une partie structurelle, qui vise quant à elle à coordonner, suivre et évaluer la politique cyclable en Wallonie. Cette partie structurelle a vu la création d'une task force au sein du gouvernement wallon, la désignation d'un "Manager Vélo Régional", la constitution d'une Commission régionale vélo, ...¹⁵

L'une des actions phares du plan concerne les communes « Wallonie cyclable ». Le but est de sélectionner des communes pilotes et de leur fournir les moyens de développer un environnement favorisant la pratique quotidienne du vélo. Sur base d'une pré-sélection, 13 communes ont déposé un plan communal cyclable. Réalisés avec le soutien d'un bureau d'étude proposé par la Wallonie, ces plans partent d'un état des lieux pour développer les objectifs et actions destinés à faciliter la circulation et le stationnement des deux roues, à ancrer les politiques cyclables et à sensibiliser les

¹² Namur se dote d'un réseau de mobilité douce, www.greenpaper.be, 27 mai 2015

¹³ Aménagement sc, Espaces-Mobilités, Tritel, Plan provincial de mobilité : Brabant wallon-Orientations stratégiques pour garantir la mobilité provinciale-Synthèse, novembre 2011

¹⁴ Le plan de mobilité de Jambes sous la lorgnette, dans Confluent, janvier 2006

¹⁵ mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/le-plan---gouvernance.html

citoyens à l'intérêt de privilégier le vélo pour leurs déplacements locaux. En 2012, le gouvernement wallon a retenu 10 communes (Gembloux, La Louvière, Liège, Marche-en-Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain et Wanze) qui se partagent d'importants subsides pour réaliser des travaux d'infrastructure (construction de pistes cyclables, aménagement de zones 30, balisages d'itinéraires, etc.) et pour mener des actions de sensibilisation, notamment dans les écoles¹⁶.

Par exemple, dans le cadre de son plan cyclable, la ville de Liège a équipé l'avenue Destenay de deux pistes cyclables marquées et d'une traversée en plateau. Ce projet a transformé cette voirie routière en une véritable voirie urbaine, avec la réduction de la circulation à une bande de circulation et la création d'une traversée cyclo-piétonne¹⁷.

4. Benchmarking : quelle mobilité douce en Europe ?

4.1 *Copenhague*¹⁸

A Copenhague, en 2010, pas moins de 31% des déplacements quotidiens étaient effectués à vélo, et la proportion atteignait même 55% dans le centre-ville. Dans les prochaines années, la Ville espère convaincre la moitié des habitants de se déplacer à vélo. Pour arriver à de tels résultats, un véritable réseau cyclable a été pensé, les carrefours ont été aménagés et les itinéraires cyclistes ont été renforcés au cours des dernières années.

Les services de la Ville affinent sans cesse leurs observations et repensent l'aménagement en fonction des habitudes prises par les usagers. Les pistes cyclables ont ainsi été élargies pour permettre à trois personnes de rouler de front. « *On appelle ça le 'cyclisme social'. Deux personnes discutent en roulant lentement. Une troisième peut les dépasser sans problème* », commente M. Torslov. Parfois matérialisées par une simple ligne blanche, les bandes cyclables sont le plus souvent séparées de la chaussée. Dans les rues nouvelles, ce choix ne pose pas de difficulté majeure, car il suffit de construire des voies plus larges. Mais dans le centre-ville, il a fallu s'adapter. On a parfois empiété sur les trottoirs, parfois sur la chaussée. Enfin, lorsque des travaux dans un immeuble imposent de limiter la largeur d'une rue, la voie cyclable n'est pas simplement « *neutralisée* ». La restriction temporaire s'applique à l'ensemble des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, de manière proportionnelle.

La ville réserve aux cyclistes des « voies vertes ». Il ne s'agit pas de chemins bordés d'arbres mais d'avenues au long desquelles les feux de signalisation sont synchronisés en fonction de la vitesse moyenne d'un vélo et non, comme c'est le cas le plus souvent, d'une voiture. Les cyclistes peuvent ainsi rouler régulièrement sans mettre pied à terre.

¹⁶ Binet V, Bodart E, Modolo M, Putzeys V, art. Mobilité : repensons nos modes de déplacement, dans Vivre la Wallonie, 2012

¹⁷ mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/les-communes-pilotes/liege.html

¹⁸ Razemon Olivier, art. Comment Copenhague est devenue la capitale européenne du vélo, dans transports.blog.lemonde.fr, 9 mai 2014

4.2 Paris¹⁹

Voulant favoriser la marche, la ville de Paris a élaboré début 2017 un plan piéton. Le but de ce plan est de rendre la marche à la fois plus accessible et plus agréable. Pour ce faire, la ville de Paris prévoit de nouveaux espaces piétonnisés et l'élargissement des trottoirs. D'ici 2020, la mairie veut que Paris soit une zone où l'on roule à 30 km/h maximum, en dehors des grands axes à 50 km/h. L'exécutif parisien, qui a fait de la réduction de la place de la voiture dans la capitale une priorité, a soumis au Conseil de Paris une "stratégie piéton" à développer jusqu'en 2020, pour favoriser la marche. Ce "Paris piéton", dont l'enveloppe globale est de quelque 90 millions d'euros, prévoit des dizaines de projets pour développer une continuité des parcours pédestres, les rendre plus agréables ou améliorer l'information. Ainsi, des passages piétons seront élargis ou multipliés par exemple sur les Champs-Élysées, la rue de Rivoli au cœur de la ville mais aussi dans le nord de la capitale. Outre les 7 grandes places (Nation, Panthéon, Bastille, etc.) au réaménagement déjà annoncé, d'autres places feront l'objet de travaux comme celle de l'Opéra dont le parvis sera agrandi. Une "rue aux enfants" sera piétonnisée dès cette année par arrondissement, avec jeux et marquages au sol et dans les arrondissements volontaires, des "zones de rencontre" seront instituées où la voiture roule toujours, à un maximum de 20 km/h, mais n'a plus la priorité sur le piéton ou le cycliste.

4.3 Province de Biscay (Espagne)²⁰

La province de Biscaye a lancé en 1999 un projet de réseaux cyclables de 200 km dont le but est d'assurer à terme des liaisons entre tous les grands centres urbains de la province, mais aussi entre des petites villes ou des villages. Ce réseau est fondé sur un schéma de structure général du territoire de la province, dont on a tiré les liaisons à établir. Neuf itinéraires ont ainsi été conçus. Leur tracé exploite pour partie des lignes de chemin de fer désaffectées (50 km), mais emprunte aussi des chemins et des routes asphaltés (80 km), des chemins forestiers ou assimilés (40 km). Les itinéraires sont destinés aux cyclistes quotidiens (notamment parce qu'ils relient des agglomérations proches et assurent de très nombreuses liaisons avec le réseau des transports publics), mais aussi aux loisirs (promenade à pied ou à vélo).

4.4 Suisse²¹

La politique suisse des transports a pour objectif de répondre au mieux aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité, tout en respectant l'environnement. C'est la raison pour laquelle la politique suisse des transports s'astreint depuis quelques années à encourager la mobilité douce, au quotidien et pendant les loisirs. L'objectif étant que la mobilité douce devienne le troisième pilier²² dans la structure des transports de personnes, soit comme mode individuel, soit en combinaison avec un autre mode. Pour ce faire, l'Office fédéral des routes a reçu pour mission de mettre en place au niveau fédéral les conditions les plus avantageuses possible pour promouvoir et renforcer la

¹⁹ RTL TVI, 23 janvier 2017, www.rtl.be/info/magazine/science-nature/paris-veut-favoriser-la-marche-et-lance-un-plan-pieton-885356.aspx

²⁰ Commission européenne, Villes cyclables, villes d'avenir, 1999

²¹ www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/mobilite-douce.html

²² Les deux premiers sont les déplacements individuels motorisés et les transports en commun

mobilité douce. C'est pourquoi il soutient les cantons et les communes entre autres de la manière suivante :

- en contribuant financièrement à l'aménagement d'infrastructures adaptées à la mobilité douce dans le cadre des projets d'agglomération;
- en éditant des directives, des guides de recommandations et des documentations;
- en menant des recherches de base et en appuyant les projets pilotes;
- en adaptant le droit des transports;
- en évaluant et en supervisant.

Dans le domaine des loisirs, l'office fédéral des routes soutient par exemple les projets « La Suisse à pied » et « La Suisse à vélo ».

5. Quelles solutions pouvons-nous proposer pour motiver les gens à se déplacer à vélo ou à pied ?

Si les mesures prises tant à Bruxelles qu'en Wallonie ont permis d'augmenter le nombre de cyclistes et de piétons réguliers, des améliorations sont encore possibles. Il est surtout nécessaire d'arriver à motiver les gens à se déplacer à vélo ou à pied. Pour ce faire, il faut prendre des mesures afin de réduire les freins (par exemple, l'insécurité et le manque d'infrastructures) au recours à la marche et au vélo. A cette fin, nous inspirant des exemples présentés dans la partie précédente, nous proposons de :

- repenser sans cesse l'aménagement des pistes cyclables en fonction des habitudes prises par les cyclistes.
- limiter le plus possible le nombre de pistes cyclables simplement matérialisées par une ligne blanche. Les pistes cyclables doivent, dans la mesure du possible, être bien séparées de la chaussée
- ne pas simplement « neutraliser » les voies cyclables et/ou les zones piétonnes lorsque des travaux dans un immeuble imposent de limiter la largeur d'une rue. La restriction temporaire doit s'appliquer à l'ensemble des usagers, piétons, cyclistes et automobilistes, de manière proportionnelle
- réserver aux cyclistes, tant à Bruxelles et que dans les grandes villes wallonnes, des « voies vertes », c'est-à-dire des rues au long desquelles les feux de signalisation sont synchronisés en fonction de la vitesse moyenne d'un vélo et non, comme c'est le cas le plus souvent, d'une voiture. Les cyclistes peuvent ainsi rouler régulièrement sans mettre pied à terre
- transformer Bruxelles et les grandes villes wallonnes en des zones où l'on roule à 30 km/h maximum, en dehors des grands axes à 50 km/h.
