



# **Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral**

**État des lieux  
Septembre 2022**



**.be**

# Table des matières

Introduction .....	5
Cadre de Be Cyclist – Plan d’action pour la promotion du vélo .....	5
Be Cyclist – Le contenu du plan lui-même .....	5
Calendrier .....	5
Méthodologie du présent rapport .....	6
Une auto-évaluation des 52 mesures portant sur 3 axes .....	6
Approche quantitative par les indicateurs .....	6
Analyse qualitative de principe SOAR .....	6
Résumé de l’état d’avancement en septembre 2022 .....	8
Axe 1. À vélo tout simplement .....	9
1. Étudier une optimisation de l’indemnité vélo pour les trajets domicile – lieu de travail en Belgique .....	9
2. Étudier la création d’un registre central de vélos pour intensifier la lutte contre le vol	11
3. Prendre des mesures contre la vente de vélos volés .....	12
4. Mettre à jour le “Manuel Vol de vélo” .....	13
5. Inclure la lutte contre le vol de vélos dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale .....	15
6. Adapter le Code de la Route .....	16
7. Mettre en place un réseau de “Mobility Managers” (au sein de la fonction publique)	17
8. Organiser un sondage auprès des membres du personnel concernant les besoins en installations (au sein de la Fonction Publique) .....	18
9. Étudier comment combiner l’indemnité km vélo avec d’autres moyens de transport tels que les transports en commun et la marche à pied (au sein de la Fonction Publique)	19
10. Mettre en place un système de leasing vélos via un salaire flexible (au sein de la Fonction publique) .....	19
11. Mettre à disposition du matériel approprié via FED+ (au sein de la Fonction Publique)	20
12. Créer une fiche d’accessibilité pour chaque quartier militaire .....	20
13. Élargir (pour les quartiers militaires) la notion de trajet domicile-lieu de travail pour le calcul de l’indemnité vélo .....	21
14. Prendre en compte l’accès pour les cyclistes lors de la construction de nouveaux quartiers militaires .....	22
15. Faciliter l’accès à un vélo électrique pour les membres de la police intégrée .....	22
16. Inclure le Plan Vélo dans les contrats de gestion avec le CEN, l’ONDRAF/NIRAS et l’IRE .....	23
17. Lancer avec Fedasil des projets en lien avec vélo .....	24
18. Assurer une offre de base au sein de Fedasil .....	25
Axe 2. Plus sûr sur la route .....	28

1. Améliorer la combinaison vélo & train par la SNCB .....	28
2. Faciliter l'aménagement de cycloroutes le long des rails (Infrabel et SNCB) .....	29
3. Beliris – Développer le réseau Vélo+ du plan de mobilité GoodMove de la Région de Bruxelles-Capitale .....	31
4. Mettre en place des actions concernant les comportements de conduite et de stationnement des opérateurs de colis .....	32
5. Indiquer plus clairement dans les polices d'assurance quand le vélo est « co-assuré »	33
6. Identifier des pistes pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs dans le cadre de l'organisation des États Généraux de la Sécurité Routière .....	34
7. Veiller au vélo sur le lieu de travail : sécurité et bien-être .....	36
8. Lancer une étude par quartier militaire afin d'envisager l'installation de bornes de chargement pour les vélos électriques.....	37
9. Mieux intégrer la dimension vélo dans les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments	38
10. Obtenir une vue d'ensemble de l'infrastructure existante (au sein de la Fonction Publique).....	39
11. Créer et améliorer l'offre de parking pour les vélos au Théâtre Royal de la Monnaie (TRM).....	41
12. Étudier les possibilités de création et amélioration de l'offre de parking pour les vélos à BOZAR.....	42
Axe 3. Tou.te.s à vélo .....	43
1. Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service de la police .....	43
2. Mettre en place une équipe cycliste à l'aéroport de Bruxelles-National .....	44
3. Rendre les livraisons de colis plus durables .....	44
4. Faciliter l'utilisation du vélo par les femmes.....	45
5. S'engager à communiquer sur l'obligation d'assurance pour certains vélos .....	47
6. S'engager à communiquer sur la garantie légale et l'obligation de réparation .....	48
7. Sensibiliser les institutions participantes à la politique vélo (au sein de la Fonction Publique).....	50
8. Stimuler les déplacements professionnels à vélo (au sein de la Fonction Publique). 51	
9. Promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la Défense .....	51
10. Permettre le financement et la réalisation d'une nouvelle étude ADDICT visant à évaluer et développer des initiatives d'entreprises pour rendre les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs plus durables .....	52
11. Intégrer le vélo dans le travail de Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes.....	53
12. Ancrer le vélo dans les événements programmés par Bozar chaque année et en faire une large promotion auprès des citoyens .....	54
13. Lancer une campagne de communication #Justbike au sein de la Justice .....	55

14. Lancer un défi mobilité au sein de la Régie des Bâtiments, en ce comprise la cellule stratégique .....	55
Mesures complémentaires .....	57
1. Les caisses de santé à vélo : une communication active des caisses de santé .....	57
2. Créer une Commission Vélo fédérale afin de concerter une politique vélo avec les autres niveaux de pouvoirs compétents.....	57
3. Lancer des études pour mieux guider la politique belge en matière de mobilité vélo	59
4. Produire des statistiques détaillées au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances.....	60
5. Centraliser sur le site du SPF Économie les informations relatives aux aides aux Petites et Moyennes Entreprises (PME) liées à la transition écologique, incluant les aides liées à la mobilité durable .....	61
6. Renforcer la prise en compte du vélo au niveau de la politique internationale en matière de Mobilité .....	62
7. Lancer une étude sur la circularité du vélo .....	64
8. Cartographier les bonnes pratiques au sein de Fedasil .....	64
Pour en savoir plus.....	66
1. Be Cyclist - Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral 2021 – 2024 .....	66
2. L'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail .....	66
3. Vol de vélos.....	66
4. Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024 .....	66
5. ADDICT .....	66
6. MONITOR .....	66
7. L'écologisation de l'e-commerce et de la logistique .....	66
8. Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017 .....	66
9. BEMOB .....	66
10. La nouvelle enquête domicile-lieu de travail 2021 .....	67
11. Monitor et Beldam .....	67

# Introduction

## ***Cadre de Be Cyclist – Plan d’action pour la promotion du vélo***

Le Gouvernement fédéral s’est fixé comme objectif de réaliser un transfert modal ambitieux. La mobilité active et le vélo en particulier jouent un rôle central dans cette démarche.

Vu les effets positifs sur la santé, l’économie et le climat, l’ensemble des membres du gouvernement ont collaboré en 2021 pour concevoir un plan d’action en faveur du vélo.

Be Cyclist, le tout premier Plan d’Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral belge porte sur la période 2021-2024. Il est constitué de mesures uniquement basées sur des compétences fédérales, chacune dans les compétences de son ou sa Ministre ou Secrétaire d’État.

La politique vélo menée par le gouvernement vise à en stimuler l’usage au quotidien ; elle envisage le vélo comme un mode de déplacement en soi et fonctionnel ; elle vise à conscientiser et à renforcer l’image positive du vélo comme moyen de déplacement au quotidien.

## ***Be Cyclist – Le contenu du plan lui-même***

Le plan Be Cyclist, se trouve en ligne<sup>1</sup>

## ***Calendrier***

En septembre 2021, les leviers dont disposent les Ministres et Secrétares d’État fédéraux ont été listés et insérés dans le plan Be Cyclist par le biais de 52 mesures concrètes, positives et stimulantes. Il a aussi été décidé que chaque année, en septembre, l’état d’avancement de la mise en œuvre des mesures serait évalué.

En septembre 2022, l’Institut Vias a procédé à un premier état d’avancement de la mise en œuvre du plan. Les éléments de cet état d’avancement font l’objet du présent rapport.

En septembre 2023 aura lieu l’évaluation finale qui peut être le point de départ d’un éventuel plan interfédéral à partir de 2024.

---

<sup>1</sup> [Be Cyclist](#)

# Méthodologie du présent rapport

## *Une auto-évaluation des 52 mesures portant sur 3 axes*

L'état d'avancement du plan est basé sur une auto-évaluation qui combine deux approches :

- Quantitative, se référant aux indicateurs qui ont été définis en 2021
- Qualitative, s'inspirant du principe d'une analyse SOAR : S pour Strengths (forces) ; O pour Opportunities (opportunités) ; A pour Aspirations (aspirations) ; R pour Results (résultats)

Elle analyse les 52 mesures retenues lors de l'élaboration du plan en septembre 2021 et qui portaient sur 3 axes :

- **À vélo tout simplement** : Faciliter l'accès pratique (pour mettre plus de gens en selle) ;
- **Plus sûr sur la route** : Améliorer l'infrastructure (en offrant plus de sécurité ou de confort) ;
- **Tou.te.s à vélo** : Rendre l'option vélo évidente et normale (parfois en jouant sur le côté symbolique).

En outre, il existe des mesures de renforcement.

## *Approche quantitative par les indicateurs*

Sur base des indicateurs qu'ils et elles avaient définis en 2021, tous les Ministres et Secrétaires d'État ont procédé à une première auto-évaluation en 2022. La partie quantitative a été remplie par tout.e.s.

Chaque mesure devait impérativement être abordée sous l'angle de données objectives : De quels chiffres dispose-t-on ? Où les trouver ou qui peut aider si ces données n'existaient pas en 2021 ou qu'on n'en disposait pas ? Comment les chiffres ont-ils évolués durant cette première année de mise en œuvre ?

Le but du rassemblement de ces données était de pouvoir montrer les évolutions réalisées par suite de la mise en place de la mesure, la contribution de celle-ci à l'évolution de l'usage du vélo.

## *Analyse qualitative de principe SOAR*

Cette deuxième approche était facultative.

L'analyse devait se concentrer sur une approche et des éléments positifs. L'idée était de mettre en exergue les forces, ressources et différents moteurs de la mise en œuvre de la mesure dans le cadre de Be Cyclist.

La cellule stratégique de chaque Ministre et Secrétaire d'État, avec l'aide de son administration, était invitée à se poser différentes questions, par exemple :

### Pour les Forces :

- De quelle réussite sommes-nous le plus fiers ?
- Quelles sont les ressources/compétences sur lesquelles nous nous appuyons/sommes appuyés pour réussir ?
- Qu'est-ce qui nous différencie positivement ?
- Qu'est-ce que nos « cibles » (les destinataires de la mesure) apprécient particulièrement ?

### Pour les Opportunités :

- Quels ont été les obstacles à la mise en œuvre de la mesure que nous avons rencontrés ?
- Quelles ressources - internes ou externes – pourraient nous aider ?
- Des opportunités de mise en œuvre plus facile et/ou rapide existent-elles maintenant ?
- Peut-on éventuellement élargir la mesure ?
- D'autres cibles peuvent-elles être ajoutées ou remplacer les cibles initialement prévues ?

### Pour les Aspirations :

- Quelle est notre ambition profonde ?
- Quelle image souhaitons-nous donner ?
- Comment la mesure peut-elle (encore) évoluer ?
- Comment cette mesure se démarque-t-elle de tout ce qui se fait « ailleurs », donc quelle est sa plus-value, son originalité ?

### Quant aux Résultats :

- Où en sommes-nous par rapport à nos indicateurs ? En faut-il d'autres ?
- A-t-on obtenu des retours positifs, internes ou externes ?
- Quelles ressources mettre en place pour atteindre ces objectifs ?
- Comment reconnaître et récompenser les efforts fournis ?

### **But de cette approche**

Le but de cette approche qualitative vise à montrer la dynamique nécessaire pour la concrétisation des mesures. La démarche appréciative devait permettre de regarder les facteurs de réussite plutôt que les freins. Les éventuels points faibles ressentis, les menaces identifiées ou les difficultés rencontrées devaient être analysés de façon objective mais positive et constructive. Au-delà des réflexions individuelles, le partage des expériences peut être source d'inspiration, voire de collaborations pour améliorer les processus de mise en place des mesures.

# Résumé de l'état d'avancement en septembre 2022

100% des Ministres et Secrétaires d'État ont répondu au questionnaire de la partie quantitative (en se basant sur leurs propres indicateurs de 2021)

- 18 mesures sont terminées au moment de la récolte des données (soit 35%)
- 12 mesures seront terminées avant fin 2022 (soit 23% supplémentaires)
- 26 mesures se répéteront d'année en année et/ou sont entamées et seront terminées en 2023-2024 (soit 50%)
- 18 mesures ne sont pas encore entamées (soit 35%)
- 1 mesure ne sera pas réalisée car sa poursuite dépendait d'une mise en concurrence

L'état d'avancement de 18 mesures (35%) fait l'objet d'une auto-analyse qualitative.

- Les auto-analyses qualitatives émanent de 10 cabinets (environ 50%)
- 13 auto-analyses qualitatives sont publiées in extenso dans le rapport et accompagnent la mesure concernée
- Les autres enrichissent une note transmise à l'ensemble des cellules stratégiques ; celle-ci tire des enseignements de cet état d'avancement de septembre 2022 et suggère quelques pistes d'améliorations et de stimulations possibles.

# Axe 1. À vélo tout simplement

Faciliter l'accès pratique (pour mettre plus de gens en selle)

## **1. Étudier une optimisation de l'indemnité vélo pour les trajets domicile – lieu de travail en Belgique**

Ministres de la Mobilité (Gilkinet), des Finances (Van Peteghem), des Affaires sociales (Vandenbroucke) et du Travail (Dermagne)

### **Description de la mesure**

L'Accord de Gouvernement prévoit que « Les travailleurs qui font le trajet de leur domicile à leur lieu de travail à vélo ou avec un vélo électrique recevront une indemnité vélo, dans le respect de la concertation sociale. » Afin d'initier une prise de décision dans ce sens, le Ministre Gilkinet a saisi le Conseil National du Travail et le Conseil Central de l'Économie pour initier le dialogue en leur demandant de formuler un avis. En fonction de cet avis et des budgets disponibles, les mesures nécessaires seront mises en œuvre pour encourager travailleurs et employeurs à favoriser l'utilisation du vélo comme mode de transport dans le cadre professionnel.

En parallèle à une éventuelle extension de la portée de l'indemnité kilométrique, une augmentation de l'exonération fiscale sera étudiée. En effet, la popularité des vélos plus chers comme les speed pedelecs a augmenté les dépenses de certains employés qui se rendent au travail à vélo. Ceci est reconnu par le législateur, qui a adopté une proposition de résolution le 09/07/2020 visant à étudier si une augmentation (art. 38, §1, 14°, a, CIR92) était souhaitable.

Il est envisagé de donner une suite à cette démarche. On étudiera les effets qu'aurait une augmentation de l'exonération fiscale de l'indemnité km vélo. Conformément aux résultats de cette analyse et en fonction des budgets disponibles, l'augmentation de l'exonération fiscale pour l'indemnité km vélo sera prise en considération.

Cette mesure touche à plusieurs compétences: Fiscalité (Ministre des Finances), aspect salarial (ministre de l'Économie et du Travail), cotisations sociales (Ministre des Affaires sociales) et Mobilité (Ministre de la Mobilité).

### **Indicateur(s)**

1. Généralisation de l'indemnité à tous les secteurs
2. Nombre de secteurs économiques qui offrent l'indemnité kilométrique

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. À commencer
2. Nombre de secteurs économiques qui offrent l'indemnité kilométrique :
  - En 2021 : 103 commissions paritaires sur 129
  - En 2022 : inchangé

### **Plus de détails**

En Belgique, il est d'usage que les employés et les employeurs entament un dialogue pour déterminer le secteur dans lequel les employés auront droit à une indemnité de vélo pour les déplacements domicile-travail. En matière de Finances, le gouvernement est compétent

pour déterminer l'exonération fiscale du montant par kilomètre. Savoir si un employé a droit à une indemnité vélo et quel en est le montant exact est traditionnellement déterminé par les employeurs. Par conséquent, l'amélioration de l'indemnité vélo dépend largement de la concertation sociale.

Les quatre Ministres concernés ont mis en place un groupe de travail afin de traiter le dossier le plus efficacement possible. À la suite de cette consultation, ils ont envoyé une lettre supplémentaire au Conseil National du Travail (CNT) et au Conseil Central de l'Économie (CCE) en février 2022 et en avril 2022 pour affiner leurs questions. Afin de disposer des informations pertinentes et de l'expertise des partenaires sociaux en la matière, ils ont notamment demandé comment le système actuel d'indemnités pour les déplacements à vélo pourrait être rendu plus accessible à un plus grand nombre de salariés au sens large. Les Ministres ont également demandé les raisons pour lesquelles certaines commissions paritaires ne prévoient pas d'indemnités kilométriques pour les vélos, ou seulement des indemnités limitées.

En mai 2022, les quatre Ministres ont reçu du CNT et du CCE un rapport intermédiaire<sup>2</sup> comme réponse préliminaire à leurs questions. Les Conseils y indiquent que les partenaires sociaux interprofessionnels souhaitent œuvrer à un transfert modal en stimulant le choix des transports publics et des modes de transport alternatifs (y compris le vélo). Ils soulignent l'utilisation croissante de la bicyclette pour les déplacements domicile-travail. Le vélo est le mode de transport qui a connu la plus forte augmentation entre 2005 (7,8%) et 2017 (11,1%). Ils indiquent que la crise sanitaire a accru la popularité du vélo pour les déplacements domicile-travail à partir de mars 2020 (le pourcentage de répondants qui utilisent habituellement ou occasionnellement pour la totalité ou une partie du trajet un vélo pour se rendre au travail est passé de 28,9 % en 2019 à 30,5 % en 2020 (SPF Mobilité et Transports, 2021)). Ils citent également la forte progression des vélos électriques chez les salariés (les ventes de vélos électriques ont augmenté de 18% entre 2019 et 2020), ainsi que la part des vélos électriques d'entreprise qui sont majoritaires dans les contrats de location de vélos (75% chez Cyclis et 80% chez KBC VeloLease) ne peut être ignorée. Enfin, les deux Conseils soulignent également l'énorme potentiel du vélo en fonction de la distance entre le domicile et le travail. En Belgique, 30 % des employés vivent à moins de 5 km de leur lieu de travail. Parmi ceux-ci, 1 employé sur 4 (24%) utilise actuellement le vélo comme principal moyen de transport pour se rendre au travail.

Dans le secteur privé, seuls 18 % des employés ne bénéficient pas d'une indemnité vélo pour leurs déplacements domicile-travail. Parmi ces 18%, 15% ont conclu une convention collective qui prévoit un autre régime général d'indemnité patronale pour les déplacements domicile-travail avec des moyens de transport privés, dont le vélo. Il reste cependant encore 26 commissions paritaires (qui représentent ensemble 78 027 emplois, soit moins de 3 % des emplois du secteur privé) qui n'avaient pas du tout prévu d'indemnité patronale pour les déplacements à vélo en février 2022.

Les quatre Ministres ont donc établi une liste de 10 mesures qui devraient conduire à une utilisation plus large du vélo pour les déplacements domicile-travail. En juillet 2022, le Gouvernement a pris acte des différentes mesures proposées pour promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail. Elles seront concrétisées pendant l'automne 2022. Le Gouvernement confirme ainsi son engagement à mettre en œuvre le plan d'action fédéral pour la promotion du vélo "Be Cyclist".

---

<sup>2</sup> [L'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail](#)

## **2. Étudier la création d'un registre central de vélos pour intensifier la lutte contre le vol**

Ministres de la Mobilité (Gilkinet), de l'Intérieur (Verlinden) et de la Justice (Van Quickenborne)

### **Description de la mesure**

L'Accord de gouvernement précise : « La lutte contre les vols de vélos sera intensifiée et un registre central des vélos sera mis en place sur une base volontaire. ». Pour réaliser cet objectif, le Ministre de la Mobilité a mis sur pied un comité de pilotage avec les cabinets Verlinden et Van Quickenborne, et aussi avec les Ministres de la Mobilité des trois Régions. L'objectif est de créer, pour tout le pays, un système électronique inspiré d'autres systèmes existants (tels que MyBike.brussels), avec une base de données centrale gérée par le niveau fédéral.

Le projet est en cours de développement, la concrétisation se fait par étapes. Au début de 2021, Vias Institute a été chargé par le Ministre Gilkinet d'accompagner ce dossier avec de l'aide pratique et avec son expertise au niveau du contenu. Les résultats de cette étude ont été publiés à l'automne 2021 et devaient permettre d'avancer dans ce dossier en fonction des budgets disponibles.

### **Indicateur(s)**

1. Création d'une base de données et d'un système électronique basé sur l'attribution de numéros uniques à chaque vélo
2. Nombre de vélos inscrits

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. En cours ; finalisation en 2023-2024
2. Pas encore d'application

### **Plus de détails**

À la demande du Ministre de la Mobilité, Vias Institute a mené une étude pour explorer l'état des lieux par rapport aux vols de vélo dans 12 zones de police, auprès de la police fédérale, de deux parquets et d'un juge. L'objectif était d'objectiver la situation et de mieux comprendre le problème et les réponses données sur le terrain. L'étude qui a été publiée par Vias en juin 2022<sup>3</sup> met en évidence la grande disparité des approches d'une zone de police à l'autre et le souhait d'une meilleure coordination, certaines zones exprimant plus concrètement la demande de créer un système électronique commun à l'échelle de tout le pays. Faute d'un système pertinent et cohérent, la population concernée par le vol de vélos serait peu disposée à déposer une déclaration officielle, par peur que la police n'y donne pas suite.

Pour donner suite aux conclusions du rapport, les trois Ministres fédéraux impliqués dans le dossier ont convenu, en partenariat avec les trois Ministres régionaux de la Mobilité, de concrétiser la création d'un système électronique basé sur MyBike.brussels qui permet à chaque citoyen d'y enregistrer son vélo sur base volontaire.

---

<sup>3</sup> [Le problème du vol de vélos en Belgique](#)

L'enregistrement dans ce système se ferait dans une base de données nationale qui attribue un numéro unique à chaque vélo. Ce numéro ainsi qu'un QR code seraient collés sur le vélo au moyen d'un autocollant inamovible. L'objectif est de réduire le nombre de vols de vélos et de faciliter la restitution des vélos récupérés à leurs propriétaires.

Un projet d'accord de coopération est en cours de préparation.

Le Ministre de la Justice a invité un représentant du Ministre de la Mobilité et de Vias Institute à présenter les résultats de l'étude 2021 devant le Conseil des Procureurs du Roi. Cette présentation a eu lieu en janvier 2022. Elle a permis de conscientiser les Procureurs au problème du vol de vélos et aussi d'écouter leur feedback pour renforcer la lutte contre le vol de vélos par les différents niveaux de pouvoir qui sont impliqués.

### **3. Prendre des mesures contre la vente de vélos volés**

Ministre de la Justice (Van Quickenborne)

#### **Description de la mesure**

L'éventuelle introduction d'une plateforme fédérale d'enregistrement à l'instar de l'initiative de la Région bruxelloise MyBike.brussels ouvre la porte à une analyse de ce que l'on peut faire contre la revente de vélos volés via des sites internet de seconde main, des marchés aux puces... La cellule stratégique du Ministre de la Justice soutient le projet d'enregistrement volontaire des vélos type « MyBike ». Nous étudions ce qui peut être fait à ce sujet en coopération avec l'Institut Vias. Nous nous intéressons également aux Pays-Bas, où il existe déjà un registre des vols de vélos.

Les voleurs de vélos utilisent volontiers les sites web d'occasion pour vendre les vélos volés. Un exemple de question de recherche pourrait être : faut-il une initiative législative qui imposerait, lors de la vente d'un vélo, qu'un contrôle soit effectué par une éventuelle plateforme d'enregistrement fédérale telle que MyBike.brussels à l'initiative de la Région de Bruxelles-Capitale, et qui permettrait de savoir si le vélo est déclaré comme volé ou non ?

#### **Indicateur(s)**

Augmentation des déclarations de vol. Une plateforme fédérale d'enregistrement à l'instar de l'initiative de la Région bruxelloise MyBike.brussels peut également renforcer cette démarche. Ceux qui disposent d'un numéro unique peuvent déclarer leur vélo comme volé.

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

À commencer

#### **Plus de détails**

En 2022, aucune mesure concrète n'a été prise à cet égard.

L'intention est de lancer ce projet en 2023 afin de pouvoir l'aligner sur le déploiement du projet MyBike.

## 4. Mettre à jour le “Manuel Vol de vélo”

Ministre de l’Intérieur (Verlinden)

### Description de la mesure

Mise à jour du document « Manuel vol de vélo » :

- Analyse du phénomène de vol de vélo ;
- Mise à jour des conseils de prévention adaptés à l’évolution de la situation (par exemple l’essor du vélo électrique) ;
- Collecter et communiquer des bonnes pratiques innovantes (locales et internationales).

### Indicateur(s)

Analyse de l’impact (= portée) des conseils de prévention et la diffusion des bonnes pratiques.

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

En cours ; finalisation en 2023-2024

- En 2021 : manuel de 2012
- En 2022 : inchangé

### Plus de détails

- Récolte d’informations auprès de différents partenaires ;
- Recensement des activités de gravure de vélos par les gardiens de la paix ;
- Création d’un groupe de travail avec des partenaires de prévention ;
- Participation à différentes plateformes de concertation de prévention ;
- Élaboration d’un nouveau matériel de prévention venant en appui du manuel.

### Auto-analyse qualitative

#### Forces

- Vue nationale sur le vol de vélo : la Direction Générale Sécurité et Prévention peut rassembler les bonnes pratiques au niveau de la prévention du vol de vélo (via les rapports des Plans stratégiques de Sécurité et de Prévention, via ses contacts avec les partenaires de prévention, etc.).
- Diffusion auprès des autorités locales (bourgmestres, chefs de corps, conseillers en prévention vol, etc.) de la politique et des bonnes pratiques à mettre en place dans les communes ou zones de police afin de prévenir les vols de vélos.
- Diffusion auprès des citoyens des messages de prévention du vol de vélo et organisation d’actions de sensibilisation via notre réseau de partenaires locaux (dont les conseillers en prévention vol et les gardiens de la paix).
- Une dynamique importante autour de la prévention du vol de vélos, que nous générons, et de l’utilisation d’une mobilité douce sont des atouts majeurs pour le taux de pénétration futur du projet.
- Nous nous appuyons sur nos compétences, nos connaissances et notre expertise de plus de 20 ans de prévention de vol pour assurer le meilleur apport possible à notre public cible. Notre métier est la sécurité de tous, et le SPF Intérieur est reconnu sur tout le territoire. Notre disponibilité, nos initiatives, notre sens du partenariat, notre expertise et notre réactivité sont appréciés par nos destinataires.

- Le vol de vélo est inclus dans la campagne de sensibilisation plus large BeSafe@home qui s'axe sur la criminalité acquisitive. Des messages de prévention sont ainsi régulièrement postés sur les réseaux sociaux : Facebook, Twitter et Instagram. Ces publications atteignent directement les citoyens ou sont relayées par les services de prévention et les zones de police.

### **Opportunités**

- L'obstacle majeur reste que la mesure envisagée fonctionne essentiellement sur base volontaire et est fonction des moyens financiers consacrés à la prévention des vols de vélos et des priorités locales en la matière.
- L'utilisation du vélo et la prévention du vol de vélos sont également fortement disparates à travers les différentes régions.
- Une analyse approfondie de la situation par région et de l'apparition d'épiphénomènes devrait permettre une meilleure application des mesures.
- D'autres moyens sont à développer et/ou à mettre à jour dans le cadre de la prévention du vol de vélos (brochure actualisée à destination du citoyen sur les conseils de base des moyens de prévention, outil numérique dynamique et évolutif...).
- La conception d'un registre national de vélos permet de développer notre réseau de prévention vers de nouveaux partenaires.

### **Aspirations**

- Nous voulons contribuer à un monde plus sûr et à assurer la sécurité de tout citoyen et de leur bien.
- Nous montrons que notre administration est forte et unie, et forme une aide indispensable contre les nuisances et les vols.
- L'implémentation de l'utilisation du manuel dans des textes contraignants, éventuellement d'aménagement du territoire et d'urbanisme, pour ce qui concerne la création de stationnement sécurisé et gratuit pour les différents types de vélos sur tout le territoire.
- Le citoyen doit pouvoir facilement trouver un emplacement sécurisé pour son vélo. La création de 'safe place' serait un plus.
- Avec ces mesures, nous pouvons toucher les localités ne bénéficiant pas des connaissances en la matière afin de les appuyer dans leur démarche, en diffusant notamment des bonnes pratiques.

### **Résultats**

- Nous avons réceptionné des retours positifs tant en interne qu'en externe sur l'approche de prévention du vol de vélos.
- Les experts en criminographie, en prévention des vols, les collaborateurs de la cellule communication externe, les feedbacks des décideurs, les partenaires externes et la gestion faite par les chefs de projet sont des ressources indispensables pour atteindre les objectifs.
- La diffusion du nouveau manuel, et de nouvelles brochures vers les publics cibles (éventuellement de manière numérique) et un impact sur la criminalité acquisitive (vol de vélos notamment) sont des objectifs affirmés.
- La satisfaction des destinataires quant à la qualité du manuel et de la brochure (pratique, adaptable, ciblée, actuelle, répondant à leurs attentes...) doit être permanente.

## **5. Inclure la lutte contre le vol de vélos dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet), de la Justice (Van Quickenborne) et de l'Intérieur (Verlinden)

### **Description de la mesure**

L'ambition - fédérale mais aussi régionale - d'intensifier la lutte contre le vol de vélos figure dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale.

La note-cadre de sécurité intégrale (NCSI) constitue une politique stratégique et un cadre de référence pour tous les acteurs qui peuvent contribuer à une approche efficace de la sécurité en raison de leurs pouvoirs et responsabilités ou de leurs objectifs sociaux. En d'autres termes, la NCSI est un document politique qui lie l'ensemble du gouvernement fédéral et les gouvernements des entités fédérées, chacun en ce qui le concerne et dans les limites de ses propres compétences. C'est sur la base de la note-cadre que, entre autres, le plan de sécurité nationale est élaboré par la police fédérale.

La nouvelle NCSI est entrée en vigueur en 2022.

### **Indicateur(s)**

Le nombre de procureurs qui ont intégré cette approche dans leurs contacts avec la police.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Accompli

- En 2021 : La note-cadre de sécurité intégrale n'inclut pas la lutte contre le vol de vélos
- En 2022 : Les vols de vélos sont inclus pour la première fois.

### **Plus de détails**

La nouvelle Note Cadre de Sécurité Intégrale (NCSI)<sup>4</sup> a été officiellement approuvée à la fin du mois de mars 2022. Celle-ci remplace la précédente. Elle a été élaborée pour la période 2022-2024. Elle constitue une politique stratégique et un cadre de référence pour tous les acteurs qui peuvent contribuer à une approche efficace de la sécurité en raison de leurs compétences et responsabilités ou de leurs objectifs sociaux. Les plans de sécurité locaux des districts de police sont également souvent basés sur le contenu de la NCSI en vigueur.

Pour la première fois, cet important document politique inclut la lutte contre le vol de vélos. Concrètement, on peut y lire : "Il y a une ambition claire - fédérale mais aussi régionale - d'accroître la lutte contre, par exemple, les vols de vélos." La section complète sur la lutte contre le vol de vélos peut être lue en ligne à la page 32 de la NCSI.

La nouvelle NCSI est donc un complément optimal à la mesure "Registre central des vélos" du plan d'action "Be Cyclist" que les ministres de la Mobilité, de l'Intérieur et de la Justice mettent en œuvre conjointement dans la lutte contre le vol de vélos. Cette mesure a également été incluse dans le nouveau Plan National de Sécurité en 2022. Ces deux mesures se renforcent mutuellement et contribuent donc à accroître la lutte contre le vol de vélos.

---

<sup>4</sup> [Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024](#)

En ce qui concerne le nombre de Procureurs et leurs contacts avec la police dans le cadre de la lutte contre le vol de vélos, il est actuellement trop tôt pour faire un état des lieux car la NCSI n'est entrée en vigueur que récemment.

## **6. Adapter le Code de la Route**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

Le code de la route sera revu pour encourager les modes de déplacements actifs (dont le vélo). Des contacts seront pris pour organiser un screening afin d'arriver à des propositions d'adaptation concrètes.

### **Indicateur(s)**

Nombre de modifications du Code de la Route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont le vélo).

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

- En 2021 : 0
- En 2022 : 3

### **Plus de détails**

Le code de la route reprend l'ensemble des règles de sécurité routière pour circuler sur la voie publique et organiser au mieux le partage de cet espace entre ses différents usagers : piétons, cyclistes, voitures, etc. Il s'agit d'un Arrêté Royal de 1975, déjà modifié à de nombreuses reprises.

Premièrement, une réforme de l'entièreté du Code de la route est en cours d'élaboration, en étroite collaboration entre le fédéral et les 3 Régions : un premier projet de texte sera finalisé en 2022 pour entrer en vigueur en 2024. Trois grands objectifs guident cette réforme :

- Maximiser la sécurité routière
- Simplifier et apporter davantage de cohérence à ce texte volumineux, déjà modifié plus d'une centaine de fois depuis 1975
- Enfin, soutenir les modes de déplacement actifs (vélo, marche...) pour favoriser le « shift modal » et une mobilité en phase avec les enjeux environnementaux de notre époque.

Cette réforme envisage une série de modifications pour renforcer la sécurité des cycles et des speed pedelecs, améliorer leur place sur la voie publique (avec davantage de finesse dans le choix et la combinaison des parties de la voie publique qui leur sont dédiées), réexaminer le marquage des pistes cyclables et réfléchir à la place des nouveaux types de cycles motorisés destinés au transport de choses.

En outre, deux modifications du code de la route, qui entrent en vigueur au cours de la période 2021-2022, ont également un impact positif pour le vélo :

1. Un Arrêté royal a été soumis pour avis au Conseil d'État en mai 2022. Il introduit un nouveau type de voie publique : la « chaussée à voie centrale ». Lorsqu'une chaussée n'est pas assez large pour y aménager une piste cyclable dans chaque sens, il s'agit d'aménager une bande unique pour les voitures, la voie centrale, et de chaque côté une bande cyclable

(sur lesquelles les voitures peuvent empiéter lorsqu'elles se croisent ou se dépassent). Voici donc une option supplémentaire pour faire plus de place aux cyclistes, lorsque l'aménagement s'y prête. Cet arrêté définit aussi les vélomobiles et les vélos couchés et permet aux speeds pedelecs de circuler aux endroits signalés par un panneau de type D9 et de passer au feu rouge avec un panneau de type B22 ou B23.

2. Un Arrêté royal a été adopté le 8 juin 2021 : la rue cyclable peut à présent être étendue à toute une « zone rue cyclable » grâce à deux nouveaux panneaux de signalisation, de début et de fin zone. Pour rappel, dans une rue cyclable les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée ouverte dans leur sens de circulation, les voitures ne peuvent le dépasser et la vitesse est limitée à maximum 30km/heure.



D9



B22



B23



## Auto-analyse qualitative

### Forces

Nous serons fiers de concrétiser une réforme du Code de la route entamée en 2006 et d'avoir pu faire progresser le shift modal par une meilleure prise en compte des usagers actifs dans cette réflexion. Piétons et cyclistes bénéficieront d'un meilleur partage de l'espace public.

Nous nous appuyons sur l'expérience conjointe de 4 administrations (SPF Mobilité et Transports, et Régions) autour d'une collaboration fructueuse.

Toutes les personnes se trouvant en Belgique sont impactées par les règles prévues dans le Code de la route.

Nous visons aussi à poursuivre à moyen terme la collaboration interfédérale pour continuer à placer les usagers actifs au centre de la réflexion.

### Opportunités

Il s'agit de faire cohabiter les besoins de différents types d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes...), de concilier les points de vue issus d'expériences variées (urbain ou rural, avec des politiques vélo plus ou moins avancées selon les régions) et émanant de nombreux stakeholders. Cela rend la réflexion riche mais aussi complexe.

### Aspirations

Notre ambition est de contribuer au shift modal, avec le levier du code de la route, qui est complémentaire à l'aménagement du territoire. Il s'agit de progresser vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement et qui offre un niveau de sécurité élevé à tous les usagers.

## 7. Mettre en place un réseau de "Mobility Managers" (au sein de la fonction publique)

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### Description de la mesure

Un.e responsable Mobilité par département sera désigné.e. Il s'agit d'un rôle, pas d'une fonction à part entière. Cette personne sera un premier point de contact pour la mise en œuvre des mesures et l'exécution des décisions. Ce réseau se réunira mensuellement et servira de caisse de résonance, d'échange de bonnes pratiques et d'accompagnement de BOSA dans l'élaboration de la politique vélo pour les fonctionnaires fédéraux. Ces personnes sont toutes formées et suivent les évolutions réglementaires, sociales et autres pertinentes qui peuvent présenter des opportunités.

Le SPF BOSA assure la coordination de ce réseau.

### **Indicateur(s)**

1. PV de la réunion
2. Ratio indemnité km vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
3. Nombre de personnes ayant suivi une formation de Mobility Manager

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Accompli
2. En cours ; finalisation en 2023-2024
3. 6 Mobility managers formés dont 4 toujours en fonction

### **Plus de détails**

Des réunions sont organisées mensuellement. Le réseau est en place et se fait via des PV.

À l'heure actuelle, 65 institutions font partie du réseau. Six personnes ont suivi le cours "Mobility Managers". Parmi ces Mobility Managers formés, deux sont entretemps passés au niveau de Bruxelles. Le réseau a été lancé en août 2021. À l'époque, il comptait environ 30 membres affiliés en tant qu'institutions.

## **8. Organiser un sondage auprès des membres du personnel concernant les besoins en installations (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Dans le cadre de l'enquête obligatoire auprès des entreprises bruxelloises sur le plan de transport d'entreprise, chaque membre du personnel des institutions sera invité à répondre à un certain nombre de questions spécifiques sur l'infrastructure cyclable.

### **Indicateur(s)**

1. Évolution de l'infrastructure par une répétition de l'enquête
2. Ratio allocations vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Accompli
2. En cours ; finalisation 2023-2024

### **Plus de détails**

Une enquête a été organisée dans la Fonction Publique.

- 4085 fonctionnaires y ont répondu

- 34% de ceux qui ont répondu utilisent le vélo

## **9. Étudier comment combiner l'indemnité km vélo avec d'autres moyens de transport tels que les transports en commun et la marche à pied (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Les possibilités de combiner l'indemnité vélo avec d'autres modes de transport tels que les transports publics et la marche sont à l'étude.

L'intention est que les membres du personnel puissent composer leurs trajets de manière plus flexible. Ceux qui parcourent une partie du trajet à vélo ou à pied et l'autre partie en transports en commun seront alors remboursés pour l'intégralité du trajet et pas seulement pour une partie de celui-ci.

Le projet pilote actuel de la SNCB (coordonné par le SPF BOSA) pour travailler avec des abonnements flexibles sera un levier important à cet égard.

### **Indicateur(s)**

Ratio indemnité kilométrique vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

Le projet pilote actuel de la SNCB (coordonné par le SPF BOSA) a été un succès. Nous attendons l'extension du projet par la SNCB.

Des discussions sur l'augmentation de l'indemnité kilométrique vélo sont en cours au sein du gouvernement. Il s'agira d'un stimulus important.

## **10. Mettre en place un système de leasing vélos via un salaire flexible (au sein de la Fonction publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Les membres du personnel auront le choix d'utiliser une partie spécifique de leur rémunération (ex : prime brute de fin d'année) pour bénéficier d'un leasing vélo, électrique ou non, pendant un certain nombre d'années. L'avantage pour le membre du personnel est que le montant brut peut être utilisé comme budget. Le vélo en leasing doit alors également être utilisé pour (une partie) du trajet domicile-travail, en règle générale au moins 20 %, répartis sur toute l'année.

Pour cela, la réglementation concernant ces éléments de rémunération spécifiques doit être adaptée. En outre, un outil de sélection lié au moteur salarial de Persopoint est également nécessaire.

Enfin, un contrat (cadre) sera conclu à cet effet. L'intention est que les membres du personnel puissent se rendre chez un vélociste dans leur propre région et que l'entretien et l'assurance soient également intégrés dans l'accord.

### **Indicateur(s)**

Ratio allocations vélo accordées vs. le nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail).

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

Cahier des charges pour le partenaire externe en préparation.

## **11. Mettre à disposition du matériel approprié via FED+ (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Les membres du personnel au niveau fédéral ont une carte d'avantages FED+ qui leur permet d'obtenir une réduction sur de nombreux achats. Le SPF BOSA recherchera spécifiquement des fournisseurs dans les segments concernés afin de garantir une offre dans le domaine du vélo et des accessoires vélo.

La possibilité d'acheter les articles suivants à prix réduit sera intégrée :

- Vélo (électrique)
- Assurance contre le vol
- Équipement (casque, veste, kit de réparation, gourde, ...)

### **Indicateur(s)**

1. Ratio allocations vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
2. Utilisation de la remise offerte via la plateforme FED+

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. En cours ; finalisation en 2023-2024
2. Accompli

### **Plus de détails**

Offre de mobilité à vélo sur la plateforme B@W. L'offre a été considérablement élargie en 2021 et communiquée par différents canaux (bannières, bulletins d'information). En 2022, un premier partenaire pour la location de vélos a été inclus dans l'offre FED+.

## **12. Créer une fiche d'accessibilité pour chaque quartier militaire**

Ministre de la Défense (Dedonder)

### **Description de la mesure**

Pour chaque quartier, le service local d'écomobilité réalise une étude d'accessibilité afin de cartographier l'offre de services pour la mobilité depuis, vers et au sein du quartier. Pour chaque quartier, un plan d'accessibilité est établi afin de donner au personnel ou aux visiteurs un aperçu des possibilités d'accès au quartier. La fiche d'accessibilité contient un plan de situation du quartier et de ses environs immédiats, avec les principaux points d'intérêt et des informations de base concernant les transports publics et les éventuels itinéraires cyclables : toutes les pistes cyclables et les éventuels abris pour vélos doivent être indiqués.

### **Indicateur(s)**

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo en 2022 :

- Militaires : 4 541
- Civil.e.s : 197

### **Plus de détails**

Au vu de la situation de guerre en Ukraine qui a profondément modifié les priorités de la Défense, la réalisation des mesures du plan Be Cyclist a été retardée.

## **13. *Élargir (pour les quartiers militaires) la notion de trajet domicile-lieu de travail pour le calcul de l'indemnité vélo***

Ministre de la Défense (Dedonder)

### **Description de la mesure**

La notion de trajet domicile-lieu de travail est élargie. Non seulement la distance entre le domicile et l'entrée du quartier est prise en compte, mais aussi la distance entre l'entrée du quartier et le lieu de travail effectif.

Cela signifie que le fait de travailler dans un bureau satellite situé à proximité donne également droit à une indemnité vélo, ce qui peut constituer une incitation supplémentaire à s'y rendre à vélo.

### **Indicateur(s)**

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo en 2022 :

- Militaires : 4 541
- Civil.e.s : 197

### **Plus de détails**

L'indemnité vélo peut être octroyée aux Militaires :

- Pour les trajets résidence – endroit effectif de travail (y inclus le bureau satellite) ;
- Pour un déplacement de service, en Belgique ou à l'étranger au départ de la résidence, de l'endroit effectif de travail ou du bureau satellite, avec l'autorisation du chef de corps.

#### **14. Prendre en compte l'accès pour les cyclistes lors de la construction de nouveaux quartiers militaires**

Ministre de la Défense (Dedonder)

##### **Description de la mesure**

Les accès aux quartiers militaires (corps de garde) sont améliorés en tenant compte des usagers faibles de la route. Par exemple : à l'École Royale Militaire, l'accès pour les cyclistes et les voitures est déjà séparé et des tourniquets spéciaux pour les cyclistes ont été installés. Cela est déjà également rendu possible dans certains quartiers dans lesquels la garde a été externalisée. Cela pourra d'office être pris en compte lors de la construction de nouveaux quartiers.

##### **Indicateur(s)**

1. Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo
2. Nombre d'accès adaptés aux vélos

##### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo en 2022 :
  - Militaires : 4 541
  - Civil.e.s : 197
2. Nombre d'accès adaptés aux vélos :
  - En 2022, des accès adaptés existent ; nombre non évalué
  - À commencer

#### **15. Faciliter l'accès à un vélo électrique pour les membres de la police intégrée**

Ministre de l'Intérieur (Verlinden)

##### **Description de la mesure**

Récemment, le service social de la police a conclu une convention avec un distributeur de vélos électriques. Cela permet aux membres de la police intégrée (GPI) d'acheter un vélo électrique à prix réduit. Le leasing de vélos reste exclu pour le moment, mais l'initiative de la ministre De Sutter au sein de la fonction publique sera suivie de près.

##### **Indicateur(s)**

Nombre d'employés qui achètent un vélo électrique avec une réduction.

##### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

Nombre d'employés qui achètent un vélo électrique avec une réduction :

- En 2021 : 67
- En 2022 : 95

##### **Plus de détails**

Détail du nombre de collègues du GPI qui ont acheté un vélo électrique à prix réduit par le biais du service social :

- 2021-Q3 = 42
  - 2021-Q4 = 25
  - 2022-Q1 = 53
  - 2022-Q2 = 42
- Total = 162

Les travaux réglementaires visant à réglementer le leasing de vélos commenceront bientôt via le Cabinet De Sutter. L'intention reste de le lancer en 2023.

## **16. Inclure le Plan Vélo dans les contrats de gestion avec le CEN, l'ONDRAF/NIRAS et l'IRE**

Ministre de l'Energie (Van der Straeten)

### **Description de la mesure**

Inclure dans les futurs contrats de gestion avec les établissements nucléaires sous tutelle (partagée) de la ministre de l'Énergie que le CEN (Mol), l'ONDRAF/NIRAS (Dessel) et l'IRE (Fleurus) doivent offrir à leurs personnels un cadre ambitieux pour une politique vélo. Élaboration d'un plan de déplacement favorable au vélo, normes minimales de stationnements sécurisés des vélos dans les bâtiments, intégration du vélo au travail (fournir des vélos de service pour les trajets courts), une simplification des processus administratifs pour le remboursement de l'indemnité vélo (en combinaison avec le remboursement des transports publics).

### **Indicateur(s)**

1. Plus de déplacements du personnel à vélo (nombre de salariés / nombre de salariés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail);
2. L'indemnité km vélo est accordée plus souvent (en € / aller-retour remboursé pour IRE).

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

1. Nombre de salariés / nombre de salariés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail :
  - En 2021 :
    - o CEN : 236 sur 959 (24,6%)
    - o NIRAS : 24 sur 151 (15,9%)
    - o IRE : 14 sur 256 (5,5%)
  - En 2022 :
    - o CEN : 197 sur 927 (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
    - o NIRAS : 20 sur 158 (période 01.01.2022 - 31.03.2022)
    - o IRE : 14 sur 256 (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
2. Indemnité km vélo
  - En 2021 :
    - o CEN : 65.042€
    - o NIRAS : 1629,55€
    - o IRE : 856 # indemnités aller/retour
  - En 2022 :

- CEN : 24.556€ (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
- NIRAS : 569,52 € (période 01.01.2022 - 31.03.2022)
- IRE : 354 # indemnités aller/retour (période 01.01.2022 - 30.04.2022)

### Plus de détails

Les accords de gestion doivent encore être réalisés pour l'IRE et le NIRAS et révisés pour le SCK.

## 17. Lancer avec Fedasil des projets en lien avec vélo

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration (Mahdi – de Moor)

### Description de la mesure

Fedasil lancera au moins 5 projets (locaux ou nationaux) en lien avec le vélo. Par exemple, le vélo est encouragé pour les résidents des centres d'accueil. Cette mesure sera financée par des appels à projets et par des fonds externes. Aucun budget ne sera demandé.

### Indicateur(s)

Démarrer 5 projets.

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

- Repair - café : Présence dans quelques centres ; finalisation en 2023-2024
- Former les formateurs (formations et réparation) : pas encore organisé ; finalisation en 2023-2024
- Faire le lien avec l'appel à projet : à commencer

### Plus de détails

En préparation de l'appel à projets nationaux 2022/2023, une réunion exploratoire a été organisée avec une organisation cycliste afin d'examiner l'offre qui pourrait être faite à nos résidents en fonction de nos besoins.

Les éléments suivants sont inclus dans l'appel projet national lancé au mois d'août 2022 :

« *Thématique 4 : Encourager l'augmentation de la résilience et l'autonomie des résidents.*

*Promotion du vélo : en lien avec le plan d'action du gouvernement fédéral, cartographier les bonnes pratiques existantes et renforcer et/ou développer des initiatives durables permettant la promotion du vélo auprès des bénéficiaires de l'accueil (faciliter l'accès pratique). »*

### Auto-analyse qualitative

#### Forces

Pour que le projet s'inscrive dans une dynamique pérenne et structurelle, une approche intégrée et globale, la formation des équipes nous semble être une dimension essentielle.

- L'apprentissage de la conduite du vélo,
- L'apprentissage du code de la route, de la sécurité,
- La réparation des vélos
- Train the trainer
- ...

Plusieurs organisations proposent déjà cette offre, de sorte que la réalisation de ces objectifs par le biais d'un projet national est réaliste.

Plusieurs centres coopèrent déjà avec des organisations partenaires, des bénévoles, la police locale, etc., mais ces activités ont été suspendues ou réduites à cause du covid. Ces collaborations seront reprises en 2022 ou commencées/explorées pour les nouveaux centres.

### **Opportunités**

L'opportunité principale repose sur la mobilité des résidents. Celle-ci donnera lieu à une augmentation considérable de l'autonomie, de l'indépendance et de l'activation des résidents. Elle donnera également lieu à une diminution des tensions et des incidents dans les centres. Ce projet favorise également le sentiment de liberté, de bien-être et de réappropriation de leur existence par nos bénéficiaires.

Du côté des collaborateurs, une plus grande autonomie des résidents permettrait aux travailleurs de se focaliser sur d'autres activités, d'autres tâches et d'autres projets.

### **Aspirations**

Nos aspirations à l'issue de ce projet sont, d'une part, de favoriser l'intégration du résident. D'autre part de donner une meilleure image des résidents (grâce à l'apprentissage et au respect du code de la route, à l'autonomie, ...) au près du voisinage et de la société belge en général. Mais aussi de donner une image positive de Fedasil.

Nous espérons également, à l'issue de ce projet, garantir aux résidents l'acquisition de compétences dans le but de faciliter leur vie « après » le centre.

### **Résultats**

Les buts recherchés étaient de pouvoir rouler à vélo et de connaître le code de la route. A termes, cela donnerait lieu à moins d'accident de la route et à une augmentation de la sécurité routière pour tous les usagers.

Remarque : Nous envisageons plutôt 5 projets locaux. Dans l'idéal, nous espérons pouvoir garantir la bonne exécution de ce projet via une réponse favorable d'un partenaire, d'une asbl à l'appel à projet de 2022.

## **18. Assurer une offre de base au sein de Fedasil**

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration (Mahdi – de Moor)

### **Description de la mesure**

Fedasil fournira une gamme de base de vélos pour les résidents dans chaque centre d'accueil, en fonction des besoins. Cette mesure sera financée par des dons et par la collaboration avec des partenaires externes. Aucun budget ne sera demandé.

### **Indicateur(s)**

Une offre de base dans chaque centre d'accueil.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Précision des indicateurs et de leur évolution :

- Nombre de centres disposant de vélos
  - o En 2021 : 16 au sud et 8 au nord
  - o En 2022 : 17 au sud et 12 au nord
  - o Sud : accompli ; Nord : finalisation en 2022

- Nombre de formations (collaborateurs) : à initier
- Nombre de formations pour les résidents : à initier
- Nombre de collaborations (associations, bénévoles, police locale ...)
  - o En 2021 : 4 au sud et 4 au nord
  - o En 2022 : 4 au sud et 6 au nord
  - o Finalisation en 2023-2024
- Dons de vélos dans les centres
  - o En 2021 : 16 au sud et 8 au nord
  - o En 2022 : 17 au sud et 12 au nord
  - o Finalisation en 2023-2024

### **Auto-analyse qualitative**

#### **Forces**

En région sud, tous les centres possèdent des vélos. Il existe différents systèmes de mise à disposition pour les résidents. Ces vélos proviennent principalement de dons. Concernant les centres d'observations et d'orientation pour MENA (Mineurs étrangers non accompagnés), il y a moins de demande et c'est plus difficile à mettre en œuvre sur le terrain. De plus, les jeunes ne restent dans ces centres que pour une courte durée.

La même réalité s'applique au nord, à l'exception des nouveaux centres qui ne sont pas ouverts depuis longtemps, ils n'avaient pas encore d'offre structurelle.

Chaque (nouveau) centre a pour objectif de fournir cette offre de base, de conclure une coopération sur la base des dons reçus en 2022.

#### **Opportunités**

Nous relevons le manque d'infrastructure et de locaux pour le stockage des vélos. Il nous manque également du matériel de protection, des râteliers, du matériel pour la réparation et l'entretien des vélos ainsi que du matériel de sécurité.

Nous relevons également le manque de temps et le manque de budget. En effet, pour le personnel, l'entretien des vélos est une tâche supplémentaire. Il serait donc pertinent de rendre cette possibilité structurelle ou dans le cas échéant, faire appel à des bénévoles pour les entretiens et/ou ateliers vélo.

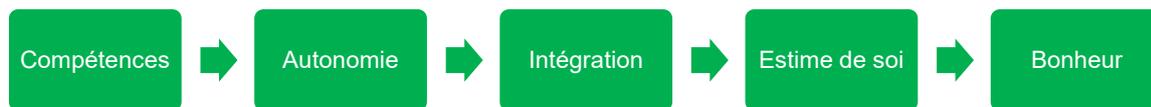
Nous avons besoin de former les résidents au code de la route et à l'usage du vélo. Pour cela, plusieurs centres ont déjà fait appel à des partenaires spécialisés dans ses thématiques (ex : le Gracq, vorming plus, Mobiel 21).

Plusieurs systèmes existent : les prêts par le service logistique avec un système de caution ou les dons (nous sommes toujours en recherche de solutions pour que les résidents prennent soin des dons).

#### **Aspirations**

Nous souhaitons promouvoir la mobilité de chaque résident qui réside dans un centre d'accueil. Bien conscients des différentes réalités des centres, nous souhaitons cependant que chaque résident puisse se mouvoir à vélo. La mobilité est un enjeu important pour Fedasil car elle est en lien avec d'autres projets que nous souhaitons mettre à l'avant plan pour ces prochaines années, tels que

l'activation des résidents. Elle jouerait également un rôle important dans le bien-être des résidents, la diminution des tensions et des incidents, dans l'intégration du résident dans la société.



### **Résultats**

Il est important de faire la distinction entre les centres d'observations et d'orientation et les centres d'accueil car les besoins ne sont pas les mêmes.

Les besoins et les enjeux en termes de mobilité diffèrent également selon le territoire et les différentes réalités géographiques.

Nous soulignons l'importance d'allouer un budget à ce projet. Il est essentiel pour pouvoir garantir aux résidents des vélos en bon état, un système de prêt (géré par le personnel ou par un travail communautaire), une infrastructure (garage/parking vélo), ...

## Axe 2. Plus sûr sur la route

Améliorer l'infrastructure (en offrant plus de sécurité ou de confort)

### 1. Améliorer la combinaison vélo & train par la SNCB

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

#### Description de la mesure

Le vélo est le mode de transport idéal à combiner avec le train pour une mobilité plus durable. Afin de faciliter encore plus cette combinaison gagnante, seront améliorés a) le stationnement vélo dans les gares, b) le transport de vélos en train, c) la mise à disposition de vélos partagés dans les gares d'arrivée, d) l'information et la communication, e) le déploiement des Points Vélo.

Suite à la demande du Ministre Gilkinet, la SNCB a réfléchi sur une nouvelle stratégie vélo & train et l'a validée en juin 2021. Elle comprend une vision intégrale sur tous les aspects, des objectifs à moyen terme et une série de quick wins pour l'été 2021. Pour une série d'éléments, la stratégie reste à concrétiser. Dorénavant, il s'agit d'aller plus loin dans la concrétisation de la vision pendant la législature actuelle.

En parallèle, les négociations sont en cours entre le Ministre Gilkinet et la SNCB pour le futur Contrat de Service Public, dans lequel seront ancrés des objectifs clairs et ambitieux en matière de vélo.

#### Indicateur(s)

1. Augmentation de places de parkings vélo, de l'espace disponible pour les vélos dans les trains, du nombre de stations équipées de vélos partagés, du nombre de pictogrammes collés aux voitures, du nombre de Points Vélo
2. Site web amélioré et création d'une app pour mieux renseigner les voyageurs qui veulent combiner vélo & train

#### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

Places de parkings vélo dans les gares : Répartis sur 21 gares, quelques 4.000 emplacements vélos supplémentaires ont été créés en 2021. Le nombre de places est passé à 112.709 en 2021 contre 108.753 en 2020. Au-delà du nombre, la SNCB continue d'aménager des parkings vélo de qualité et en libre accès dans l'ensemble du pays, avec un déploiement en étapes ; ainsi, les gares de Gand-Dampoort, Nivelles, Landen, Malines-Nekkerspoel et d'autres en ont été équipées pendant le premier semestre de 2022. En parallèle est développé le parking vélo sécurisé avec contrôle d'accès.

Espace disponible pour les vélos dans les trains : Pour ne pas attendre les délais de livraison pour le nouveau matériel roulant du type M7 déjà commandé, la SNCB a réalisé un quick win pour les lignes IC Eupen-Ostende et Bruxelles-Luxembourg. Les voitures des trains desservant ces deux lignes ont été modifiées en supprimant des sièges afin de créer de la place pour accueillir des vélos. Il s'agit de 46 voitures qui ont été modifiées à cette fin dont 32 en 2021 et 14 en plus en juin 2022. Cette transformation a permis d'augmenter d'une manière significative la capacité vélo sur les deux axes les plus fréquentés pour des voyages de loisirs avec vélo dans le train.

À titre complémentaire, la SNCB a fait rouler les trains bien adaptés pour le transport de vélos sur les liaisons touristiques les plus fréquentées pendant l'été 2021 (vers la Côte et vers l'Ardenne). Cette utilisation ciblée est maintenue en 2022.

Flocage de pictogrammes vélo : Pour les mêmes lignes IC Eupen-Ostende et Bruxelles-Luxembourg, la SNCB a commencé le flocage par de grands pictogrammes clairement visibles à l'extérieur des trains. La plupart des IC roulant sur cette liaison en ont été équipés depuis 2021. Cela concerne les voitures du type i10. Le prochain type de voitures à équiper est le modèle Break et AM96, dont le flocage a été commencé avec un prototype, puis les voitures M6 (planning 2022 à préciser). En parallèle le flocage des automotrices Desiro (AM08) progresse avec environ 200 automotrices équipées pour septembre 2022 (sur les 305 qui existent).

Gares équipées de vélos partagés : 28 gares supplémentaires ont été équipées d'une station Blue Bike depuis début 2021 (dont 5 à la mer). Ainsi, il existe 89 gares SNCB qui disposent de vélos partagés. Le déploiement continuera avec une attention particulière sur les gares situées en Wallonie.

Nombre de Points Vélo : la SNCB héberge 36 points vélo dans ses gares

Site web amélioré : l'amélioration du site web a commencé pour la partie du stationnement en gare. Au début de 2022, les informations ont été mises à jour, augmentées et structurées de manière plus claire. Ainsi, ont été créées 43 pages responsive (ou réactives) sur le site web en quatre langues pour informer sur l'ensemble de l'offre de stationnement vélo sécurisé en gare.

Création d'une app pour faciliter le transport de vélos en train : En juin 2022, la SNCB a lancé sa nouvelle app « BikeOnTrain ». Elle permet de mieux planifier les déplacements en dirigeant les voyageurs vers les trains qui sont composés par le matériel le mieux équipé pour le transport de vélos. L'intégration de ce service dans l'app SNCB générale est prévue en 2023. En parallèle, la SNCB travaille sur une meilleure information quant à la localisation exacte de la voiture-vélo par train.

Autres points : La stratégie vélo & train qui a été élaborée et validée en 2021 est plus vaste que les points mentionnés ci-dessus. Sa mise en place se fait au fur et à mesure. Ainsi, la SNCB a continué de rendre plus accessibles les quais et les trains, non seulement en faveur des voyageurs à vélo mais aussi et surtout pour les PMR et d'autres passagers avec poussettes et valises lourdes.

## **2. Faciliter l'aménagement de cycloroutes le long des rails (Infrabel et SNCB)**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

À l'exception du fonds Beliris<sup>5</sup>, le niveau fédéral n'est pas compétent pour aménager des cycloroutes. Par contre, en tant que propriétaire foncier (via Infrabel et la SNCB), il est en mesure de faciliter indirectement ces cycloroutes le long des rails. L'objectif est de conscientiser les deux entreprises ferroviaires, de rendre visible le travail déjà effectué et de faciliter activement les projets d'aménagement à venir. Pour ceci, il est prévu de :

---

<sup>5</sup> Cfr. Mesure Beliris dans ce rapport

a) créer une carte pour visualiser toutes les cycloroutes qui ont été aménagées grâce à Infrabel et à la SNCB jusqu'ici,

b) organiser un échange entre les deux entreprises d'un côté, et des membres de la Commission Vélo fédérale de l'autre (dont sont membres les managers vélo des trois Régions) afin de mieux comprendre les besoins des parties concernées et de mieux organiser le travail à l'avenir.

Concrètement, il s'agit de consolider les contacts entre les deux entreprises ferroviaires et les trois Régions, en proposant, par exemple, un modèle de convention et/ou en désignant des personnes de contact.

### Indicateur(s)

1. Critères et procédures plus clairs, personnes de contact, modèles de convention
2. Nombre de km de cycloroutes qui seront aménagées par les autorités publiques compétentes

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

Nombre de km de cycloroutes existant en 2022 : 1 216 km

### Plus de détails

1. Sur proposition du Ministre Gilkinet, le SPF Mobilité et Transport a organisé deux séances thématiques de la Commission Vélo Interfédérale en novembre 2021 et en mars 2022. En plus des membres réguliers, des représentants d'Infrabel, de la SNCB et du fonds fédéral Beliris y ont participé. Avec les représentants des trois administrations régionales et des associations de cyclistes, ils ont dressé une liste de recommandations communes concrètes. Infrabel et la SNCB étaient présentes en tant que caisses de résonance et ont contribué de manière constructive, aboutissant à des recommandations consensuelles et concrètes. Les recommandations ont été soumises en juin 2022 aux quatre ministres de la Mobilité (fédéraux et régionaux) afin d'en tirer les conclusions nécessaires.

En réaction aux recommandations reçues en mai 2022, le Ministre Gilkinet a chargé le SPF Mobilité et Transports de convoquer un groupe de travail constitué des administrations régionales, d'Infrabel et de la SNCB. Ce groupe de travail vise à améliorer la coopération dans le domaine de la politique foncière et le passage d'informations entre les autorités publiques et les deux entreprises (Infrabel, SNCB) quant à leurs plans et la stratégie à long terme. Les membres de ce groupe de travail ont convenu de désigner des personnes de contact claires et de procéder à des conventions là où elles ne sont pas encore en vigueur. En 2022, il est trop tôt pour tirer un bilan ; le fruit du travail sera visible à partir de l'année 2023.

2. L'aménagement de cycloroutes (le long des lignes de chemins de fer et sur lignes désaffectées) est une compétence communale voire provinciale ou régionale. À Bruxelles, s'y rajoute le fond fédéral Beliris. L'aménagement des cycloroutes ne fait pas partie de la mission officielle des deux entreprises ferroviaires (Infrabel et SNCB) ; elles se trouvent donc dans une « position passive » quant aux aménagements de cycloroutes envisagées dans des projets des autorités publiques. Les deux entreprises ne peuvent donc pas donner de chiffres détaillés de réalisation année par année. Le temps entre un accord et un aménagement concret peut être long et les deux entreprises ferroviaires n'ont pas toujours une vue précise sur le calendrier. En 2022, la SNCB et Infrabel ont néanmoins répertorié 1.216 km d'infrastructures cyclables situées

le long des lignes de chemins de fer et sur lignes désaffectées (entre autres RAVeL). Ces nombreux kilomètres sont, certes, le fruit d'initiatives prises par les autorités publiques compétentes mais ils n'existeraient pas sans l'attitude constructive et sans la politique foncière adaptée de la part d'Infrabel et de la SNCB. Les deux entreprises ont rendu possible l'aménagement du vaste réseau qui existe en 2022 ; grâce aux accords trouvés en 2022 entre elles et les partenaires impliqués, le réseau pourra dorénavant grandir à une vitesse supérieure.

### **3. Beliris – Développer le réseau Vélo+ du plan de mobilité GoodMove de la Région de Bruxelles-Capitale**

Ministre en charge de Beliris (Lalieux)

#### **Description de la mesure**

Dans le cadre de l'accord de Coopération Beliris entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, le fonds fédéral Beliris finance la réalisation de voies cyclo-piétonnes le long des voies de chemin de fer conformément aux priorités fixées par la Région de Bruxelles-Capitale.

#### **Indicateur(s)**

1. Nombre de km de voies cyclo-piétonne en étude de faisabilité
2. Nombre de km de voies cyclo-piétonne en étude de projet
3. Nombre de km de voies cyclo-piétonne en cours de réalisation
4. Fréquentation des voies cyclo-piétonnes à l'aide de compteur de passage, quantifier l'évolution de la part des déplacements domicile - travail à vélo

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Nombre de km de voies cyclo-piétonnes en étude de faisabilité :
  - En 2022 : 25,7 km
  - À différents stades : accompli, en cours avec finalisation en 2022 ou en 2023-2024 ou encore à commencer
2. Nombre de km de voies cyclo-piétonnes en étude de projet :
  - En 2022 : 6,5 km
  - À différents stades : accompli, en cours avec finalisation en 2022 ou en 2023-2024 ou encore à commencer
3. Nombre de km de voies cyclo-piétonnes en cours de réalisation :
  - En cours avec finalisation en 2023-2024 ou à commencer
4. Fréquentation des voies cyclo-piétonnes à l'aide de compteur de passage, quantifier l'évolution de la part des déplacements domicile - travail à vélo.
  - En cours avec finalisation en 2023-2024 ou à commencer

#### **Plus de détails**

Beliris a la charge du développement de voies cyclo-piétonnes (cyclostrades) le long des voies de chemin de fer en Région de Bruxelles-Capitale.

Une étude de projet est en cours pour la création d'une voie cyclo-piétonne (6,5km) le long des lignes de chemin de fer 28 et 50 entre la place Masui et la station de métro Jacques Brel à Anderlecht qui devrait aboutir par des premières demandes de permis en fin 2022.

Des études de faisabilité sont également en cours, de finalisation, pour définir le parcours préférentiel de voies cyclo-piétonne le long de la ligne 36 entre Diegem (fietsnelweg F3) et la place Rogier, le long de la ligne 50 entre Zellik (fietsnelweg F212) et la place Emile Bockstael à Laeken, le long de la ligne 28 entre la station de métro Jacques Brel et l'ancienne gare de Cureghem.

Une autre série d'études de faisabilité débute en septembre 2022 afin de définir les parcours le long de la ligne 26 entre Haren et le boulevard Lambermont à Schaerbeek, la ligne 28 entre la gare de Cureghem et le musée Wiels à Forest, la ligne 50A entre le musée Wiels et la frontière régionale (Neerpede) à Anderlecht, la ligne 124 entre la gare de Uccle Stalle et la Gare de Linkebeek et la ligne 161 entre la gare de Boitsfort et Watermael.

Afin de préparer au mieux la suite des études, Beliris vient de lancer une procédure de marché public afin de désigner des bureaux d'études qui seront chargés du dessin définitif et de la réalisation de ces voies cyclo-piétonnes.

Le potentiel de création de ces voies cyclo-piétonnes est de plus de 35 km.

#### **4. Mettre en place des actions concernant les comportements de conduite et de stationnement des opérateurs de colis**

Ministre de la Télécommunication et de la Poste (De Sutter)

##### **Description de la mesure**

La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. Nous voyons dans les chiffres des accidents beaucoup de ces véhicules impliqués. Cela s'explique en partie par le fait qu'il y a peu ou pas de culture de formation (obligatoire) dans ce secteur, contrairement au secteur strictement réglementé du transport lourd et des camions avec le code 95. Dans le même ordre d'idée, certains fournisseurs de colis se garent sur la piste cyclable. En conséquence, les cyclistes sont obligés de s'engager sur la route, ce qui peut entraîner des situations dangereuses. En collaboration avec diverses organisations, nous souhaitons mettre en place des actions avec le secteur concernant le comportement de conduite et de stationnement des opérateurs de colis. Nous visons une couverture nationale à travers des initiatives pour Bruxelles, la Flandre et la Wallonie. Ces actions peuvent être très diverses, allant de l'organisation de tables rondes pour discuter avec le secteur à la sensibilisation des conducteurs via les opérateurs de colis.

##### **Indicateur(s)**

1. PV de la réunion
2. Nombre d'actions entreprises
3. Table ronde entre la société civile et les acteurs pour identifier les bonnes pratiques et les actions possibles

##### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. En cours ; finalisation en 2022
2. En cours ; finalisation en 2023-2024
3. Une table ronde a eu lieu en 2022

## Plus de détails

Fin mai, Vias Institute a finalisé une étude pour cartographier les défis de manière objective.<sup>6</sup> Le 28 juin, a eu lieu une table ronde entre la société civile et les acteurs du secteur pour identifier les meilleures pratiques et les actions possibles. Un budget est prévu pour financer certaines de ces actions.

## Auto-analyse qualitative

### **Forces**

Le secteur et la société civile ont accepté de participer à la table ronde du 28 juin. Ce succès est dû au cadrage positif du projet.

Le processus se déroule comme prévu et, si tout va bien, devrait déboucher sur des actions concrètes qui seront réalisées en 2022-2023.

### **Opportunités**

Le projet suit son cours ; aucun ajustement n'est nécessaire pour l'instant.

### **Aspirations**

Nous espérons que ce projet débouchera sur des actions soutenues à la fois par le secteur et la société civile. Des actions qui doivent avant tout faire une différence concrète.

### **Résultats**

Les indicateurs sont bons, mais ce projet n'a pas encore porté ses premiers fruits.

## **5. Indiquer plus clairement dans les polices d'assurance quand le vélo est « co-assuré »**

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (De Bleeker)

### **Description de la mesure**

La communication doit être transparente et claire pour le consommateur lorsque le vélo est co-assuré dans la police d'assurance familiale ou l'assurance automobile (responsabilité civile).

### **Indicateur(s)**

Dossiers d'assurance de responsabilité civile ; divers dossiers du Médiateur des assurances (Ombudsman).

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

À commencer

2020 (derniers chiffres) : 250 - en baisse de 9% par rapport aux années précédentes.

## Plus de détails

<sup>6</sup> [Deliveries of packages - mapping challenges related to the impact on road safety and mobility in Belgium.](#)

Contacts avec les acteurs du secteur de l'assurance ainsi qu'avec l'administration (l'amélioration de la lisibilité des contrats sera une priorité pour l'association professionnelle dans les années à venir).

## **6. Identifier des pistes pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs dans le cadre de l'organisation des États Généraux de la Sécurité Routière**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

Afin d'augmenter la sécurité des citoyen.ne.s sur la route, le Ministre de la Mobilité s'est fixé comme objectif d'organiser les États Généraux de la Sécurité routière (« All for Zero ») en 2021. L'événement sera l'occasion de faire le bilan de la sécurité routière en Belgique et de proposer des nouvelles mesures concrètes pour cette législature.

Ces mesures concrètes seront rassemblées dans un Plan Fédéral de la Sécurité Routière. Le contenu de ce plan fera l'objet d'une large consultation des différentes autorités compétentes fédérales, des expert.e.s et des citoyen.ne.s.

L'opinion des citoyen.ne.s sera sollicitée sur les trois thématiques suivantes :

- Cohabiter sur la route ;
- Comportement à risque ;
- Contrôles, accompagnement et formation.

Le vélo n'est donc qu'un sujet parmi d'autres au sein du Plan Fédéral de la Sécurité Routière et lors des États Généraux de la Sécurité Routière.

### **Indicateur(s)**

1. Finalisation du plan fédéral de sécurité routière (2021) ;
2. Organisation de l'événement États Généraux (en automne 2021) ;
3. Mesures concrètes qui en découlent (2021-2024).

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Accompli
2. Accompli
3. En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

1. Le plan fédéral de sécurité routière a été finalisé en novembre 2021 et présenté lors des États Généraux de la Sécurité Routière du 23 novembre 2021.
2. Les États Généraux de la Sécurité Routière se sont bien tenus comme prévu à l'automne 2021 (le 23/11). À cette occasion, non seulement le plan fédéral de sécurité routière a pu être présenté mais également une vision partagée de la sécurité routière en Belgique soutenue par le ministre fédéral de la Mobilité et les trois ministres régionaux en charge de la sécurité routière (« All for zero »).
3. Le plan fédéral de sécurité routière contient 32 mesures réparties sur 5 axes de travail.

Le premier axe de travail concerne spécifiquement la cohabitation sur la route. Il contient 7 mesures qui devraient permettre d'améliorer la sécurité des cyclistes sur les routes.

1. Actualiser et clarifier le code de la route ;
2. Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables ;
3. Renforcer la prise en compte du facteur poids des véhicules en matière de sécurité routière ;
4. Renforcer les contrôles relatifs aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables ;
5. Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service de la police ;
6. Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers ;
7. Améliorer la connaissance des usagers.

Au-delà de ces mesures spécifiques, l'ensemble du plan vise à augmenter la sécurité sur les routes et sa mise en œuvre va contribuer à créer les conditions nécessaires au développement de la mobilité active et donc du vélo.

Une évaluation intermédiaire du plan aura lieu annuellement. La première est prévue le 21/11/2022.

### Auto-analyse qualitative

#### **Forces**

- *De quelle réussite sommes-nous le plus fiers ?*

Le niveau d'ambition du plan fédéral est particulièrement élevé. Il ne sera pas facile de mettre en œuvre ces 32 mesures avant 2025 mais le fait de s'être accordé avec les trois ministres fédéraux sur ce niveau d'ambition est déjà une belle réussite.

- *Quelles sont les ressources/compétences sur lesquelles nous nous appuyons/sommes appuyés pour réussir ?*

La réalisation du plan fédéral et l'organisation des États généraux de la sécurité routière ont nécessité un engagement sans faille de nombreux collaborateurs du SPF Mobilité et Transport et de Vias Institute. L'expertise et les qualités humaines des équipes ont joué un rôle prépondérant pour la réalisation de ces résultats.

- *Qu'est-ce qui nous différencie positivement ?*

Nous mettons tout en œuvre pour élaborer avec l'ensemble de parties prenantes une dynamique cohérente.

- *Qu'est-ce que nos « cibles » (les destinataires de la mesure) apprécient particulièrement ?*

Les usagers de la route ont eu l'opportunité de donner leur avis lors de la phase de préparation du plan fédéral de sécurité routière. De nombreuses mesures répondent à des inquiétudes ou des souhaits émis par des citoyens.

#### **Opportunités**

- *Quels ont été les obstacles à la mise en œuvre de la mesure que nous avons rencontrés ?*

Les contraintes de temps sont importantes pour les projets d'envergure. Le fractionnement des compétences en matière de sécurité routière implique de concerter un nombre important de partenaires (fédéraux et fédérés), ce qui complexifie l'émergence d'un

consensus.

- *Des opportunités de mise en œuvre plus facile et/ou rapide existent-elles maintenant ?*

La création d'un groupe de travail interfédéral facilite désormais la concertation entre les principaux partenaires.

### **Aspirations**

- *Quelle est notre ambition profonde ?*

L'amélioration de la sécurité routière est un objectif en soi car il permet d'éviter de nombreux drames. La sécurité des usagers actifs est une condition sine qua non pour la poursuite du déploiement d'une mobilité plus durable.

- *Quelle image souhaitons-nous donner ?*

Le leitmotiv du projet est concentré dans le slogan « All For Zero » : il s'agit de mettre en avant une dynamique cohérente, rassembleuse, tournée vers un objectif commun à tous.

- *Comment la mesure peut-elle (encore) évoluer ?*

Les diverses mesures contenues dans le plan fédéral et interfédéral seront précisées lors de leur mise en œuvre. La sécurité routière et la mobilité sont en constante évolution, de sorte que les mesures seront certainement appelées à évoluer dans le temps.

- *Comment cette mesure se démarque-t-elle de tout ce qui se fait « ailleurs », donc quelle est sa plus-value, son originalité ?*

L'originalité réside notamment dans l'implication de tous dans le récit (implication des citoyens via des enquêtes et de panels, concertation régulière avec les autorités régionales).

### **Résultats**

- *Où en sommes-nous par rapport à nos indicateurs ? En faut-il d'autres ?*

L'évaluation intermédiaire annuelle de l'état d'avancement du plan fédéral et plus généralement de la dynamique All For Zero prévue en novembre prochain devrait fournir un état d'avancement plus précis pour chacune des mesures.

## **7. Veiller au vélo sur le lieu de travail : sécurité et bien-être**

Ministre de l'Economie et du Travail (Dermagne)

### **Description de la mesure**

Les différents obstacles à l'utilisation du vélo pour le trajet domicile-travail doivent être supprimés ou, à tout le moins, atténués. Parmi ceux-ci, figurent notamment le rangement du vélo (et des éventuels accessoires ou vêtements adaptés) en toute sécurité au sein des locaux de l'employeur, la possibilité de changer de tenue et/ou de se rafraîchir, ainsi que la potentielle recharge de la batterie. D'autres commodités ou aménagements du lieu de travail peuvent être envisagés en fonction des possibilités de l'entreprise et des besoins des travailleurs liés à des risques spécifiques.

Le Conseil National du Travail (CNT) sera interrogé à ce propos en lui demandant d'associer le Conseil Supérieur pour la Prévention et la Protection au Travail (CSPPT). Le cadre

réglementaire actuel est-il suffisant et comment pourrait-il être amélioré pour que le sujet soit pris en considération dans un maximum d'entreprises ?

### **Indicateur(s)**

Quantifier l'évolution de la part des déplacements domicile - travail à vélo.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

À la suite de nombreux contacts formels et informels, il a été estimé plus opportun de :

- Associer également le Conseil Central de l'Économie (CCE) à la demande d'avis au CNT et au CSPPT ;
- Attendre avant de formaliser cette demande d'avis d'avoir reçu les premiers éléments de réponse et l'avis des partenaires sociaux relatifs à la demande concernant les indemnités kilométriques.

## **8. Lancer une étude par quartier militaire afin d'envisager l'installation de bornes de chargement pour les vélos électriques**

Ministre de la Défense (Dedonder)

### **Description de la mesure**

En fonction de divers critères, un quartier peut investir localement et lancer, maintenir et développer des initiatives visant à promouvoir l'utilisation du vélo. Dans les grands quartiers militaires, des parkings à vélos sont déjà prévus et ceux-ci sont couverts dans la mesure du possible (cela concerne actuellement 31 quartiers avec un total de 231 places de stationnement couvertes). Une étude peut également être lancée afin d'envisager l'installation de bornes de chargement pour les vélos électriques.

### **Indicateur(s)**

1. Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo
2. Nombre d'études lancées
3. Nombre de bornes de recharge pour vélos électriques placées

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. En 2022 : 4541 militaires et 197 civil.e.s
2. 2 études lancées ; finalisation en 2023-2024
3. À commencer

### **Plus de détails**

Il est prévu que tout le monde puisse recharger sa batterie sur son lieu de travail après approbation de son commandant de quartier. La procédure fait l'objet d'une note interne: DGMR-SPS-DSINFR-ISTX-001.

Celle-ci sera adaptée dans les prochaines semaines à tous les vélos électriques ou moyens de transport d'une puissance maximale de 1600W (Speed pedelec, Segway, onewheel...).

## **9. Mieux intégrer la dimension vélo dans les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments**

Secrétaire d'État chargé de la Régie des bâtiments (Michel)

### **Description de la mesure**

La mesure vise à intégrer de manière plus systématique la dimension vélo dans les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments :

- D'une part en profitant des nouveaux projets de rénovation ou de construction ;
- D'autre part en apportant des aménagements raisonnables aux bâtiments existants pour lesquels des projets de rénovation ne sont pas (encore) programmés.

Concrètement, il est proposé de :

- Effectuer une analyse systématique d'opportunité et de faisabilité de l'intégration de la dimension vélo tant pour les travailleurs que pour les visiteurs dans l'ensemble des projets de rénovation et de nouvelle construction; il s'agira en pratique, au moment de l'élaboration du cahier des charges, de prendre attitude afin de permettre à l'ensemble des travailleurs et des visiteurs qui le souhaitent de profiter d'infrastructures permettant de garer des vélos de façon sécurisée (arceaux), ainsi que des endroits de stockage pour le matériel (casiers pour les casques et batteries), ou encore l'installation de douches, en tenant compte des circonstances locales ;
- Effectuer, le cas échéant avec les occupants, une analyse ciblée des besoins relatifs à la promotion du vélo sous forme de screening des bâtiments non visés par un projet de rénovation, avec pour objectif d'ensuite pouvoir les équiper de manière adéquate ;
- Permettre à la Régie des bâtiments et aux occupants des bâtiments qu'elle gère, de recourir à un contrat-cadre d'aménagements en lien avec la pratique du vélo (arceaux, casiers, etc.), facilitant une commande standardisée et rapide de ces fournitures ; contrat pouvant par exemple être lancé dans le cadre de la politique d'achats fédérale (arrêté royal du 22 décembre 2017).

### **Indicateur(s)**

L'évaluation se fera lors de l'installation effective des dispositifs sur les différents sites :

1. Nombre de bâtiments équipés
2. Nombre de dispositifs placés
3. Nombre de clients de la Régie ayant fait appel au contrat-cadre

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

À entamer

### **Plus de détails**

Les différentes demandes concernant les sites à équiper pourraient être réalisées sur base d'un contrat-cadre à encore établir (à voir par qui au sein de la CMS (Centrale de marchés pour services fédéraux), sous réserve de l'application du règlement administratif qui spécifie que les infrastructures vélos sont à charge de la Régie des Bâtiments à la condition que celles-ci soient approuvées lors de l'établissement du programme des besoins du client.

Elles sont les suivantes à ce jour (liste non exhaustive) :

Nom du projet	N° Site	Nom du site	Client	Commune
Installation d'une zone de stationnement pour vélos	210584	Police fédérale et Parquet HALLE VILVOORDE	PolFed	ASSE
Installation "sécurisée" pour vélos	611556	Police Judiciaire	PolFed	EUPEN
Créer douches/vestiaires/parkings vélos	311102	Koopmanstraat	PolFed	BRUGES
Construction d'un abri pour vélos sur le parking sécurisé du palais de Justice	611460	Palais de justice	SPF Justice	EUPEN

Les projets déjà exécutés sont les suivants (liste non exhaustive sur base des informations disponibles) :

Nom du projet	N° Site	Nom du site	Client	Commune
Abri pour vélos	910157	Police Judiciaire	PolFed	NAMUR
Abri pour vélos	910987	Poste de circulation	PolFed	DAUSSOULX
	910131	Centre administratif	PolFed	NAMUR
Installation d'un parking pour +- 5 vélos et de plots	810386	AGR		ARLON
Fourniture et pose d'un Abris pour vélos	611173	Archives de l'Etat	Archives de l'Etat	LIEGE
Aménagement d'un parking (avec abri vélo/moto)	610054	Protection civile	Protection civile	CRISNEE

Les opportunités sont bien entendu les chantiers qui sont en cours de démarrage, pour lesquels une installation vélo, pour autant qu'elle soit approuvée par l'inseption des finances des clients de la Régie des Bâtiments, peut être facilement réalisée. Dans ce cas, le recours à un contrat-cadre n'est pas nécessaire.

De plus, les utilisations des vélos mis à disposition des occupants du siège central de la Régie des Bâtiments sont les suivantes (données recueillies à partir de février 2022)

Février : 2

Mars : 5

Avril : 5

Mai : 5

Juin : 16

## 10. **Obtenir une vue d'ensemble de l'infrastructure existante (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Il est demandé à chaque organisme fédéral de dresser un état des lieux des infrastructures existantes pour les cyclistes : douches, vestiaires, matériel de réparation, places, bornes de recharge, etc.

Cet inventaire sera réalisé en collaboration avec la Régie des Bâtiments et servira de point de départ pour déterminer les besoins de base par emplacement (également en fonction de l'enquête – voir fiche « Sondage auprès des membres du personnel ») avec au moins les éléments suivants :

- Nombre d'abris à vélos et type (vélo normal, vélo cargo, vélo électrique) avec des directives claires concernant la largeur du guidon, etc. ;
- Nombre de points de recharge et capacité de recharge ;
- Nombre de douches ;
- Nombre de casiers.

Sur cette base, il sera alors possible de déterminer où l'amélioration de l'infrastructure existante est appropriée.

### Indicateur(s)

- Inventaire
- Évolution de l'infrastructure par une répétition de l'enquête

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

L'inventaire est en cours ; une partie des données a pu être rassemblée et la réflexion porte actuellement sur un système à optimiser d'ici à la fin de 2023.

Ci-dessous, des exemples de données récoltées pour deux bâtiments :

Données en 2021 et 2022 :

- Parking vélo : 4 « U » inversés
- Points de recharge et capacité : en cours ; finalisation en 2023-2024
- Nombre de douches : 4
- Nombre de casiers : 20

### Auto-analyse qualitative

#### **Forces**

Par suite du déménagement, l'Office National des Vacances Annuelles (ONVA) se situe à 8 minutes à pied de la gare centrale à Bruxelles.

L'ONVA a résolu les 4 non-conformités de son plan de déplacement d'entreprise 2017.  
Opportunités

#### **Opportunités**

L'ONVA a pris connaissance d'un rapport d'un IPSS émis par les pompiers de Bruxelles requérant notamment un système de sprinklage dans le local de recharge de NVEI. Cela nécessiterait des modifications techniques et structurelles.

#### **Aspirations**

L'ONVA ambitionne de créer un parking de recharge pour NVEI (Nouveaux Véhicules Électriques Individuels) dès que la législation établira un cadre clair.

#### **Résultats**

L'ONVA ne dispose plus de véhicule d'entreprise.  
Le taux d'occupation du parking est notoire.

## **11. Créer et améliorer l'offre de parking pour les vélos au Théâtre Royal de la Monnaie (TRM)**

Ministre des Institutions culturelles fédérales (Wilmès – Lahbib)

### **Description de la mesure**

Le TRM a déjà entrepris, dans le cadre de sa stratégie de durabilité, beaucoup d'initiatives pour le transport vers le lieu de travail de ses employés. Grâce à diverses mesures mises en place par le théâtre et à la localisation du théâtre en plein centre-ville, le TRM a un taux exceptionnel d'utilisation du transport en commun (plus de 85% du personnel) et on constate que de plus en plus d'employés prennent le vélo pour venir à leur lieu de travail.

Le TRM dispose d'un parking vélo couvert et sécurisé pour le personnel, répondant aux normes de la Région bruxelloise (Plan de déplacement d'entreprise - PDE). Il sera étudié la manière dont le personnel ainsi que le public de la Monnaie peuvent être encore davantage sensibilisés à l'utilisation du vélo, en veillant à ce qu'il y ait suffisamment de places sécurisées pour garer les vélos, notamment autour du théâtre. Par ailleurs, une réflexion sera entamée sur la mise en place de bornes pour le chargement des vélos électriques. Tout cela sera notamment discuté lors de la conclusion du nouveau contrat de gestion.

### **Indicateur(s)**

1. Nombre de places de parking vélo sécurisées en surface ;
2. Nombre de places de parking vélo en souterrain ;
3. Nombre de bornes de recharges vélo en souterrain ;
4. Communication au public des facilités de parking offertes pour les vélos par le TRM.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

Art 13 du nouveau contrat de gestion du TRM :

*« Le TRM s'engage à poursuivre cette démarche en ancrant les principes de durabilité dans sa stratégie de développement, dans son fonctionnement et le déroulement de ses activités, en tant que maison d'opéra intégrée ».*

Les actions prioritaires identifiées dans le cadre de la politique vélo du théâtre sont les suivantes :

- La Monnaie a introduit en octobre 2021 auprès des services de la Ville de Bruxelles une demande d'ajout de 50 places de parking vélo autour du théâtre, pour le public et les visiteurs de la Monnaie. Le bénéfice de cette mesure s'étendra au-delà du théâtre ;
- Une réflexion est en cours pour réinstaller à l'automne 2022 un parking temporaire sécurisé à côté du théâtre, durant les soirées de spectacles. Une première action de ce type menée avec succès en partenariat avec parking.brussels à l'automne 2021. Elle a permis à 500 spectateurs de garer leur vélo en toute sécurité durant la durée du spectacle ;
- Plus largement, le théâtre mène une réflexion sur la mobilité du public avec une attention portée sur l'accessibilité en moyens de transport alternatifs ;
- Le théâtre étudie la possibilité de mettre à disposition des bornes pour le chargement des vélos électriques du personnel et des artistes ;

- Le théâtre partage ses expériences et pratiques en matière de durabilité via divers réseaux d'échanges entre maisons d'opéras européens ;
- Par ses diverses actions visant à réduire ses émissions CO<sub>2</sub>, le théâtre participe aux efforts du territoire de la Ville de Bruxelles et de la Région de Bruxelles-Capitale en vue de la neutralité carbone en 2050.

## **12. Étudier les possibilités de création et amélioration de l'offre de parking pour les vélos à BOZAR**

Ministre des Institutions culturelles fédérales (Wilmès - Lahbib)

### **Description de la mesure**

Par le passé, BOZAR a déjà mené une réflexion sur les possibilités d'améliorer l'offre de stationnement sécurisé pour les vélos, tant de ses employés que de son public.

Malheureusement, cette réflexion fut interrompue pour diverses raisons dont, notamment, la survenue d'un incendie. Cet épisode malheureux a imposé de réorienter certaines priorités. Pourtant, BOZAR, dans le cadre de sa volonté de s'inscrire dans une stratégie de durabilité, ne renonce pas à l'idée de pouvoir développer dans ses locaux ou à proximité immédiate de ses bâtiments, cette offre de parking pour les vélos de tous types (vélos cargos, vélos électriques...), tant pour ses propres besoins de fonctionnement que pour ses employés et son public.

BOZAR étudiera les possibilités de création et d'amélioration de l'offre de parking pour les vélos.

### **Indicateur(s)**

Mener une étude sur les possibilités de développer l'offre de parking pour les vélos des employés, de fonctionnement et du public.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

Art 31 du nouveau contrat de gestion de BOZAR :

*« L'État et la Société mettront tout en œuvre pour adapter le bâtiment et les espaces aux normes en vigueur en matière de développement durable, d'environnement et d'énergie renouvelable. La Société accorde par ailleurs une attention particulière à la mobilité durable et à la place du vélo en ville. »*

## Axe 3. Tou.te.s à vélo

Rendre l'option vélo évidente et normale (parfois en jouant sur le côté symbolique)

### 1. *Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service de la police*

Ministre de l'Intérieur (Verlinden)

#### Description de la mesure

Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service de la police, notamment tout terrain, dans le cadre philosophique et culturel de la Police intégrée, tel qu'il est exprimé dans le texte politique « Vers la Police d'excellence ».

La promotion du vélo tout terrain au sein des services de police est intégrée dans le développement de l'organisation. La création d'une équipe vélo est un plus, mais pas une nécessité.

Le groupe de travail au sein de la Commission Permanente de la Police Locale (CPPL) travaille sur les dossiers de reconnaissance de la formation « vélo de service tout-terrain » - dans la configuration de base et avancée - et sur la stimulation de la création d'un marché uniforme en ce qui concerne tous les aspects logistiques.

Le vélo de service tout terrain de la police est promu et devient un moyen d'effectuer des missions de police opérationnelles, en plus des éventuels déplacements administratifs qu'il permet. Les membres du personnel qui l'utilisent (ou doivent l'utiliser) le font dans un rôle de soutien, ou en exécution des tâches qui leur sont spécifiquement assignées, c'est-à-dire toutes les missions d'intervention possibles avec éventuellement une attention particulière pour les missions de circulation. Cela dépend de la vision du Chef de Corps (CC) et/ou du supérieur par rapport à l'organisation du service/corps de police.

Le dossier de reconnaissance de la formation accorde de l'attention (1) à la place et au rôle du fonctionnaire de police et de son véhicule dans l'organisation policière, (2) à son attitude et à ses actions/comportements lorsqu'il est en contact avec le citoyen.

Les compétences de base en matière de techniques et de tactiques d'intervention, notamment celles liées à l'usage légitime de la force et de la violence, mais aussi les compétences en matière de communication et les premières réparations du véhicule sont abordées. Sont également abordées l'attitude par rapport à la manipulation prudente du matériel, mais aussi de la préparation physique et le bien-être.

#### Indicateur(s)

Nombre actuel d'agents de police, organisés en équipe ou non, travaillant (quotidiennement) avec un vélo de service tout terrain.

#### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

Chiffres non disponibles actuellement ; en cours ; finalisation en 2023-2024

#### Plus de détails

La formation a été reconnue et a débuté à Bruxelles.

Elle sera évaluée et ensuite donnée par d'autres écoles de police (Anvers et Gand avec certitude).

La première formation en langue française aura également lieu en 2022.

On peut estimer que 100 personnes seront formées par an.

## **2. Mettre en place une équipe cycliste à l'aéroport de Bruxelles-National**

Ministre de l'Intérieur (Verlinden)

### **Description de la mesure**

L'intention est de mettre en place une brigade cycliste à la police aéronautique de Bruxelles-National. Les raisons sont :

- Le respect de l'environnement ;
- La rapidité d'action dans certains endroits difficiles d'accès ou non accessibles en véhicule (petites routes autour du tarmac, ...) ;
- La réduction de coûts (moins cher que les véhicules) ;
- Le mauvais état du parc de véhicules de la police aéronautique.

Le projet est en cours : appel d'offres, rencontres avec les partenaires (dont la Brigade Anti-Criminalité (BAC) qui accueille le projet), analyses de risques, ...

### **Indicateur(s)**

Création d'une brigade vélo à BruNat.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

À commencer

### **Plus de détails**

Le projet a été reporté sine die pour des raisons budgétaires.

## **3. Rendre les livraisons de colis plus durables**

Ministre de la Télécommunication et de la Poste (De Sutter)

### **Description de la mesure**

La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. En plus des émissions de CO2 supplémentaires, les livraisons de colis causent souvent beaucoup de nuisances dans les villes et les communes. La Ministre de La Poste et de l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT) mettra en place une initiative pour examiner, avec le secteur, les universitaires et les organisations intéressées, comment rendre le commerce électronique en Belgique plus durable. Pour y parvenir, les opérateurs postaux/colis devront travailler sur des méthodes de livraison plus durables, telles que les vélos cargo, les camionnettes électriques et les distributeurs de colis. Moins d'émissions de CO2, moins de poussières fines et moins de camionnettes augmenteront la qualité de vie et l'accessibilité des cyclistes sur les routes belges dans les villes et communes.

### **Indicateur(s)**

1. PV de réunion
2. Nombre d'actions entreprises

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

- Le 20 décembre 2021, la vice-première ministre De Sutter a demandé au Conseil Central de l'Économie (CCE) un avis sur l'écologisation du commerce électronique.
  - o L'avis du CCE a été rendu le 12 mai 2022<sup>7</sup>
- Budget prévu pour une étude sur les instruments de gouvernance qui peuvent contribuer à une logistique durable des colis.
  - o Appel d'offres émis
  - o L'étude devrait être finalisée en 2023-2024
- Budget prévu pour une étude sur l'avenir des distributeurs automatiques de colis en Belgique
  - o Appel d'offres attribué
  - o L'étude devrait être finalisée d'ici à fin 2022
- Une étude sur la mesure du CO2 et la transparence de l'impact environnemental du secteur postal
  - o L'étude est livrée
- Une étude sur le comportement des opérateurs de colis en matière de conduite et de stationnement
  - o L'étude est livrée

### Auto-analyse qualitative

#### **Forces**

Chacune des actions décrites implique la société civile, le secteur, les universitaires et les gouvernements.

Toutes les actions sont concrètes et il existe un chemin clair vers les résultats.

Les actions sont construites scientifiquement et l'on cherche une approche à laquelle toutes les parties prenantes peuvent s'identifier.

#### **Aspirations**

Nous espérons que ces actions contribueront à terme à rendre la circulation (cycliste) plus sûre, à réduire le nombre de voitures et à augmenter le nombre de vélos-cargos, et à réduire la pollution atmosphérique.

## **4. Faciliter l'utilisation du vélo par les femmes**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet) et Secrétaire d'État à l'Égalité des genres (Schlitz)

### **Description de la mesure**

Malgré les multiples effets positifs environnementaux, sociétaux et physiques du vélo comme mode de déplacement, le nombre de femmes qui se déplacent à vélo en Belgique reste inférieur à celui des hommes. Selon l'enquête Monitor<sup>8</sup> du SPF M&T la part modale du vélo dans les déplacements est de 13 % pour les hommes et de 10 % pour les femmes. Des efforts supplémentaires sont donc nécessaires pour rendre plus accessible le vélo aux femmes. Pendant toute la législature, la Secrétaire d'État et le Ministre de la Mobilité prévoient une série de mesures pour ce faire.

Il est prévu entre autres d'organiser :

<sup>7</sup> Agenda de la durabilité pour l'e-commerce et la logistique belges

<sup>8</sup> Enquête Monitor sur la mobilité des Belges

1. Une séance ad hoc de la Commission Vélo fédérale pour explorer le sujet (2021) ;
2. Une demi-journée d'étude pour aller plus loin et pour définir des champs d'actions (2022);
3. Une visite de terrain lors de la Semaine de la Mobilité (2021) ;
4. Un appel à projets pour une activité sur le terrain qui rend visible les associations qui rendent plus accessible le vélo aux femmes (2022).

### Indicateur(s)

La réalisation des quatre mesures listées ci-dessus.

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

1. La séance de la Commission Vélo fédérale a bien eu lieu
2. La préparation de la demi-journée d'étude est en cours ; devrait avoir lieu avant fin 2022
3. Une visite de terrain a été organisée lors de la Semaine de la Mobilité (2021)
4. Vélo et femmes : en cours ; finalisation avant fin 2022

### Plus de détails

- Une visite de terrain dans le cadre de la semaine de la mobilité a eu lieu le 16 septembre 2021 à Bruxelles. Le Ministre de la Mobilité et la Secrétaire d'État à l'Égalité des genres ont rencontré deux associations qui œuvrent en faveur d'un plus grand nombre de femmes à vélo : "Women in Cycling" et "Molembike". La première association promeut l'égalité et la diversité dans le secteur du cyclisme, traditionnellement dominé par les hommes. Il vise à garantir que les différentes expériences des femmes soient prises en compte et qu'elles soient représentées dans les organes de décision, les politiques et tous les processus affectant le secteur du cyclisme. L'association Molembike, quant à elle, est principalement active au niveau local et aide les femmes de manière très concrète en leur donnant accès à des vélos. Leurs membres ont accueilli les deux membres du Gouvernement sur la place Schuman et se sont rendus ensemble à vélo dans leurs locaux à Molenbeek, où ils leur ont expliqué la réparation des vélos et comment ils ont appris à faire du vélo. La visite des lieux a mis en évidence le travail important des deux associations et a encouragé les participants à aller plus loin dans leur mission.
- En organisant la Commission interfédérale vélo, le SPF Mobilité & Transport veut contribuer à une politique cycliste plus harmonisée en Belgique et mettre en évidence des thèmes importants. À cette fin, une session thématique spéciale a été organisée le 8 octobre 2021 sur "les femmes à vélo" dans le but d'explorer le sujet. Lors de cette réunion, les sujets suivants ont été présentés et discutés : le plan d'action fédéral Gender Mainstreaming du SPF Mobilité et Transports, l'étude "Être femme et cycliste dans les rues de Bruxelles" de Pro Velo et une étude "Vélo et genre" d'une chercheuse de la VUB. Les représentants des associations cyclistes, des administrations régionales et des cabinets des deux membres du Gouvernement ont déclaré que cette réunion était une révélation importante et que ce sujet méritait beaucoup plus d'attention
- Chaque année, le SPF Mobilité et Transports octroie une série de subventions aux associations pour soutenir la politique de mobilité. L'un des trois thèmes clés de 2022 est celui des femmes à vélo. Un appel à projets a été envoyé aux différentes parties et relais intéressés. Les projets de mobilité doivent être axés sur le thème des "inégalités de mobilité liées aux questions de genre".

- Chaque année, le SPF Mobilité et Transports organise une demi-journée d'étude sur des thèmes d'actualité avec une approche pratique. Après l'édition "commuting by bike" en 2021, le SPF Mobilité et Transports se penchera à nouveau sur le vélo en 2022. En coopération avec l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, le thème de cette année est "les femmes à vélo". L'événement public destiné aux spécialistes et à toutes sortes de parties intéressées est prévu pour le 21 septembre 2022. Il fait suite à la première session thématique exploratoire de la Commission Vélo. L'événement vise à mettre davantage en évidence le thème et à identifier les domaines d'action possibles.

### **Auto-analyse qualitative**

#### **Aspirations**

La séance thématique de la Commission cycliste interfédérale consacrée à ce thème a constitué une bonne introduction au sujet. Il en est résulté, entre autres, un appel à toutes les parties prenantes réunies autour de la table pour qu'elles effectuent des recherches plus spécifiques sur la façon dont les femmes se déplacent à vélo et sur les tendances qui existent. Le SPF Mobilité et Transports tentera d'en tenir compte dans ses nouvelles enquêtes.

La réunion a également conclu que les mesures symboliques sont aussi importantes pour ce thème. À tous les niveaux, dans les organismes publics ou les entreprises, davantage de femmes devraient être encouragées à utiliser leur vélo, par exemple par des femmes cadres qui se déplacent également à vélo.

## **5. S'engager à communiquer sur l'obligation d'assurance pour certains vélos**

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (De Bleeker)

### **Description de la mesure**

Le vélo électrique a le vent en poupe. Toutefois, les consommateurs doivent également savoir qu'il existe certaines obligations en fonction du produit.

Cette mesure vise à informer le consommateur de l'obligation d'assurance. Les vélos électriques diffèrent dans leur fonctionnement et les conditions d'assurance qui leur sont attachées sont différentes.

Une distinction peut être faite entre :

- Le vélo avec assistance au pédalage :

Ces vélos ne sont pas soumis à l'assurance automobile obligatoire. La responsabilité pour ce type de vélo peut être couverte par l'assurance responsabilité civile familiale ou vie privée.

- Le vélo avec assistance au démarrage ou au garage :

L'obligation de souscrire une assurance responsabilité civile automobile pour ce type de vélo dépend de la vitesse maximale du vélo. Dans la mesure où ce type de vélo ne dépasse pas 25 km/h du fait de la puissance mécanique, il n'y a pas d'obligation d'assurance. En revanche, l'assurance est obligatoire pour les bicyclettes qui dépassent

une vitesse de 25 km/h en raison de la force mécanique. Dans ce cas, il est nécessaire de souscrire une assurance auto RC.

### **Indicateur(s)**

Dossiers chez l'Ombudsman des assurances concernant l'Assurance responsabilité civile

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Derniers chiffres - 2020 : 250 ; en baisse de 9% par rapport aux années précédentes. À commencer

### **Plus de détails**

Recommandation du Médiateur/Ombudsman des assurances : Communiquer de manière claire, précise et transparente.

## **6. S'engager à communiquer sur la garantie légale et l'obligation de réparation**

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (De Bleeker)

### **Description de la mesure**

Dans le document d'orientation de la Secrétaire d'État, la transparence est le fil conducteur. Par cette mesure, nous souhaitons nous assurer que les consommateurs aient connaissance de leurs droits et soient pleinement informés. Si nécessaire, nous pourrions indiquer le sens vers où aller.

Les consommateurs doivent savoir qu'ils jouissent de droits différents avant et après l'achat d'un vélo. La mesure proposée garantira que les consommateurs en soient conscients afin qu'ils puissent faire un choix en connaissance de cause. Lors de l'achat d'une bicyclette, le vendeur doit fournir au consommateur certaines informations sur le produit, le prix, les coûts supplémentaires, la garantie, etc.

Le Secrétaire d'État sensibilisera les consommateurs afin qu'ils sachent que les réparations peuvent être effectuées dans le cadre de la garantie légale. Lors de l'achat d'un bien de consommation,

Les consommateurs ont droit à la garantie légale : le vendeur doit fournir une garantie pour tout défaut de conformité du bien qui se révélerait dans les deux ans suivant l'achat. Ils seront peut-être moins tentés d'acheter des vélos moins chers dans un autre pays hors de l'UE sur l'internet, où cette garantie fait souvent défaut. De cette manière, le revendeur local est également soutenu.

En outre, il sera également clairement indiqué ce que le consommateur doit faire si ces droits ne sont pas respectés :

- Hotline
- Options de résolution extrajudiciaire d'un litige de consommation par le biais du service du médiateur des consommateurs

### **Indicateur(s)**

Les indicateurs ont été précisés par rapport à ceux de 2021

1. Totalité des rapports garantissant la hotline de l'inspection économique ;
2. Totalité des cas du médiateur des consommateurs concernant la garantie légale / cas concernant les bicyclettes
3. Nombre total de cas du Médiateur des consommateurs (Ombudsman) concernant le service après-vente / cas concernant les bicyclettes

### Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022

En cours : sera achevé en 2023-2024

1. Données 2021: 578  
En 2022: 209
2. En 2021, 566 dossiers dont plus spécifiquement pour le vélo : 26 \*voir détails ci-dessous  
En 2022, dossiers vélo : 9 (données les plus récents)
3. En 2021, nombre total de dossiers du Service du Médiateur des consommateurs (Ombudsman) concernant le service après-vente / dossiers concernant les vélos : 359 dont plus spécifiquement les vélos : 1  
En 2022, dossiers vélo : 0 (données les plus récentes)

### Plus de détails

1. Nombre de dossiers Ombudsman concernant des vélos pour l'année 2021 : 67

Catégorie de problème :	
Garantie légale non accordée	26
Garantie commerciale non accordée	1
Changement de prix	3
Défauts	4
Non-respect de la commande	3
Paiement (acompte...)	1
Service après-vente	1
Clauses contractuelles abusives	3
Inconnu	2
Partiellement livré	1
Non livré	10
Publicité mensongère	1
Facture déloyale	1
Manque d'information	1
Autre	9

2. Nombre de dossiers Ombudsman concernant des vélos jusqu'au 30/05/2022 : 21

Catégorie de problème :	
Garantie légale non accordée	9
Changement de prix	2
Discrimination par les prix	1
Défauts	2
Délai	1
Ne répond pas à la commande	2
Paiement (paiement anticipé...)	1
Non livré	2
Résiliation du contrat	1

- Tout problème de consommation mérite une solution. Bien entendu, cela n'est possible que si le consommateur est familiarisé avec les services de médiation existants. À

l'heure actuelle, les consommateurs ayant des questions, des rapports ou des plaintes concernant des produits et des services n'ont pas de point de contact unique, et les informations pertinentes ne sont pas fournies aux consommateurs de manière adéquate et uniforme. C'est également le cas pour les consommateurs qui achètent un vélo. Le projet proposé est une plateforme numérique centrale qui fonctionne comme une "passerelle" vers les informations et les services relatifs à la protection des consommateurs. Le consommateur peut consulter les informations pertinentes sur cette plateforme et, si nécessaire, soumettre sa question, son rapport ou sa plainte. En d'autres termes, il ne doit plus chercher le service, l'administration, le comité des litiges, le médiateur ou autre service compétent.

- Timing : les préparatifs nécessaires ont déjà été faits. Après l'étude de faisabilité, l'objectif est que la plateforme numérique centrale soit opérationnelle en 2023.
- Le nouveau cadre juridique relatif aux périodes de garantie doit offrir une protection forte, claire et uniforme aux consommateurs. Les consommateurs qui achètent des produits avec lesquels il s'avère que quelque chose ne va pas quelque temps plus tard pourraient déjà invoquer des périodes de garantie légalement déterminées. Dans ce délai, les marchandises défectueuses doivent être réparées, remplacées ou compensées gratuitement.
- Calendrier : à partir du 1er juin 2022, ces périodes de garantie et le cadre juridique qui les entoure seront uniformisés et donc beaucoup plus simples et clairs.
- Les éléments les plus importants concernant les bicyclettes :
  - Garantie de deux ans pour les nouveaux produits

Une période de garantie de deux ans s'appliquera à tous les produits nouvellement achetés. Les consommateurs qui découvrent un défaut pendant cette période ont le droit de faire réparer ou remplacer le produit. Si cela n'est pas possible, le consommateur doit être indemnisé.

- Deux ans de renversement de la charge de la preuve

Pendant toute la période de garantie de deux ans, les consommateurs ne devront plus prouver eux-mêmes que le défaut était déjà présent au moment de l'achat du produit. Le vendeur doit être en mesure de prouver le contraire et doit apporter la preuve que le défaut provient du consommateur. Selon les anciennes règles, ce n'était le cas que pendant les 6 premiers mois. Cela a souvent été source de confusion pour les consommateurs.

## **7. Sensibiliser les institutions participantes à la politique vélo (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

### **Description de la mesure**

Le réseau des Mobility Managers (mesure concernée) développe une démarche de sensibilisation avec au moins les éléments suivants :

- Actions de communication

- Efforts de formation (par exemple, une conduite sûre)
- Opportunités de tester des vélos
- Cartes cyclistes (en collaboration avec Bruxelles Mobilité)

Toutes les institutions participantes devront mettre à disposition un certain nombre d'outils de communication afin d'orienter la politique cycliste et de rendre ainsi le vélo plus attrayant. En outre, la communication disponible sera passée au crible (par exemple, dans une description d'itinéraire vers un bâtiment du gouvernement fédéral, on prêtera également attention aux pistes cyclables, aux parkings à vélos, etc.).

#### **Indicateur(s)**

1. Utilisation des abris à vélos
2. Ratio allocations vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours : Finalisation en 2023-2024

### **8. Stimuler les déplacements professionnels à vélo (au sein de la Fonction Publique)**

Ministre de la Fonction publique (De Sutter)

#### **Description de la mesure**

Des initiatives visant à promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail seront analysées (assurance contre le vol, abonnements pour les vélos partagés, etc.).

#### **Indicateur(s)**

Plan avec des recommandations.

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **9. Promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la Défense**

Ministre de la Défense (Dedonder)

#### **Description de la mesure**

Mener une campagne de communication/information visant la promotion de l'utilisation du vélo pour se rendre sur le lieu de travail (affiches, organisation "Journée du vélo" ...).

#### **Indicateur(s)**

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

En 2022, nombre de demandeurs de l'indemnité vélo :

- Militaires : 4541
- Civils : 197

## **10. Permettre le financement et la réalisation d'une nouvelle étude ADDICT visant à évaluer et développer des initiatives d'entreprises pour rendre les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs plus durables**

Secrétaire d'État chargé de la Politique scientifique (Dermine) et Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

Faire financer et réaliser une nouvelle étude ADDICT.

La première étude ADDICT, réalisée entre 2007 et 2011, déjà réalisée dans le cadre des appels à projet Belspo, avait pour but d'évaluer et de développer des initiatives d'entreprises pour rendre les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs plus durables<sup>9</sup>.

Dix ans après, une actualisation de cette étude semble nécessaire. Un nouvel appel à projet Belspo est donc envisagé.

Un accent particulier sera mis sur la pratique du vélo. L'évaluation de l'impact des différentes mesures prises par les entreprises permettra d'orienter les politiques des employeurs et des pouvoirs publics vers davantage d'utilisation des modes durables et en particulier du vélo.

### **Indicateur(s)**

1. Publication de l'appel à projet et lancement de l'étude
2. Augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Comme suggéré au cours du processus de rédaction et en étroite collaboration entre BELSPO et le SPF Mobilité & Transports, un thème spécifique sur les déplacements domicile-travail a été intégré dans le texte de l'appel à propositions 2022 dans le cadre du programme de recherche BRAIN-be de BELSPO (plus précisément dans le cadre du pilier 3 de ce programme). En ce qui concerne le volet mobilité, le texte contient une référence au projet ADDICT (voir extrait du texte de l'appel ci-dessous) :

*"#BeMOBILE*

*A more sustainable mobility is at the heart of this topic. Scientific contributions could support the Federal state in the following domains:*

*Management of the work/home commute and contributions of the Mobility Plans in the private and public sector: An analysis of good practices is expected (see also the results of a BELSPO project in 2011 called ADDICT that assess Employers Mobility Plans).*

- *Mobility as a Service (MAAS) and how can the federal state contribute to a modal shift that is fair for all segments of the population? What are the good and bad practices? How can one stimulate this modal shift? How can digitalisation help in this shift and how can one address the digital divide that might result from this shift for specific groups or specific (rural) areas?"*

<sup>9</sup> <http://www.belspo.be/belspo/SSD/science/Reports/ADDICT%20F.pdf>

La communauté scientifique belge s'est emparée des thèmes proposés dans l'appel et a soumis plusieurs projets dans le chapitre #BeMobile. Un projet en particulier portait sur les déplacements domicile-travail, avec un accent particulier sur le contexte du télétravail. Cette proposition IFLEX (soumise par le centre de recherche MOBI de la VUB) n'a pas pu être incluse dans la sélection finale des projets finançables, car d'autres projets dans le cadre du budget disponible de BELSPO pour cet appel avaient obtenu un score plus élevé dans l'évaluation scientifique.

Par conséquent, malgré le soutien actif du SPF Mobilité & Transports et la coopération avec BELSPO, ce projet n'a pas pu être mis en œuvre.

## **11. Intégrer le vélo dans le travail de Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes**

Ministre de la Coopération au développement et de la politique des Grandes villes (Kitir)

### **Description de la mesure**

BIO et ENABEL – agences sous tutelle de la Ministre Kitir – développeront une politique cyclable et encourageront les déplacements à vélo. ENABEL mène déjà de nombreuses actions (elle a acheté 4 vélos électriques, ainsi qu'un vélo cargo pour remplacer la voiture de service du chauffeur). Une politique de mobilité plus large sera également promue.

Un échange de bonnes pratiques entre les grandes villes sera prévu au niveau des responsables de la mobilité.

Une campagne de visibilité sera organisée (par exemple lors de la Journée du Vélo des Nations Unies).

### **Indicateur(s)**

Présence du vélo dans les actions de communication.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. En 2021, pas de politique vélo chez BIO et Enabel  
En 2022, audit vélo ; réalisé
2. En 2022, élaboration d'une politique de mobilité ; achevée d'ici à la fin de 2022.
3. En 2022, améliorer l'infrastructure ; accompli (voir ci-dessous)

### **Auto-analyse qualitative**

#### **Forces**

- Un audit vélo a été réalisé par la société Pro Vélo dans le cadre du Brussels Bicycle Project. Ils nous ont fourni un rapport détaillé sur les actions et recommandations à suivre pour encourager davantage l'utilisation du vélo au sein de BIO.
- Plusieurs activités seront organisées dans un avenir proche, telles que des cours de cyclisme urbain et des tests de vélos électriques, de vélos de livraison et de vélos pliants.
- L'indemnité kilométrique pour les vélos peut toujours être combinée avec une indemnité de transport public pour permettre à certains employés de ne pas utiliser leur voiture.
- L'infrastructure a encore été améliorée pour que les employés qui viennent à vélo puissent se doucher et se changer.
- Une politique de mobilité aux idées plus larges est en cours d'élaboration (achat de vélos électriques et/ou révision de l'indemnité de voiture, etc.)

## **12. Ancrer le vélo dans les événements programmés par Bozar chaque année et en faire une large promotion auprès des citoyens**

Ministre des Institutions culturelles fédérales (Wilmès - Lahbib)

### **Description de la mesure**

Bozar et son département Agora organisent chaque année une trentaine de débats et conférences sur des thèmes de société. La durabilité en est l'un des thèmes récurrents. En outre, la saison 2021-2022 est centrée sur le mouvement et la mobilité qui seront donc les thèmes principaux autour desquels seront articulées les activités de Bozar. La promotion de la saison et de la thématique sera transmise au grand public par les différents canaux de communication de Bozar (affiches, presse et médias, site web, réseaux sociaux, etc) afin d'atteindre le plus grand nombre de citoyens.

Dans ce cadre, Bozar organisera en 2022-2024, chaque année, un certain nombre (1-2) d'événements sur la mobilité durable, avec un accent particulier sur la promotion et la sensibilisation à l'utilisation du vélo dans la ville.

Les événements s'articuleront autour d'une conférence ou d'un débat, d'une intervention artistique (par des artistes sensibles et s'intéressant aux questions de durabilité), ou de promenades artistiques à vélo.

L'un des événements pourrait prendre la forme d'une « Live Library on the Bike ». Il s'agit d'une promenade reliant plusieurs lieux dans Bruxelles où des artistes, des intellectuels et des chercheurs recevraient les citoyens faisant la promenade à vélo, pour une rencontre, une discussion, une intervention ou une performance artistique.

Bozar se fixe des objectifs :

- Participation d'env. 200 citoyens par événement
- 1-2 événement(s) par an
- Sensibilisation numérique : 5000 citoyens par événement

### **Indicateur(s)**

1. Nombre d'événements organisés par an
2. Nombre de participants par événement
3. Nombre de citoyens touchés par la sensibilisation numérique

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

### **Plus de détails**

Art 31 du nouveau contrat de gestion de BOZAR :

*« L'État et la Société mettront tout en œuvre pour adapter le bâtiment et les espaces aux normes en vigueur en matière de développement durable, d'environnement et d'énergie renouvelable. La Société accorde par ailleurs une attention particulière à la mobilité durable et à la place du vélo en ville. »*

### **13. Lancer une campagne de communication #Justbike au sein de la Justice**

Ministre de la Justice (Van Quickenborne)

#### **Description de la mesure**

Sous le hashtag #justbike, le SPF Justice travaille pendant la semaine de la mobilité pour promouvoir le vélo comme mode de transport pour les déplacements domicile-travail. En outre, l'intranet du SPF Justice accorde une plus grande attention aux vélos partagés et aux itinéraires sûrs, par exemple de la gare au bureau.

#### **Indicateur(s)**

1. Le suivi peut se faire sur la base des indemnités vélo versées
2. Nombre de services participants

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Indemnités vélo versées en 2021 :
  - Administration Centrale/Centrale Administratie (ACA): 10.209,12
  - Établissements pénitenciers (Prisons): 555.160,8Indemnités vélo versées en 2022 :
  - ACA: 5.954,84
  - Prisons : 296.377,16
2. Nombre de services participants en 2021 : 3

#### **Plus de détails**

Pour les ACA, il y a une tendance à la baisse due, d'une part, au télétravail obligatoire pendant la pandémie de Corona et, d'autre part, au fait que nous sommes passés d'un télétravail de 1 jour à 3 jours.

Pour les prisons, les chiffres sont similaires et même en hausse.

Total ACA

- 2018: 31.468,38
- 2019: 33.411,14
- 2020: 16.637,19
- 2021: 10.209,12

Total prisons

- 2018: 533.285
- 2019: 547.674,18
- 2020: 534.008,14
- 2021: 555.160,8

### **14. Lancer un défi mobilité au sein de la Régie des Bâtiments, en ce comprise la cellule stratégique**

Secrétaire d'État de la Régie des bâtiments (Michel)

#### **Description de la mesure**

Chaque année, pendant la semaine de la mobilité, la Régie des Bâtiments, en ce compris sa cellule stratégique, se verra proposer un défi mobilité axé sur l'utilisation du vélo.

### **Indicateur(s)**

1. Taux de participation au défi
2. Taux de nouveaux usagers

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; la réflexion a été menée pour entamer un défi en septembre 2022.

# Mesures complémentaires

## **1. Les caisses de santé à vélo : une communication active des caisses de santé**

Ministre de la Santé publique (Vandenbroucke)

### **Description de la mesure**

Les caisses d'assurance maladie sont invitées à communiquer activement avec leurs membres et au sein de leur propre organisation afin de promouvoir l'utilisation du vélo.

### **Indicateur(s)**

La présence du vélo dans la communication.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

- En 2021, pas de consultation des caisses de maladie à ce sujet.
- En 2022, lettre envoyée ; en attente de la réponse des caisses de maladie ; la mesure sera finalisée d'ici la fin 2022.

## **2. Créer une Commission Vélo fédérale afin de concerter une politique vélo avec les autres niveaux de pouvoirs compétents**

Ministère de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

Le SPF Mobilité et Transports, à l'initiative de la cellule stratégique et politiques transversales, a transformé début 2021 un groupe de travail existant en une véritable Commission Vélo. Les membres sont les managers vélo des trois Régions et du fédéral et quatre associations vélo (Fietsersbond, Fietsberaad, Pro Velo et Gracq). La Commission permettra des échanges et la formulation de recommandations aux quatre ministres membres de la Conférence interministérielle (CIM) Mobilité. Pour la Commission Vélo, il s'agit de pérenniser le format et d'en faire LE lieu pour les échanges interfédéraux en matière de politique vélo.

En plus des séances régulières, des commissions thématiques ad hoc sont également prévues.

### **Indicateur(s)**

Fréquence des réunions (classiques et ad hoc), recommandations.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Réunions tenues :

- En 2021 : 2
- En 2022 : 6

### **Plus de détails**

La nouvelle Commission interfédérale vélo permet de coordonner les politiques entre les différents niveaux politiques, mais aussi avec les différentes associations de cyclistes.

Quatre fois par an, la Commission se réunit pour un échange de fond lors de sessions régulières. En outre, sont organisées des sessions spéciales sur un thème spécifique.

En 2021 et au cours du premier semestre de 2022, cinq sessions régulières ont eu lieu. Il s'agit notamment de la combinaison vélo & train, des adaptations du code de la route et des différents plans d'action et de promotion du vélo en Belgique.

Trois sessions thématiques ont également eu lieu :

- Femmes à vélo

Une session thématique spéciale sur "les femmes à vélo" a eu lieu le 8 octobre 2021 dans le but d'explorer le sujet. Lors de cette réunion, les sujets suivants ont été présentés et discutés : le plan d'action fédéral Gender Mainstreaming du SPF Mobilité et Transports, l'étude "Être Femme et cycliste dans les rues de Bruxelles" de Pro Velo et une étude "Vélo et genre" d'une chercheuse de la VUB. Les représentants des associations cyclistes, des administrations régionales et des cabinets des deux membres du Gouvernement ont déclaré que cette réunion était une révélation importante et que ce sujet méritait beaucoup plus d'attention.

- Voies cyclables le long des voies et sur les anciennes lignes ferroviaires (réparties sur deux sessions en novembre 2021 et mars 2022)

En plus des membres réguliers, des représentants du fonds fédéral Beliris, d'Infrabel et de la SNCB ont également participé. Avec les représentants des trois administrations régionales et des associations de cyclistes, ils ont élaboré une liste de recommandations concrètes communes. Infrabel et la SNCB étaient présentes pour donner leur feedback et ont contribué de manière constructive, aboutissant à des recommandations consensuelles et concrètes. Les recommandations ont été soumises aux quatre Ministres de la Mobilité (fédéraux et régionaux) pour qu'ils en tirent les conclusions nécessaires (voir la mesure distincte Be Cyclist).

### **Auto-analyse qualitative**

#### **Forces**

Les échanges interfédéraux sur la politique cycliste ont été perpétués et sont encore intensifiés par cette Commission Vélo. Les responsables cyclistes des trois régions et du gouvernement fédéral, ainsi que les quatre associations cyclistes (Fietzersbond, Fietsberaad, Pro Velo et Gracq) disposent ainsi d'un forum calibré pour un dialogue régulier.

#### **Aspirations**

L'ambition est de poursuivre cette commission cycliste interfédérale et de fournir de nombreuses autres recommandations utiles à la Conférence interministérielle sur la mobilité (CIM), où les quatre ministres belges de la mobilité coordonnent la politique de mobilité.

#### **Résultats**

Le retour d'information sur la mise en place de la Commission Vélo et son fonctionnement est positif, tant en interne qu'en externe. Le SPF Mobilité & Transports joue son rôle de coordination et réunit les principaux partenaires sur les thèmes d'actualité.

### **3. Lancer des études pour mieux guider la politique belge en matière de mobilité vélo**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

#### **Description de la mesure**

Une politique ambitieuse en termes de mobilité se base sur des études scientifiques.

La collecte et l'analyse de données est donc indispensable. Le Ministre de la Mobilité a lancé une série d'études auprès de Vias Institute dont les premiers résultats sont attendus en 2021 et 2022 :

- Les effets économiques du vélo et analyse coûts-bénéfices pour la société
- Analyse d'accidents en partenariat avec des hôpitaux
- Analyse d'accidents avec e-bikes et speed pedelecs
- Mesurer le comportement et les distances lors de dépassements
- La sécurité routière vue par les enfants

D'autres études en lien avec le vélo, telles que la cohabitation vélos & rails de tram ou dont le contenu est encore à définir, seront envisagées pour les années 2023 et 2024.

#### **Indicateur(s)**

Réalisation des études mentionnées et mise à disposition des conclusions.

#### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Les études sont toutes en cours et seront finalisées en fonction du calendrier suivant :

1. Les effets économiques du vélo et analyse coûts-bénéfices pour la société -> Q3/2022
2. L'analyse d'accidents en partenariat avec des hôpitaux -> Q2/2023
3. L'analyse d'accidents avec e-bikes et speed pédélec -> Q4/2022
4. Mesurer le comportement et les distances lors de dépassements -> Q3/2022
5. La sécurité routière vue par les enfants -> Q3/2022

Les études seront mises à disposition du public via des publications en ligne.

#### **Auto-analyse qualitative**

##### **Forces**

Affiner les connaissances en sécurité routière et mobilité spécifiquement sous l'angle du vélo.

##### **Opportunités**

Meilleur accès aux données des hôpitaux, partenariats.

##### **Aspirations**

Que le monitoring de la mobilité à vélo soit systématiquement un enjeu majeur de politiques publiques.

#### **4. Produire des statistiques détaillées au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

##### **Description de la mesure**

Ces statistiques seront élaborées, par le SPF Mobilité et Transports, à la fois sur base d'enquêtes thématiques portant sur le vélo et par des enquêtes plus générales : Monitor<sup>10</sup> et Diagnostic des déplacements domicile travail<sup>11</sup>

##### **Indicateur(s)**

Nombre d'enquêtes menées.

##### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Enquêtes menées en 2021 : 2

Enquêtes menées en 2022 : 3

##### **Plus de détails**

La politique en matière de mobilité à vélo se doit d'être le plus possible soutenue par des données objectives. Le SPF Mobilité et Transports organise régulièrement des enquêtes de mobilité généralistes permettant entre autres d'estimer la part modale du vélo. La présentation de leurs résultats met de plus en plus en évidence l'importance de l'évolution du nombre de cyclistes. De plus, le SPF Mobilité et Transports organise désormais des enquêtes plus spécifiques permettant d'analyser les tendances en matière de vélo.

- Les enquêtes BeMob<sup>12</sup> sont réalisées en ligne via un bureau d'enquête disposant d'un panel suffisamment large de répondants et représentatif de la population Belge. Ces enquêtes permettent de collecter des données qui ne sont pas disponibles auprès d'autres sources, telles que des enquêtes à large échelle menées par le SPF Mobilité et Transports. Dans ce cadre, une enquête thématique sur le vélo et la micromobilité a été réalisée en décembre 2021 auprès de 3750 adultes belges. Les résultats ont été analysés et seront publiés en septembre 2022.
- Tous les 3 ans, le SPF Mobilité et Transports organise une grande enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail<sup>13</sup>. Cette enquête est une obligation pour tous les employeurs belges de plus de 100 travailleurs. Elle a comme objectif de recueillir des statistiques mais aussi d'encourager les employeurs à prendre des mesures pour une mobilité plus durable. L'édition actuelle s'est terminée au premier trimestre 2022, mais des données complémentaires étaient encore attendues en juin 2022 avant de procéder à l'analyse intégrale. Les données doivent ensuite être consolidées et analysées avant publication.
- Le SPF Mobilité et Transports organise également des grandes enquêtes dont l'objectif est d'analyser les comportements de mobilité des Belges (tant pour les déplacements domicile-travail que pour les loisirs ou d'autres motifs). Ces enquêtes se caractérisent

<sup>10</sup> [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie\\_mobilite\\_novembre\\_2019\\_final.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf)

<sup>11</sup> [https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final\\_report\\_wvw\\_2017-2018fr\\_0.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_wvw_2017-2018fr_0.pdf)

<sup>12</sup> [Bemob](#)

<sup>13</sup> [Déplacements domicile-travail](#)

par l'utilisation d'un carnet de déplacements, rempli par chaque personne enquêtée pour un jour complet, qui permet de recueillir des informations très précises sur la façon dont les gens se déplacent. L'enquête Monitor (2017) a ainsi fait suite à l'enquête Beldam (2010)<sup>14</sup>. Une nouvelle édition de l'enquête Monitor, organisée avec l'aide de l'Institut Vias, est en cours de préparation : le formulaire (en ligne) a été soumis à des panels « tests ». L'application en ligne, développée par la société iVOX, doit encore être améliorée à la suite des problèmes rencontrés durant ces tests, pour que l'enquête puisse commencer en 2022.

## **5. Centraliser sur le site du SPF Économie les informations relatives aux aides aux Petites et Moyennes Entreprises (PME) liées à la transition écologique, incluant les aides liées à la mobilité durable**

Ministre des Classes moyennes, des Indépendants, des PME (Clarival)

### **Description de la mesure**

La mesure vise à centraliser sur le site du SPF Économie les informations relatives aux aides aux PME liées à la transition écologique, incluant les aides liées à la mobilité durable.

Le site du SPF Économie pourrait reprendre diverses informations relatives à la mobilité durable, en concertation avec le SPF Mobilité et le SPF Finances. La page, nouvellement créée, ne se limitera toutefois pas à la mobilité durable mais reprendra également les aides fédérales liées à la transition écologique et auxquelles les PME peuvent prétendre (voire un renvoi vers les aides régionales également). Le cas échéant, des initiatives et projets tournés vers les PME (et sur un sujet similaire) pourront être repris également afin d'attirer l'attention des visiteurs de la page sur ceux-ci.

Concrètement, la page serait créée sous la rubrique « Entreprises » > « Économie durable » (<https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises>). Elle serait nommée « Actions et accompagnement des PME vers une transition durable ». Son contenu devra être régulièrement mis à jour et le plus clair et didactique possible. Les visiteurs devront trouver facilement la page sur le site du SPF Économie et l'information souhaitée.

### **Indicateur(s)**

1. Nombre de visites
2. Nombre de visiteurs
3. D'où viennent les internautes (moteur de recherche, médias sociaux, etc.)

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

L'élaboration de la page web est en cours.

A l'heure actuelle, le SPF Économie (Direction générale PME) prend contact avec plusieurs partenaires afin de déterminer le contenu de la page web. Contact a déjà été pris avec le SPF Finances et la Cellule Durabilité du SPF Économie.

Sur la base des contacts avec les partenaires, le SPF Économie (Direction générale PME) avance dans l'élaboration du contenu de la page web.

Prochaines étapes :

---

<sup>14</sup> [Monitor et Beldam](#)

- Élargissement du champ des interlocuteurs (Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD), SPF Mobilité...) pour affinage du contenu de la page
- Présentation de la proposition de page aux interlocuteurs pour validation
- Mise en ligne de la page et promotion pour atteindre les PME

Ce ne sera qu'après la mise en ligne la page que les indicateurs susmentionnés pourront être analysés.

## **6. Renforcer la prise en compte du vélo au niveau de la politique internationale en matière de Mobilité**

Ministre de la Mobilité (Gilkinet)

### **Description de la mesure**

Le ministre de la Mobilité :

- Prend la parole lors des sommets européens ;
- Met les dossiers sur l'agenda européen ;
- Forge des alliances ;
- Rencontre ses homologues ;
- Sensibilise ses collègues du gouvernement.

Ceci afin que le vélo soit mieux pris en compte dans la politique européenne. La mise en œuvre se fera aussi bien via les propositions législatives en filière transport comme par exemple la révision des TEN-T guidelines en accord avec les régions, les avis sur les documents stratégiques tels que "Smart and Sustainable Mobility Strategy" que dans d'autres filières avec la collaboration d'autres SPF.

### **Indicateur(s)**

Les États membres de l'Union Européenne reçoivent davantage de soutien pour leur politique en matière du vélo.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

Le Ministre et le SPF Mobilité et Transports ont pris une série d'initiatives pour atteindre l'objectif de cette mesure.

### **Résultats obtenus :**

- Le 18/05/2021, le Ministre Gilkinet a soutenu la présentation du « Pan-European Master Plan for Cycling Promotion », élaboré par UNECE (Commission économique pour l'Europe des Nations unies) & OMS (Organisation Mondiale de la Santé) à Vienne, par une intervention lors d'un panel de discussion.
- Le SPF Mobilité et Transports, quant à lui, est en contact régulier avec les institutions européennes notamment pour la mobilité vélo. Il est intervenu régulièrement lors des comités « Connecting Europe Facility » (CEF) lors des discussions sur le programme de travail CEF. Ceci concernait surtout la priorité des nœuds urbains. De plus le SPF Mobilité et Transports a également formulé des demandes répétées à l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement CINEA afin de clarifier des possibilités de financement de parkings vélos dans les nœuds urbains dans le cadre de l'appel à projet CEF 2021-2022. Grâce à ces interventions du SPF Mobilité et Transports, il est désormais possible à tous les États membres de l'Union

Européenne d'obtenir un co-financement CEF pour les parkings vélos proches des gares dans les nœuds urbains du « Trans-European Transport Network » (TEN-T). C'est la première fois que des infrastructures vélos peuvent directement être financées par le budget CEF doté de 25,8 milliards EUR.

- Au printemps 2022, le Ministre Gilkinet a pris l'initiative d'élaborer une European Cycling Declaration qui a été signée par six États-membres lors du Conseil des Ministres européens de la Mobilité le 2/06/2022 à Luxembourg. Ces pays sont la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, l'Irlande, l'Autriche et le Danemark, rejoints fin juin par la Slovénie. Dans cette déclaration ambitieuse, les Ministres appellent la Commission Européenne à lancer un véritable plan d'action au niveau de l'UE pour encourager l'utilisation du vélo. Sur proposition du Ministre Gilkinet, les États membres demandent à la Commission Européenne de déclarer 2024 « Année Européenne du Vélo ».
- Pour la toute première fois, un Ministre fédéral belge a participé à VeloCity, la conférence mondiale sur la politique en termes de mobilité vélo. En juin 2022, la conférence a eu lieu à Ljubljana en Slovénie. Le Ministre Gilkinet y a participé à un panel de discussion pour accorder une place plus importante au vélo dans la politique européenne. À côté du Ministre, un membre de son équipe a également participé à la conférence pour présenter le plan Be Cyclist et le discuter avec les représentants d'autres États européens.

#### Actions en cours :

- Dans le cadre de la révision des TEN-T guidelines, le SPF M&T s'est coordonné avec la cellule stratégique du Ministre Gilkinet et avec les administrations régionales pour soumettre une position belge demandant une meilleure prise en compte du vélo dans le règlement TEN-T.
- Le SPF M&T, en coordination avec les trois Régions belges, avec les Pays-Bas, le Luxembourg et la région allemande de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, a contribué à l'élaboration de la roadmap Benelux vélo. La roadmap Benelux a pour objectif de :
  - o Stimuler le vélo comme moyen de transport au Benelux et en Rhénanie-du-Nord-Westphalie en échangeant les meilleures pratiques et expériences et en recherchant des moyens de coopérer.
  - o Agir comme un modèle pour l'Union européenne en montrant la valeur ajoutée et l'importance de fournir les bonnes conditions pour augmenter le nombre de déplacements à vélo.
- Dans le cadre de la collaboration vélo au sein du Benelux, le SPF M&T co-finance l'étude "A comparative analysis on the costs and benefits of cycling within the Benelux and North Rhine-Westphalia". Les résultats de cette étude seront publiés à l'automne 2022.
- Le Ministre Gilkinet a activement soutenu la candidature de la Ville de Gand pour organiser l'édition 2024 de VeloCity. En mai 2022, la European Cyclists' Federation a, en effet, porté son choix sur Gand. En conséquence, le Ministre Gilkinet aura l'occasion d'inviter ses collègues européens à Gand en juin 2024, étant donné que la Belgique présidera le Conseil de l'Union Européenne au premier semestre 2024.

## **7. Lancer une étude sur la circularité du vélo**

Ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable (Khattabi)

### **Description de la mesure**

Le vélo et le vélo électrique sont des alternatives précieuses à la voiture en termes d'environnement et de climat. Cependant, la production de vélos, et surtout de vélos électriques, consomme des matières premières (essentiels).

Il est donc important de veiller à ce que les vélos et les vélos électriques puissent être facilement réparés et, lorsque cela n'est plus possible, que les matières premières qu'ils contiennent puissent être facilement réutilisées et/ou recyclées.

La circularité réduit l'impact négatif de l'extraction des matières premières et offre des opportunités commerciales en Belgique. En ce qui concerne le vélo électrique, une chaîne de valeur circulaire pour les batteries est particulièrement importante car les matières premières nécessaires aux batteries ne sont pas extraites en Belgique (ni en Europe).

Afin de prendre des mesures décisives pour accroître la circularité dans l'industrie du vélo, il est important de faire le point sur la situation actuelle en Belgique. Le cabinet Khattabi va donc entamer un dialogue avec le secteur et lancer et financer une étude pour enquêter sur ce point.

En septembre 2021, plusieurs parties prenantes belges et internationales sont invitées à donner leur avis sur la portée de cette étude et sur la circularité du secteur du vélo en général. Peu après, un cahier des charges sera établi en collaboration avec l'administration, après quoi l'étude sera lancée.

L'intention est de formuler ensuite des recommandations à l'intention de tous les acteurs concernés, sur la base des résultats de cette étude.

### **Indicateur(s)**

1. La sensibilisation des consommateurs à la circularité a augmenté (enquête ?)
2. Les producteurs fournissent des services plus durables et circulaires (liste des nouvelles initiatives)
3. Le gouvernement fédéral mettra en œuvre des propositions d'actions suite à l'étude

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

En cours ; finalisation en 2023-2024

## **8. Cartographier les bonnes pratiques au sein de Fedasil**

Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration (Mahdi – de Moor)

### **Description de la mesure**

Fedasil va cartographier les bonnes pratiques qui existent dans les centres d'accueil et verra comment celles-ci peuvent être étendues à d'autres centres.

### **Indicateur(s)**

Un aperçu clair de ce qui existe dans les centres d'accueil autour du thème du vélo.

### **Mise en œuvre – De septembre 2021 à septembre 2022**

1. Tableau regroupant les bonnes pratiques : Tous les centres ont été interrogés ; finalisation avant fin 2022
2. Organisation d'intervisions/échanges : En cours ; finalisation en 2022
3. Faire le lien avec l'appel à projets : À commencer
4. Prendre les contacts avec des organisations : À commencer

### **Auto-analyse qualitative**

#### **Forces**

La consultation et la récolte des données des centres de la région nord et de la région sud nous donne un aperçu des réalités. Cette compilation de bonnes pratiques nous permet d'avoir une vue d'ensemble sur le réseau, sur ces forces et ces faiblesses et sur les différences entre la région sud et la région nord.

En plus un échange avec le COA (Centraal Orgaan opvang asielzoekers, Pays-Bas) a eu lieu.

#### **Opportunités**

Les principaux obstacles à l'élaboration d'un projet national sont les différences flagrantes entre la Wallonie et la Flandre. La mobilité en vélo fait partie de la réalité flamande, ce n'est pas le cas en Wallonie. Il est essentiel de tenir compte de la réalité différente entre la région Nord et la région Sud. L'infrastructure routière et la réalité géographique ne sont pas favorables en Wallonie.

On peut espérer que ce plan vélo donne une impulsion au développement d'une infrastructure routière wallonne propice à une mobilité douce.

#### **Aspirations**

Ce projet a pour but de s'étendre à tout le réseau (incl. partenaires) pour favoriser l'égalité de chance et de traitement de chaque résident accueilli en Belgique.

La récolte des données permet un échange et un partage de connaissance permettant aux nouveaux centres de s'inspirer d'un panel d'idées et de pratiques.

#### **Résultats**

Cette démarche nous a permis d'outiller les centres et les équipes. À moyen et long terme, cela permettra d'aider les centres qui veulent se lancer dans un projet vélo avec un répertoire de bonnes pratiques.

L'enquête a permis de déterminer les besoins pour l'appel à projet national.

## Pour en savoir plus...

### **1. *Be Cyclist - Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du gouvernement fédéral 2021 – 2024***

[https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/plan\\_daction\\_velo\\_becyclist\\_2021-24\\_fr.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/plan_daction_velo_becyclist_2021-24_fr.pdf)

### **2. *L'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail***

<https://www.ccecrb.fgov.be/p/fr/978/l-usage-du-velo-pour-les-deplacements-domicile-travail>

### **3. *Vol de vélos***

Guillaume, M. & Verwee, I. (2022). Le problème du vol de vélos en Belgique – État des lieux exploratif et recommandations d'action d'une perspective Mobilité, Bruxelles: Institut Vias  
<https://www.vias.be/fr/recherche/publications/fietsdiefstal-als-probleem-in-belgie/>

### **4. *Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024***

SPF Justice, 31 mars 2022

[Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024](#)

### **5. *ADDICT***

(Assessing and Developing Initiatives of Companies to control and reduce Commuter Traffic – évaluer et élaborer des initiatives d'entreprises pour contrôler et réduire le trafic domicile-travail) - Résultats - Initiatives en matière de déplacements domicile - travail dans les entreprises: analyse et développements possibles, belspo, SSD, Science pour un Développement durable, Transport et mobilité, 2007-2010  
<http://www.belspo.be/belspo/SSD/science/Reports/ADDICT%20F.pdf>

### **6. *MONITOR***

Derauw, S., Gelaes, S. & Pauwels, C. Enquête MONITOR sur la mobilité des Belges : SPF Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Direction Mobilité, Service Études et Enquêtes, , Bruxelles, Décembre 2019.  
[https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie\\_mobilite\\_novembre\\_2019\\_final.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf)

### **7. *L'écologisation de l'e-commerce et de la logistique***

<https://www.ccecrb.fgov.be/p/fr/982/l-ecologisation-de-l-e-commerce-et-de-la-logistique>

### **8. *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017***

Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017, SPF Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Direction Mobilité, Service Études et Enquêtes Bruxelles, Mars 2019.  
[https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final\\_report\\_wvv\\_2017-2018fr\\_0.pdf](https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/final_report_wvv_2017-2018fr_0.pdf)

### **9. *BEMOB***

[https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite\\_en\\_chiffres/enquetes\\_sur\\_la\\_mobilite\\_des\\_belges/bemob](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquetes_sur_la_mobilite_des_belges/bemob)

## **10. La nouvelle enquête domicile-lieu de travail 2021**

[https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile\\_travail/enquete\\_2021](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/domicile_travail/enquete_2021)

## **11. Monitor et Beldam**

[https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite\\_en\\_chiffres/enquetes\\_sur\\_la\\_mobilite\\_des\\_belges/monitor](https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquetes_sur_la_mobilite_des_belges/monitor)