



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR LE PROJET DE MASTERPLAN STATIONNEMENT VÉLO

<b>Demandeur</b>	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la sécurité routière
<b>Demande reçue le</b>	Octobre 2020
<b>Exposé</b>	26 octobre 2020 par MM. Frederik Depoortere Bruxelles Mobilité et Geoffrey Usé Agence de stationnement Parking.Brussels
<b>Document transmis</b>	Synthèse du plan d'actions - mars 2020
<b>Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le</b>	30 novembre 2020

La Commission remercie la Ministre de lui avoir soumis pour avis le projet de Masterplan Vélo. **La Commission regrette cependant de n'avoir reçu que la synthèse du plan d'actions et non pas le Masterplan stationnement vélo dans sa version globale.**

L'avis se base sur la synthèse et en suit la structure.

La Commission a approuvé l'avis suivant à l'unanimité.

### **Intégrer l'ensemble des acteurs concernés dans la lutte contre le vol de vélos**

Le Masterplan Stationnement Vélo est un élément important dans la lutte contre le vol de vélo : le besoin en stationnement vélo, et plus particulièrement en stationnement vélo sécurisé, se fait ressentir chaque jour davantage (augmentation du nombre de cyclistes, multiplication des vélos de plus grande valeur, notamment des vélos électriques). Il est cependant clair que ce plan ne permettra pas d'enrayer à lui seul le vol<sup>1</sup>, on observe d'ailleurs des vols ou des actes de vandalisme au sein de box vélos ou des parkings vélos surveillés, par exemple à la Bourse.

La Commission met en exergue le manque de suivi en justice des dossiers de vols de vélos et le flou qui subsiste à ce sujet au niveau de l'action du Parquet, dont le rôle est également essentiel à l'endiguement du problème.

Au vu de ses répercussions sur la mobilité, la Commission demande au Gouvernement de prendre les contacts et actions nécessaires à une lutte intégrée contre le vol de vélos. En particulier, la Commission insiste pour que la lutte contre le vol de vélo soit inscrite aussi dans les priorités des acteurs et des plans suivants

- le Parquet
- les six zones de police bruxelloises
- le Plan Global de Sécurité et de Prévention.

### **Prévoir les ressources nécessaires**

La Commission rappelle que les investissements dans les infrastructures cyclistes et les politiques pro-vélo sont durables économiquement et offrent un bon retour sur investissement.

La Commission insiste pour que l'approbation du plan comprenne les moyens humains et financiers nécessaires à la mise en œuvre par l'ensemble des acteurs impliqués.

<sup>1</sup> Vols de Vélos en RBC : augmentation constante des cas rapportés: +20,9% entre 2016-2019

## GESTION

### OPÉRATEUR UNIQUE

Le choix d'un opérateur unique (Parking.brussels) devrait permettre de simplifier la gestion du stationnement vélo, d'homogénéiser le système, et de communiquer plus efficacement avec les usagers.

Afin d'assurer un service clientèle efficace, la Commission insiste sur la nécessité de

- prévoir le personnel et les budgets en suffisance (gestion de la demande et des abonnements, installation et entretien des parkings...);
- préciser la répartition des rôles entre Parking.brussels et les autres acteurs (STIB, SNCB, communes, ...).

### COÛT ET ACCÈS

Aujourd'hui, le tarif de location d'un emplacement au sein d'un box est disproportionné par rapport au coût d'une carte riverain pour stationner une voiture.

La Commission insiste pour que le coût de location d'un emplacement au sein d'un box vélo ou d'un parking vélo soit faible pour l'utilisateur, voire gratuit ou symbolique pour des publics plus précarisés, et qu'il ne soit pas supérieur à celui d'une carte riverain pour une voiture.

Actuellement, le stationnement sécurisé n'est accessible que via abonnement et ne concerne majoritairement que le stationnement résidentiel (emplacement privatif au sein d'un box). Il existe pourtant un besoin réel en stationnement sécurisé plus ponctuel et flexible (par ex. stationnement vélo sécurisé dans les gares).

La Commission demande de créer un réseau de stationnements sécurisés "non réservés" accessibles avec des tarifs attractifs et harmonisés, sous forme d'abonnement général, à l'échelle de la Région, et aussi via une tarification plus souple, à l'heure ou la journée.

### INCITANTS FINANCIERS

La Commission ne partage pas la proposition de supprimer la taxe sur les immeubles inoccupés, inachevés ou abandonnés en cas de reconversion en parking vélo car il s'agirait d'un mauvais message adressé aux spéculateurs immobiliers.

La Commission soutient la recherche de stationnement vélo lors des opérations d'occupations temporaires/transitoires de bâtiments ou d'espaces.

### DONNÉES

Les données concernant le stationnement vélo doivent être accessibles publiquement.

Il est également important que les communes soient informées régulièrement de la demande en stationnement vélo sécurisé sur leur territoire (listes d'attente/demandes non couvertes).

### VÉLOS VENTOUSES

La Commission demande de définir rapidement une procédure unique de signalement des vélos ventouses basée sur l'outil Fix My Street.

### SUIVI ET MISE À JOUR DU MASTERPLAN

Pour que le suivi et la mise à jour du plan soient efficaces, la Commission demande de préciser le calendrier de mise en œuvre du plan.

### RÉGLEMENTAIRE

La Commission appuie fortement l'intégration au sein des différents textes réglementaires, de mesures plus ambitieuses destinées à soutenir le développement du stationnement vélo. Pour que les nouvelles réglementations soient pleinement efficaces, il est toutefois nécessaire que des sanctions soient prévues en cas de non-application (particulièrement en ce qui concerne les conditions d'accès aux parkings vélos : localisation, barrières d'accès, ...).

La Commission appuie les formations à destination des acteurs du secteur immobilier et des entreprises.

La Commission demande d'ajouter une action de soutien de l'installation des dispositifs recommandés en démarchant activement les acteurs concernés par cette question comme les grandes

surfaces, hôpitaux, centres culturels ou sportifs... et en leur facilitant l'acquisition de matériel de qualité via une "centrale d'achat".

#### ADAPTATION RRU

Pour les dispositifs de stationnement implantés en voirie, le RRU doit définir leur implantation dans le respect du principe STOP de manière à ne pas venir empiéter sur l'espace piéton et à améliorer la sécurité routière sans gêner les flux des autres usagers.

#### ADAPTATION PRAS

Le service public en charge du PRAS et de ses modifications est Perspective accompagné par Urban.

#### INTERMODALITÉ

Le document mentionne la nécessité de rester "pragmatiques et réalistes d'un point de vue financier et de la gouvernance". Il ne précise cependant pas si l'objectif est de concentrer les moyens sur l'équipement de certaines stations, ou si l'objectif est d'atteindre un niveau de qualité minimum pour chaque station.

#### DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISATION

La Commission signale le retour d'expériences de piétons et de personnes à mobilité réduite confrontées à des arceaux vélos dans leur cheminements.

La Commission insiste pour que le déploiement du stationnement vélo se fasse dans le respect de l'accessibilité pour tous, de la sécurité, du principe STOP (donc des cheminements piétons) et de la qualité des espaces publics.

La Commission insiste pour réserver le stationnement aux vélos, ainsi que de prendre en compte les besoins des vélos plus grands (longtails, vélos cargos ou avec remorque, ...). Ceci permettrait d'offrir du stationnement aux usagers de ces vélos tout en s'assurant qu'ils ne gênent pas d'autres usagers de l'espace public.

En outre, la Commission attire l'attention sur l'occupation des arceaux vélos par les scooters et les motos.

Enfin, la Commission s'interroge sur la création de milliers de places non sécurisées aux abords des gares et du réseau STIB, seront-elles situées « en voirie » ?