



**Plan d'Action fédéral
2021-2024
pour la
Promotion du Vélo**

**Évaluation finale
Septembre 2023**



.be

Table des matières

Introduction	6
Un effort collectif - les rôles des différents partenaires.....	6
Objectif de Be Cyclist, le tout premier Plan d’Action pour la Promotion du Vélo d’un Gouvernement fédéral belge	6
Les avantages individuels du vélo	7
Les avantages du vélo pour la société.....	7
Pourquoi le plan Be Cyclist, en faisant la promotion du vélo, contribue-t-il aux Objectifs de Développement Durable ?	8
Élaboration du Plan	9
Le contenu du Plan lui-même	9
Calendrier de l’élaboration, de l’évaluation et de la publication	9
Méthodologie du présent rapport	10
Une auto-évaluation des 52 mesures portant sur 3 axes	10
Approche quantitative par les indicateurs	10
Analyse qualitative de principe SOAR	10
Les engagements politiques des Ministres et Secrétaires d’État	11
État d’avancement – la mise en œuvre du Plan	12
Axe 1. À vélo tout simplement	23
1. Étudier une optimisation de l’indemnité vélo pour les trajets domicile – lieu de travail en Belgique.....	23
2. Étudier la création d’un registre central de vélos pour intensifier la lutte contre le vol27	
3. Prendre des mesures contre la vente de vélos volés.....	30
4. Mettre à jour le « Manuel Vol de vélo »	31
5. Inclure la lutte contre le vol de vélo dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale.....	33
6. Adapter le Code de la route.....	35
7. Mettre en place un réseau de « Mobility Managers » (au sein de la Fonction Publique).....	37
8. Organiser un sondage auprès des membres du personnel concernant les besoins en installations (au sein de la Fonction Publique)	39
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).....	40
10. Mettre en place un système de leasing vélos via un salaire flexible (au sein de la Fonction Publique)	41
11. Mettre à disposition du matériel approprié via FED+ (au sein de la Fonction Publique).....	42
12. Créer une fiche d’accessibilité pour chaque quartier militaire	43

13. Élargir (pour les quartiers militaires) la notion de trajet domicile-lieu de travail pour le calcul de l'indemnité vélo	44
14. Prendre en compte l'accès pour les cyclistes lors de la construction de nouveaux quartiers militaires	46
15. Faciliter l'accès à un vélo électrique pour les membres de la Police Intégrée	47
16. Inclure le Plan Vélo dans les contrats de gestion avec le CEN, l'ONDRAF/NIRAS et l'IRE.....	48
17. Lancer avec Fedasil des projets en lien avec vélo.....	50
18. Assurer une offre de base au sein de Fedasil.....	52
Axe 2. Plus sûr sur la route	55
1. Améliorer la combinaison vélo & train par la SNCB	55
2. Faciliter l'aménagement de cycloroutes le long des rails (Infrabel et SNCB)	59
3. Beliris – Développer le réseau Vélo+ du plan de mobilité GoodMove de la Région de Bruxelles-Capitale	61
4. Mettre en place des actions concernant les comportements de conduite et de stationnement des opérateurs de colis	63
5. Indiquer plus clairement dans les polices d'assurance quand le vélo est « co-assuré ».....	64
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	65
7. Veiller au vélo sur le lieu de travail : sécurité et bien-être	69
8. Lancer une étude par quartier militaire afin d'envisager l'installation de bornes de chargement pour les vélos électriques	70
9. Mieux intégrer la dimension vélo dans les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments	72
10. Obtenir une vue d'ensemble de l'infrastructure existante (au sein de la Fonction Publique).....	75
11. Créer et améliorer l'offre de parking pour les vélos au Théâtre Royal de la Monnaie (TRM)	76
12. Étudier les possibilités de création et amélioration de l'offre de parking pour les vélos à Bozar.....	79
Axe 3. Tou.te.s à vélo.....	81
1. Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service de la police	81
2. Mettre en place une équipe cycliste à l'aéroport de Bruxelles-National	82
3. Rendre les livraisons de colis plus durables	83
4. Faciliter l'utilisation du vélo par les femmes	85
5. S'engager à communiquer sur l'obligation d'assurance pour certains vélos	88
6. S'engager à communiquer sur la garantie légale et l'obligation de préparation	89
7. Sensibiliser les institutions participantes à la politique vélo (au sein de la Fonction Publique).....	92
8. Stimuler les déplacements professionnels à vélo (au sein de la Fonction Publique)	93

9.	Promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la Défense	94
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	96
11.	Intégrer le vélo dans le travail de Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes.....	98
12.	Ancrer le vélo dans les événements programmés par Bozar chaque année et en faire une large promotion auprès des citoyens	100
13.	Lancer une campagne de communication #Justbike au sein de la Justice	102
14.	Lancer un défi mobilité au sein de la Régie des Bâtiments, en ce comprise la cellule stratégique	103
Mesures complémentaires		105
1.	Les caisses de santé à vélo : une communication active des caisses de santé	105
2.	Créer une Commission Vélo fédérale afin de concerter une politique vélo avec les autres niveaux de pouvoirs compétents	106
3.	Lancer des études pour mieux guider la politique belge en matière de mobilité vélo	108
4.	Produire des statistiques détaillées au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances	111
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	112
6.	Renforcer la prise en compte du vélo au niveau de la politique internationale en matière de Mobilité	113
7.	Lancer une étude sur la circularité du vélo	116
8.	Cartographier les bonnes pratiques au sein de Fedasil	118
Pour en savoir plus...		120
1.	Be Cyclist – Plan d'Action pour la Promotion du Vélo du Gouvernement fédéral 2021 – 2024	120
2.	L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique	120
3.	L'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail	120
4.	Le problème du vol de vélos en Belgique. État des lieux exploratif et recommandations d'action d'une perspective Mobilité	120
5.	Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024	120
6.	ADDICT	120
7.	MONITOR	120
8.	L'écologisation de l'e-commerce et de la logistique	121
9.	Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2021-2022	121
10.	BEMOB	121
11.	Les cyclistes seniors.....	121
12.	Les « speed pedelecs ».....	121

13. Les blessés de la route hospitalisés. Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020	121
14. Les enfants et la sécurité routière.....	121
Evaluation par des experts externes	122
Le point de vue européen sur le plan Be Cyclist	122
Évaluation de Be Cyclist par les experts.....	123
Un futur plan d'action fédéral ? Oui, à l'unanimité !.....	124

Introduction

Dans son Accord de gouvernement, le Gouvernement fédéral qui est entré en fonction le 1^e octobre 2020 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 cellules stratégiques des différents Ministres et Secrétaires d'État ont collaboré pour concevoir un Plan d'Action Fédéral pour la Promotion du Vélo.

Pour fédérer, faire connaître et rendre visible ce Plan d'Action Fédéral pour la Promotion du Vélo, un logo a été créé et un nom générique imaginé : Be Cyclist.

Be Cyclist est constitué de mesures uniquement basées sur des compétences fédérales, chacune dans les domaines de son ou sa Ministre ou Secrétaire d'État.

Quand nécessaire ou justifié par la répartition des compétences, les mesures sont le résultat de concertations et collaborations et peuvent être portées par plusieurs Ministres et/ou Secrétaires d'État.

En 2021, les mesures ont été rassemblées, structurées et planifiées de façon à constituer un plan 2021-2024.

En septembre 2022, un premier état d'avancement a été effectué. Il a essentiellement consisté en la vérification de la mise en œuvre des différentes mesures retenues.

En septembre 2023, est venu le temps de l'évaluation finale tout en donnant déjà une perspective sur les dernières réalisations à attendre pour 2024.

Un effort collectif - les rôles des différents partenaires

Be Cyclist est le résultat d'une volonté politique du Gouvernement fédéral. Il n'aurait pas pu voir le jour sans les collaborations et réflexions menées par différents partenaires :

- ▶ Le Gouvernement fédéral est le porteur du Plan ;
- ▶ Le Ministre fédéral de la Mobilité en est l'initiateur politique ;
- ▶ Le SPF Mobilité et Transports a apporté son expertise et en a supervisé l'élaboration et l'évaluation ;
- ▶ Toutes les administrations fédérales sont venues en appui de leurs Ministres et Secrétaires d'État ;
- ▶ Les cellules stratégiques des Ministres et Secrétaires d'État ont stimulé les administrations et coordonné et centralisé toutes les informations concernant leurs mesures ;
- ▶ Les stakeholders, notamment les experts indépendants, les associations des usagers, les fédérations patronales et syndicales, ont permis d'enrichir le Plan et de l'aligner sur leurs réalités ;
- ▶ Enfin, l'institut Vias est intervenu comme consultant, facilitateur administratif et procédural.

Objectif de Be Cyclist, le tout premier Plan d'Action pour la Promotion du Vélo d'un Gouvernement fédéral belge

La politique vélo menée par le gouvernement vise à stimuler les déplacements à vélo au quotidien ; elle envisage le vélo comme un mode de déplacement à part entière et fonctionnel. Des aspects récréatifs ou sportifs pouvaient en faire partie mais ils ne jouaient pas un rôle

central dans l'approche : la politique vélo fédérale vise à conscientiser et à renforcer l'image positive du vélo comme moyen de déplacement quotidien. Le vélo est considéré et présenté comme une alternative pour tous les publics : enfants, adultes et seniors, hommes et femmes, employé.e.s, cyclistes expérimenté.e.s et novices.

Be Cyclist doit donner une réelle impulsion pour le développement de l'usage du vélo car de nombreuses occasions de passer à la vitesse supérieure existent aussi à l'échelon fédéral.

Chaque Ministre et Secrétaire d'État dispose de leviers pour favoriser la pratique du vélo dans ses compétences propres. Ces leviers ont été listés et insérés dans le Plan par le biais de mesures concrètes, positives et stimulantes.

Se déplacer à vélo doit être possible, accessible, sûr et évident pour toutes et tous.

Les avantages individuels du vélo

Le vélo est un mode de déplacement qui améliore la santé physique et mentale.

[Selon les calculs de Vias](#), chaque année, l'utilisation du vélo en Belgique permet d'éviter 1.294 décès prématurés. Les risques de mort prématurée des cyclistes sont réduits de 10% par rapport à ceux qui ne font pas de vélo.

Sa pratique rend heureux ! En effet, les exercices physiques libèrent jusqu'à dix fois la quantité normale d'endorphines produites par notre corps. C'est pourquoi il est souvent recommandé aux personnes légèrement déprimées de reprendre une activité physique : la marche et le vélo sont les deux activités accessibles à quasiment tout le monde.

Le vélo est aussi un mode de déplacement rapide, plus particulièrement en zone urbaine ou sur des distances jusqu'à 5 km.

Enfin, le vélo permet de faire des économies car après la marche il est le mode de déplacement le moins cher.

Les avantages du vélo pour la société

- ▶ Améliorant la santé physique et psychique de ses utilisateurs, le vélo contribue donc à des économies importantes en dépenses de santé ;
- ▶ Le vélo a besoin de peu de place, tant à l'usage que pour son stationnement : il permet de réduire les embouteillages en milieu urbain et la pollution ;
- ▶ Comme mode de déplacement non polluant, le vélo contribue à la qualité de l'air et à la lutte contre les changements climatiques. En Belgique, en 2020, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports constituaient un quart des émissions totales de CO₂ (en augmentation de 6% par rapport à 1990). À lui seul, le vélo permet d'économiser 137.717 tonnes d'émissions de CO₂, soit les émissions annuelles d'environ 19.000 Belges ;
- ▶ En outre, le vélo crée de nombreux emplois dans différents secteurs de l'économie : de la vente à l'entretien, de la création à la commercialisation de produits dérivés, la formation, les livraisons, le secteur du tourisme etc. Selon une estimation prudente du nombre d'emplois dans le secteur, le vélo fournit du travail à 5.175 personnes en Belgique (vente, production, infrastructures et tourisme) ;
- ▶ L'usage du vélo permet de faire des économies tant pour le cycliste que pour la société.

La plus-value du vélo mérite donc une stimulation active de son usage. Le Gouvernement fédéral y a un rôle important à jouer.

Pourquoi le plan Be Cyclist, en faisant la promotion du vélo, contribue-t-il aux Objectifs de Développement Durable ?



Les Objectifs de Développement Durable (ODD) sont les 17 objectifs adoptés par les membres des Nations Unies pour se rapprocher de la concrétisation des droits humains pour tous d'ici 2030.

Les modes de transport actifs, comme le vélo, jouent un rôle déterminant dans la réalisation de ces objectifs mondiaux. En effet, le vélo comme mode actif est étroitement lié à plusieurs objectifs de développement durable, à la fois directement et indirectement.

Ainsi, en plus de constituer une option durable pour la mobilité, ils présentent de nombreux avantages pour la santé et le bien-être (ODD 3). Cela permet de rester en bonne santé plus longtemps.

En permettant à chacun de se déplacer de manière autonome, le vélo est régulièrement perçu comme contribuant à l'égalité des sexes et l'autonomie des femmes. (ODD 5). Son utilisation contribue également à réduire les inégalités (ODD 10) et la pauvreté (ODD 1).

Le vélo et sa promotion contribuent aussi aux ODD 9 et 11. Le 9 parce que le vélo ne concerne pas seulement le transport de personnes mais également le transport de marchandises et le 11 dans la mesure où, si le transport de marchandises et de personnes devient plus durable, la ville est plus agréable pour tous avec une pollution sonore moindre et moins de particules...

Élaboration du Plan

La mise en œuvre du Plan s'est faite de manière structurée et planifiée sur une période allant de 2021 à 2024.

Réparties sur trois axes et un axe complémentaire, les mesures visent à :

- ▶ faciliter l'accès (pour mettre plus de gens en selle) ;
- ▶ améliorer l'infrastructure (en offrant plus de sécurité ou de confort) ;
- ▶ rendre l'option vélo évidente et normale (parfois en jouant sur le côté symbolique) ;
- ▶ intégrer des mesures complémentaires et de renforcement du Plan.

Le contenu du Plan lui-même

[Le plan Be Cyclist](#) est publiquement disponible sur le site web du SPF Mobilité et Transports.

Calendrier de l'élaboration, de l'évaluation et de la publication

En septembre 2021, les leviers dont disposent les Ministres et Secrétaires 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 et le SPF Mobilité et Transports ont procédé à un premier état d'avancement de la mise en œuvre du Plan, consultable [ici](#). Les stakeholders (représentants des entreprises ou membres de communautés d'utilisateurs de la route, qu'ils représentent des politiques ou des administrations) ont pu s'exprimer sur l'état d'avancement et le format du Plan lors d'un premier débat d'experts.

En septembre 2023 a eu lieu l'évaluation finale de Be Cyclist.

Comment le Plan a-t-il été élaboré ? Comment les mesures ont-elles pu être mises en œuvre ? Quels ont été les freins éventuels ? Quel impact sur l'usage du vélo ont-elles eu ? De quelles avancées nos Ministres et Secrétaires d'État sont-elles ou ils le plus fier.es ? Quelles sont les pistes pour que Be Cyclist puisse, le cas échéant, être le point de départ d'un plan interfédéral à partir de 2024 ? Voilà quelques-unes des questions auxquelles ce rapport cherche à répondre.

Ce rapport d'évaluation montre d'abord l'auto-évaluation de chaque Ministre et Secrétaire d'État pour chacune de ses mesures. A la fin du rapport, on trouvera les conclusions et les recommandations du débat d'experts du mois de septembre 2023. Elles aideront à guider la politique vélo des gouvernements fédéraux à venir.

Méthodologie du présent rapport

Une auto-évaluation des 52 mesures portant sur 3 axes

L'état d'avancement du Plan s'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).

Approche quantitative par les indicateurs

Sur base des indicateurs qu'ils et elles avaient définis en 2021, les Ministres et Secrétaires d'État ont procédé à une première auto-évaluation en 2022.

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 période 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.

Cette approche quantitative basée sur des indicateurs s'est prolongée en 2023.

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 ?

Le but de cette approche qualitative visait 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. Car au-delà des réflexions individuelles, le partage des expériences peut être source d'inspiration, voire de collaboration pour améliorer les processus de mise en place des mesures.

En 2023, la faculté de prolonger cette analyse qualitative a été laissée à l'appréciation de chacun.e.

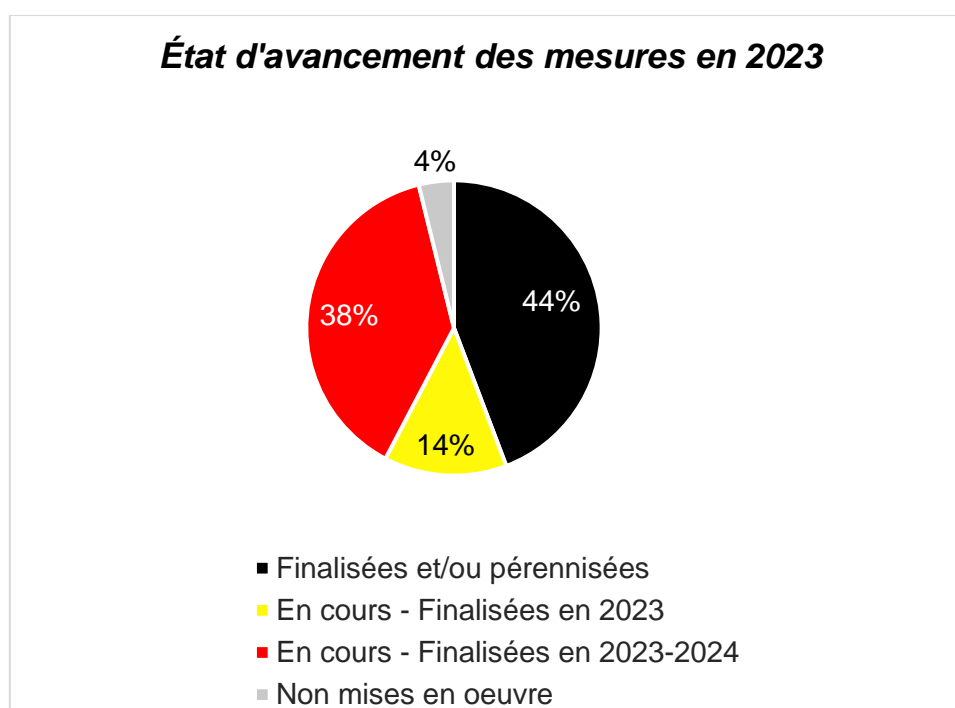
Les engagements politiques des Ministres et Secrétaires d'État

Chaque Ministre et Secrétaire d'État a été invité.e à s'exprimer tout au long du projet et particulièrement, au moment de l'évaluation finale. En 2023, chacun.e a ainsi pu mettre en avant le ou les points importants de son implication dans la promotion du vélo comme outil de mobilité au quotidien au travers d'une citation, d'un slogan, d'un engagement.

État d'avancement – la mise en œuvre du Plan

En juin 2023, au moment de la récolte des données faisant l'objet de ce rapport, la mise en œuvre des mesures se présente ainsi :

- ▶ 50 mesures sont soit finalisées (23 mesures), soit établies de façon pérenne et se renouvelant chaque année ou entamées et à finaliser dans les mois à venir (27 mesures).
- ▶ Sur les 52 mesures initialement décidées en 2021 dans le cadre de la mise en place de Be Cycliste, seules deux ne verront pas le jour. Une, pour des raisons administratives, l'autre, pour des raisons budgétaires.




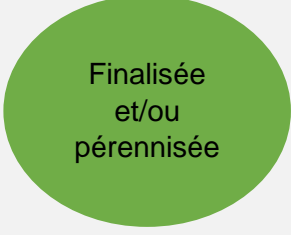



N°	Intitulés des mesures	Avancement en juin 2023	État d'avancement
1.1	Étudier une optimisation de l'indemnité vélo pour les trajets domicile - lieu de travail en Belgique	La mesure est finalisée et pérennisée via la Convention Collective de Travail supplétive n°164. Tous les travailleurs du secteur privé peuvent bénéficier d'un remboursement de leurs déplacements domicile-travail à vélo.	Finalisée et/ou pérennisée

1.2	Étudier la création d'un registre central de vélos pour intensifier la lutte contre le vol	La mesure est en cours de finalisation pour tous les aspects pratiques et législatifs de sa mise en place. Finalisation en 2023-2024 du registre national MyBike, dans lequel tous les vélos en circulation peuvent être enregistrés.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.3	Prendre des mesures contre la vente de vélos volés	La rédaction d'un rapport comprenant des recommandations est en cours (finalisation en 2023). Leurs applications sont tributaires de la mise en place du registre national MyBike (finalisation en 2023-2024).	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.4	Mettre à jour le « Manuel Vol de vélo »	Cette mesure sera finalisée en 2023-2024 ; d'ores et déjà, création d'un nouveau matériel de prévention en appui du manuel et mise en avant dans BeSafe Magazine.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.5	Inclure la lutte contre le vol de vélo dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale	Cette mesure est finalisée depuis mars 2022.	Finalisée et/ou pérennisée
1.6	Adapter le Code de la route	Le projet d'arrêté royal est prêt. Après avoir reçu l'avis des gouvernements régionaux (été 2023) et l'avis du Conseil d'État (automne 2023), la publication au Moniteur belge est prévue au printemps 2024 avec une entrée en vigueur 18 mois plus tard.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.7	Mettre en place un réseau de « Mobility Managers » (au sein de la Fonction Publique)	Le réseau des Mobility Managers au sein de la Fonction Publique est opérationnel. Cette mesure est finalisée, structurelle et pérennisée.	Finalisée et/ou pérennisée

1.8	Organiser un sondage auprès des membres du personnel concernant les besoins en installations (au sein de la Fonction Publique)	La mesure est finalisée, structurelle et pérennisée.	Finalisée et/ou pérennisée
1.9	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)	La mesure est finalisée avec, notamment, un accès élargi au Flex Abonnement de la SNCB.	Finalisée et/ou pérennisée
1.10	Mettre en place un système de leasing vélos via un salaire flexible (au sein de la Fonction Publique)	La mesure est en cours (finalisation en 2024). L'arrêté royal incluant cette mesure sera proposé prochainement au gouvernement.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.11	Mettre à disposition du matériel approprié via FED+ (au sein de la Fonction Publique)	La mesure est finalisée et récurrente. L'évaluation de son impact, pour des raisons techniques, sera finalisée ultérieurement.	Finalisée et/ou pérennisée
1.12	Créer une fiche d'accessibilité pour chaque quartier militaire	La mesure est en cours, déjà effective pour certains quartiers militaires (finalisation en 2024).	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.13	Élargir (pour les quartiers militaires) la notion de trajet domicile-lieu de travail pour le calcul de l'indemnité vélo	La mesure sera finalisée en 2023. Au début de 2023, un peu plus de 6000 personnes, soit près de 1/4 du personnel de la Défense, demandaient l'indemnité vélo, ce qui représente une augmentation de 1272 des demandes en un an. Leurs déplacements à vélo représentaient près de 19 millions de km/an.	En cours - Finalisée en 2023

1.14	Prendre en compte l'accès pour les cyclistes lors de la construction de nouveaux quartiers militaires	La mesure est en cours. Prochaines réalisations : les Quartiers du Futur dans les provinces du Hainaut et de Flandre Orientale.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.15	Faciliter l'accès à un vélo électrique pour les membres de la Police Intégrée	La mesure est finalisée, structurelle et pérennisée.	Finalisée et/ou pérennisée
1.16	Inclure le Plan Vélo dans les contrats de gestion avec le CEN, l'ONDRAF/NIRAS et l'IRE	La mesure est en cours. Elle sera finalisée en 2024.	En cours - Finalisée en 2023-2024
1.17	Lancer avec Fedasil des projets en lien avec le vélo	La mesure est en cours, avec finalisation en 2023. Des Repair Cafés sont présents dans plusieurs centres, et des formations pratiques aux réparations des vélos pour les demandeurs d'asile et leurs encadrants sont organisées.	En cours - Finalisée en 2023
1.18	Assurer une offre de base au sein de Fedasil	La mesure est finalisée.	Finalisée et/ou pérennisée
2.1	Améliorer la combinaison vélo & train par la SNCB	La mesure est finalisée et renouvelée annuellement. Une étape cruciale : l'approbation du Contrat de Service Public de la SNCB en décembre 2022 qui reprend une stratégie ambitieuse en matière de multimodalité, avec une large section consacrée au vélo.	Finalisée et/ou pérennisée

2.2	Faciliter l'aménagement de cyclorstrades le long des rails (Infrabel et SNCB)	La mesure est en cours et sera finalisée en 2023. Aujourd'hui, la Belgique compte 1216 km d'infrastructure cyclable le long des lignes de chemin de fer et sur des lignes désaffectées. La coopération entre tous les partenaires augmentera grandement l'offre existante.	
2.3	Beliris – Développer le réseau Vélo+ du plan de mobilité GoodMove de la région de Bruxelles-Capitale	La mesure est en cours. Les cyclostrades bruxelloises seront reliées aux véloroutes flamandes et aux cyclostrades wallonnes, constituant ainsi un réseau continu qui s'étend au-delà des frontières régionales.	
2.4	Mettre en place des actions concernant les comportements de conduite et de stationnement des opérateurs de colis	La mesure est finalisée. Les meilleures pratiques et les actions possibles sont connues et un budget est prévu pour financer certaines de ces actions.	
2.5	Indiquer plus clairement dans les polices d'assurance quand le vélo est « coassuré »	La mesure est finalisée depuis le 7 juin 2023. Grâce à un nouvel outil de comparaison, les consommateurs sont mieux armés pour faire des choix éclairés en matière d'assurance, notamment de leurs vélos (électriques).	
2.6	Identifier des pistes pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs dans le cadre de l'organisation des États Généraux de la Sécurité Routière	Le 30 janvier 2024 aura lieu l'évaluation de l'évolution des indicateurs relatifs à la sécurité routière en général et des déplacements à vélo en particulier. Le plan d'action fédéral court jusqu'en 2025. Dès lors, certaines mesures sont encore en cours d'opérationnalisation.	

2.7	Veiller au vélo sur le lieu de travail : sécurité et bien-être	La mesure est en cours et devrait être finalisée en 2023. Le Conseil Central de l'Économie et le Conseil National du Travail sont consultés.	En cours - Finalisée en 2023
2.8	Lancer une étude par quartier militaire afin d'envisager l'installation de bornes de chargement pour les vélos électriques	La mesure est en cours. Une solution provisoire consiste à charger la batterie ou à ranger les vélos dans un bureau fermé à clé. Une solution plus constructive devrait être mise en œuvre progressivement, notamment dans les Quartiers du Futur.	En cours - Finalisée en 2023-2024
2.9	Mieux intégrer la dimension vélo dans les bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments	La mesure est en cours de concrétisation, le nombre de bâtiments équipés évoluant de manière positive. En 2023, pas moins de 30 dispositifs supplémentaires sont venus s'ajouter à ceux déjà en place dans les bâtiments gérés par la Régie.	En cours - Finalisée en 2023-2024
2.10	Obtenir une vue d'ensemble de l'infrastructure existante (au sein de la Fonction Publique)	La mesure est finalisée, grâce notamment aux informations fournies par le réseau des Mobility Managers.	Finalisée et/ou pérennisée
2.11	Créer et améliorer l'offre de parking pour les vélos au Théâtre Royal de la Monnaie (TRM)	La mesure est en cours. L'offre de parking vélo pour le personnel est finalisée, structurelle et pérennisée. Pour celle du public, des solutions structurelles devraient intervenir en 2024. La communication vers le public des solutions temporaires mises en place s'est très élargie.	En cours - Finalisée en 2023-2024
2.12	Étudier les possibilités de création et amélioration de l'offre de parking pour les vélos à Bozar	La mesure se concrétise pour ce qui concerne l'offre de parking vélo pour le personnel, notamment dans le parking de la Galerie Ravenstein. Pour le stationnement des vélos du	En cours - Finalisée en 2023-2024

		public, la mesure est encore en cours.	
3.1	Stimuler et faciliter l'utilisation de vélo de service de la police	Fin 2023, plus de la moitié des zones de police du pays auront en leur sein une brigade cycliste. La mesure est structurelle et encouragée à s'étendre à toutes les zones de Police locale et à la Police fédérale.	En cours - Finalisée en 2023-2024
3.2	Mettre en place une équipe cycliste à l'aéroport de Bruxelles-National	Pour des raisons budgétaires et organisationnelles, le projet de création d'une équipe cycliste à la police aéronautique de Bruxelles n'a pas encore été mis en place.	Non mise en œuvre
3.3	Rendre les livraisons de colis plus durables	Cette mesure est basée sur les résultats de diverses études menées. Sur la base de celles-ci, plusieurs initiatives législatives ont été prises et seront discutés à l'automne 2023 au sein du gouvernement.	En cours - Finalisée en 2023-2024
3.4	Faciliter l'utilisation du vélo par les femmes	Les quatre volets de la mesure, à savoir une séance thématique de la Commission Vélo, une visite de terrain, une journée d'étude et un appel à projets pour rendre plus accessible le vélo aux femmes ont été réalisés.	Finalisée et/ou pérennisée
3.5	S'engager à communiquer sur l'obligation d'assurance pour certains vélos	La mesure est en cours. À l'occasion de la Journée internationale des consommateurs (15 mars 2023), la Secrétaire d'État a lancé un nouveau projet de sensibilisation à la consommation consciente : BE.COCO.	En cours - Finalisée en 2023-2024

3.6	S'engager à communiquer sur la garantie légale et l'obligation de réparation	La mesure est en cours. À partir de 2024, les consommateurs pourront s'adresser à une plateforme numérique unique pour les plaintes ou les questions relatives aux vélos.	En cours - Finalisée en 2023-2024
3.7	Sensibiliser les institutions participantes à la politique vélo (au sein de la Fonction Publique)	Cette mesure est structurelle et permanente. Le réseau des Mobility Managers en facilite la mise en œuvre.	Finalisée et/ou pérennisée
3.8	Stimuler les déplacements professionnels à vélo (au sein de la Fonction Publique)	Cette mesure est en grande partie mise en œuvre et en cours.	Finalisée et/ou pérennisée
3.9	Promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la Défense	Un slogan stimulant a vu le jour : Proud to be a cyclist @BE Defense.	Finalisée et/ou pérennisée
3.10	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	Pour des raisons externes, ce projet n'a pas pu être mis en œuvre. Mais la Politique scientifique fédérale se doit de mettre sa capacité d'expertise au service de l'autorité fédérale. Le vélo, maillon incontournable d'une politique de mobilité durable, est donc un des sujets indispensables d'études scientifiques.	Non mise en œuvre
3.11	Intégrer le vélo dans le travail de Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes	La mesure est terminée, structurelle et récurrente. Le règlement de travail du personnel intègre maintenant diverses facilités liées au vélo, et les publications « Coopération » sont résolument tournées vers le développement de villes inclusives et durables.	Finalisée et/ou pérennisée

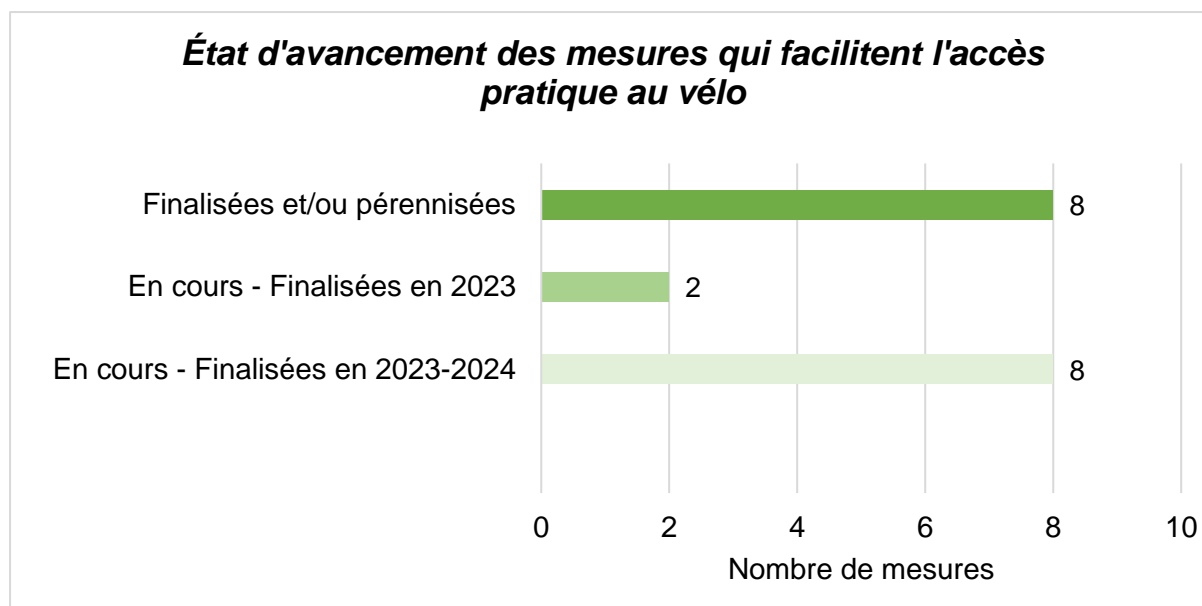
3.12	Ancrer le vélo dans les évènements programmés par Bozar chaque année et en faire une large promotion auprès des citoyens	La mesure est réalisée et se poursuit pour renforcer la stratégie de durabilité de l'institution. Quant au programme de Bozar, deux cycles, notamment, se focalisent régulièrement sur l'environnement, la durabilité, la mobilité et l'urbanisme : « City Talk » et « Climate Talk ».	Finalisée et/ou pérennisée
3.13	Lancer une campagne de communication #JustBike au sein de la Justice	Parmi d'autres actions dans le cadre de la semaine de la mobilité, notamment, une forte communication a été réalisée via les canaux de médias sociaux du SPF Justice en utilisant le hashtag #Justbike.	Finalisée et/ou pérennisée
3.14	Lancer un défi mobilité au sein de la Régie des Bâtiments, en ce comprise la cellule stratégique	La mesure est en cours, achèvement prévu en 2023. « The Bike Project » en est un des éléments.	En cours - Finalisée en 2023
4.1	Les caisses de santé à vélo : une communication active des caisses de santé	Aperçu des actions développées ou planifiées par les caisses d'assurance maladie pour encourager l'usage du vélo : indemnité vélo, amélioration de l'infrastructure des bureaux, leasing de vélos (employés), soutien aux camps sportifs à vélo, prêt de vélos pour les enfants à des prix démocratiques (membres).	Finalisée et/ou pérennisée
4.2	Créer une Commission Vélo afin de concerter une politique vélo avec les autres niveaux de pouvoirs compétents	Cette mesure est mise en œuvre. La Commission est opérationnelle et permet de coordonner les politiques entre les différents niveaux politiques mais aussi avec les associations cyclistes et les centres de connaissances. Elle se réunit au moins quatre fois par an et est animée par le manager vélo fédéral.	Finalisée et/ou pérennisée

4.3	Lancer des études pour mieux guider la politique belge en matière de mobilité vélo	Les études réalisées par l'institut Vias sous la supervision du SPF Mobilité permettent de mieux appréhender les problèmes auxquels les cyclistes quotidiens sont confrontés et définir les meilleures solutions pour améliorer la sécurité routière. Tous les projets d'études sont finalisés ou à publier en 2023 par Vias.	En cours - Finalisée en 2023
4.4	Produire des statistiques détaillées au niveau national sur l'utilisation du vélo et les tendances	Cette mesure est terminée et elle sera pérennisée dans l'avenir pour soutenir la politique en matière de mobilité par des données objectives. Le SPF Mobilité et Transports organise régulièrement des enquêtes de mobilité généralistes et spécifiquement vélo.	Finalisée et/ou pérennisée
4.5	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	La page web est en cours de finalisation. Sa mise en ligne sur le site du SPF Économie est prévue encore en 2023.	En cours - Finalisée en 2023
4.6	Renforcer la prise en compte du vélo au niveau de la politique internationale en matière de mobilité	Cette mesure est en cours et connaît de belles avancées. Un exemple : l'European Cycling Declaration d'initiative belge, signée par six états-membres lors du Conseil des Ministres européens de la Mobilité le 2/06/2022 à Luxembourg, a le soutien, en juin 2023, de 17 pays sur 27.	En cours - Finalisée en 2023-2024
4.7	Lancer une étude sur la circularité du vélo	La mesure est en cours et sera finalisée en 2023-2024. Dans le cadre du plan de relance et de résilience de l'Union européenne, des fonds ont été mis à disposition pour des investissements dans l'économie circulaire. Lors de	En cours - Finalisée en 2023-2024

		l'appel à projet Belgium Builds Back Circular (BBBC), la circularité des (e-) vélos est l'un des quatre piliers de cet appel.	
4.8	Cartographier les bonnes pratiques au sein de Fedasil	La mesure est en cours de mise en œuvre et des rencontres ont lieu entre les centres d'accueil pour échanger les bonnes idées. Des workshops y sont aussi organisés.	Finalisée et/ou pérennisée

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 (Georges Gilkinet), des Finances (Vincent Van Peteghem), des Affaires sociales (Frank Vandenbroucke) et du Travail (Pierre-Yves Dermagne)

Engagement initial

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).



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« De plus en plus de belges utilisent le vélo pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail : c'est bon pour la santé, et cela réduit les embouteillages. C'est une évolution positive pour l'ensemble de la société, y compris pour celles et ceux qui n'optent pas pour le vélo. Pour rendre encore plus attractif ce mode de déplacement, nous avons impliqué les partenaires sociaux et ceux-ci se sont accordés, sur base du financement dégagé par le Gouvernement fédéral, pour élargir l'indemnité kilométrique vélo à tous les secteurs qui ne l'offraient pas encore. Ainsi, depuis 2023, tous les travailleurs du secteur privé peuvent bénéficier d'un remboursement de leurs déplacements à vélo vers leur lieu de travail. La bicyclette, c'est donc bon pour le portemonnaie également. En complément, j'ai lancé des programmes de soutien ciblés pour accompagner les travailleurs qui font le choix du vélo pour se rendre au travail. »



Vincent Van Peteghem, Ministre des Finances :

« La collaboration entre les législateurs, les partenaires sociaux et le gouvernement a permis de généraliser l'indemnité vélo dans tous les secteurs du privé grâce à la CCT complémentaire n° 164. Depuis le 1er mai, tous les travailleurs du secteur privé peuvent demander une indemnité vélo grâce aux efforts de ces acteurs.

Perspectives d'avenir : Le vélo reste un mode de transport utile et durable et son utilisation peut être encouragée davantage. La contribution des partenaires sociaux dans leur rapport d'octobre 2022 et l'étude sur la mobilité réalisée par l'institut SPF Mobilité/Vias identifient les questions importantes pour les travailleurs afin qu'ils soient davantage motivés à utiliser le vélo comme mode de transport. »



Frank Vandebroucke, Ministre des Affaires sociales :

« Je suis fier que les partenaires sociaux au sein du Conseil National du Travail aient conclu la CCT n° 164 le 24 janvier 2023. Cette CCT prévoit une généralisation de l'indemnité kilométrique pour l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail. »

Le gouvernement a toujours insisté sur ce point et a également prévu une compensation temporaire des coûts pour les employeurs. »



Pierre-Yves Dermagne, Ministre du Travail :

« Le 24 janvier 2023, le Conseil National du Travail a conclu la CCT 164 relative à l'intervention patronale pour les trajets domicile-travail effectués à vélo par les travailleurs. »

Gratitude et félicitations aux partenaires sociaux pour la conclusion de cette convention ! Elle permettra sans aucun doute d'accélérer encore le transfert modal et est indispensable dans la perspective de la transition écologique. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

1. Généralisation de l'indemnité à tous les secteurs
 - ▶ En 2021 : À commencer
 - ▶ En 2022 : À commencer
 - ▶ En 2023 : Finalisée (via la CCT supplétive 164), structurelle & pérennisée
2. Nombre de secteurs économiques qui offrent l'indemnité kilométrique
 - ▶ En 2021 : 103 commissions paritaires sur 129
 - ▶ En 2022 : Inchangé
 - ▶ En 2023 : Finalisée (via la CCT supplétive 164), structurelle & pérennisée

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 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](#) 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. 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 leasing vélo (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.

Jusqu'en 2023, il restait 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. Afin de couvrir vraiment tous les travailleurs de ces secteurs privés, les partenaires sociaux ont adopté une Convention Collective de Travail (CCT) supplétive (n° 164) fin janvier 2023. Le Gouvernement soutient ce dernier pas de la généralisation de l'indemnité kilométrique vélo par un crédit d'impôt qui s'adresse aux employeurs concernés.

Pour accélérer encore le transfert modal et faciliter l'accès au vélo à un public plus large, le Gouvernement a décidé en 2022 de mettre à disposition un budget supplémentaire pour promouvoir les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ainsi, en juin 2023, le Gouvernement a approuvé deux appels à projets visant à accompagner le changement de mode de déplacement pour les déplacements domicile-lieu de travail. Ces deux appels à projets seront lancés fin 2023.

D'autres mesures ayant le même objectif seront discutées et éventuellement adoptées en 2024 y compris une éventuelle augmentation du montant maximal exonéré fiscalement de l'indemnité kilométrique vélo.

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

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

Engagement initial

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, l'institut Vias 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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« Le vol de vélo est un véritable fléau qui ne connaît pas les frontières et qui pourrait décourager nombre de potentiels utilisateurs du vélo. Lutter contre ce fléau nécessitait donc une approche coordonnée. C'est la raison pour laquelle j'ai pris l'initiative de réunir les Régions et mes collègues Ministres fédéraux de la Justice et de l'Intérieur pour une coopération inédite. La lutte contre le vol de vélo a été intégrée dans le Plan National de Sécurité, qui l'a donc élevée au rang des dossiers prioritaires pour les services de police. Avec la réalisation du registre national MyBike, dans lequel seront enregistrés les vélos en circulation, nous offrons aux propriétaires de deux roues mais aussi à la police et à la justice les outils qui leur permettront de mener cette lutte contre le vol de vélo de manière efficace et renforcée. Ça n'a l'air de rien, mais c'est un énorme progrès pour l'usage du vélo au quotidien ! »



Annelies Verlinden, Ministre de l'Intérieur :

« Avec le registre central des vélos, nous faisons un pas en avant dans la lutte contre les vols de vélos. Les victimes pourront porter plainte plus facilement. Et les vélos volés seront plus facilement restitués à leurs propriétaires légitimes. »



Vincent Van Quickenborne, Ministre de la Justice :

« Le vol de vélo est l'une des formes de petite délinquance les plus ennuyeuses et les plus courantes pour de nombreuses personnes. La Justice et la police tentent de faire tout leur possible pour réprimer davantage ce phénomène. Nous y parviendrons d'autant mieux grâce à ce système efficace qui peut être appliqué partout de la même manière. Il encourage les victimes ou les témoins à déposer plainte, parce qu'ils savent que cela donnera à la police des leviers pour y faire face rapidement et de manière décisive. »

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

1. Création d'une base de données et d'un système électronique basé sur l'attribution de numéros uniques à chaque vélo
 - ▶ En 2021 : En cours ; finalisation en 2023-2024
 - À la demande du Ministre de la Mobilité, l'institut Vias a mené une [étude](#) en 2021 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'analyser 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 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 vélo serait peu disposée à déposer plainte, 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. 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 seront 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.

En 2021 ont commencé les travaux de préparation pour un projet d'accord de coopération interfédéral.

- ▶ En 2022 : En cours ; finalisation en 2023-2024
 - Le Ministre de la Justice a invité un représentant du Ministre de la Mobilité et de l'institut Vias 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 vélo et aussi d'écouter leur feedback pour renforcer la lutte contre le vol de vélo par les différents niveaux de pouvoir qui sont impliqués. En parallèle, le Ministre de la Mobilité a créé un comité de pilotage où siègent également des représentants de la Ministre de l'Intérieur, du Ministre de la Justice, des trois Ministres régionaux de la Mobilité, les différentes administrations ainsi que la Police fédérale et la Police locale.
- ▶ En 2023 : En cours ; finalisation en 2023-2024
 - Le SPF Mobilité a rédigé un projet d'Accord de Coopération interfédéral qui a successivement été approuvé par le Gouvernement fédéral et les Gouvernements régionaux en première lecture. Des adaptations y ont été faites suite à une série d'avis reçus par différentes institutions. Sur cette base, le Gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux ont approuvé le dossier lors du Comité de Concertation en mars 2023. La version finale a été approuvée par le Gouvernement fédéral en juillet 2023. Par après, le parlement fédéral et les trois parlements régionaux travaillent sur l'approbation de la loi fédérale, des décrets flamand et wallon, et de l'ordonnance bruxelloise qui sont tous nécessaires pour l'entrée en vigueur du MyBike interfédéral vers la fin de 2023. En parallèle, les partenaires impliqués préparent les aspects techniques, la distribution des stickers et la communication aux citoyens et aux pouvoirs locaux. La Ministre de l'Intérieur, quant à elle, prépare l'intégration entre MyBike et les services IT de la police qui se fera par phases.

2. Nombre de vélos inscrits

- ▶ Pas encore d'application
 - Étant donné la complexité de ce dossier interdisciplinaire et interfédéral, y compris pour l'utilisation de données des citoyens, le lancement aura lieu fin 2023 seulement ; son déploiement à grande échelle débutera en 2024.

Plus de détails

En Belgique, l'utilisation du vélo ne cesse de croître ces dernières années, attestant de l'attractivité du vélo comme moyen de déplacement au quotidien. C'est bon pour la mobilité et pour la santé. Malheureusement, les vols de vélos sont, eux aussi, très nombreux. Ils entravent l'attractivité de la mobilité vélo et rendent donc plus difficile le transfert modal vers le vélo que le Gouvernement fédéral souhaite faciliter. Raison pour laquelle, à l'initiative du Ministre fédéral de la Mobilité, le Gouvernement a décidé de mettre sur pied un registre central des vélos, pièce maîtresse dans la stratégie à déployer contre ce fléau. Ce registre national vélos s'appellera MyBike, s'inspirant du registre bruxellois existant sous le nom MyBike.Brussels. Il intègre le projet-pilote bruxellois en allant plus loin, notamment en collaborant activement avec les services de la police qui sont des partenaires essentiels. Après quasiment deux ans de négociation, ce registre fait l'objet d'un accord de coopération interfédéral, validé par le Comité de Concertation en mars 2023.

En effet, en 2020, ce ne sont pas moins de 70 vélos qui ont été volés quotidiennement, soit 24.592 vélos pour l'année entière. Du moins si on s'en réfère aux vols qui ont été déclarés à la police... Selon une étude commanditée par le Ministre fédéral de la Mobilité, l'institut Vias estime que seuls 48% des personnes victimes de vols de vélo les signalent à la police.

Outre le préjudice affectif et financier que constitue le vol de vélo, il s'agit également d'un frein important à l'usage du deux roues dans les déplacements au quotidien. Ce sous-signallement alimente un cercle vicieux : moins la police dispose de données, plus elle a de difficultés à enquêter sur certains modes opératoires et moins les concitoyens croient dans le travail de la police. Le signalement permet de rompre ce cercle vicieux et de lutter plus efficacement contre le vol de vélo mais aussi contre le recel de vélos volés.

Le développement de la base de données, qui sera gérée par le niveau fédéral et consultable par les services de police, est déjà terminé. De leur côté, les Régions sont en train de construire le portail utilisateurs. Concrètement, les propriétaires d'un vélo pourront demander gratuitement un sticker qui sera appliqué sur le cadre du vélo et ne pourra pas être enlevé. Sur ce sticker figurera un code unique. Le registre permettra au propriétaire du vélo de se connecter de manière sécurisée. Il pourra y sauvegarder toutes les données de son vélo, mais également indiquer un vol. Lors de l'achat d'un vélo d'occasion, l'acheteur potentiel pourra scanner le code sur le vélo et vérifier s'il a été signalé comme volé par le propriétaire (aucune autre information ne sera disponible sur le vélo ou le propriétaire). Si un vélo a été volé ou perdu, les services compétents pourront facilement en retrouver le propriétaire. Une méthode de travail est également en cours d'élaboration pour intégrer en toute fluidité les utilisateurs bruxellois actuels dans le nouveau système national.

3. Prendre des mesures contre la vente de vélos volés

Ministre de la Justice (Vincent Van Quickenborne)

Engagement initial

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

En cours de réalisation, l'achèvement est prévu pour 2023.

Plus de détails

Un rapport de recommandation pour la prochaine législature est en cours de finalisation. En effet, cette action ne pourra être poursuivie que lorsque le projet MyBike sera effectivement mis en œuvre à l'échelle nationale.

4. Mettre à jour le « Manuel Vol de vélo »

Ministre de l'Intérieur (Annelies Verlinden)

Engagement initial

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).



Annelies Verlinden, Ministre de l'Intérieur :

« Je suis particulièrement fière du fait qu'ensemble, avec nos partenaires, nous poursuivons sans relâche la lutte contre le vol de vélo. En fournissant cet outil, nous renforçons la prévention contre le vol de vélo. »

Indicateur(s)

1. Analyse de l'impact (= portée) des conseils de prévention et la diffusion des bonnes pratiques
2. Soutien au développement d'une base de données nationale sur le vol de vélo. (Direction générale Sécurité et Prévention au SPF Intérieur – DGSP)
3. Réponses aux questions des communes, des zones de police et des services du gouverneur fédéral sur la prévention des vols de vélos (y compris la base de données nationale) (DGSP)
4. Mise à disposition des citoyens d'informations actualisées (DGSP)

Mise en œuvre

En cours ; finalisation en 2023-2024

- ▶ En 2021 : Manuel de 2012
- ▶ En 2022 : Manuel de 2012 et mise à jour de la page de prévention des vols de vélo du site web (DGSP)
- ▶ En 2023 : Mise à jour de la page de prévention des vols de vélo du site web, nouveau visuel + sujet dans BeSafe Magazine (DGSP)

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 vélo.

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 vélo, que nous générons, et de l'utilisation d'une mobilité active 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 responsabilité 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 cadre dans la lutte globale contre le vol. 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 vélo et des priorités locales en la matière.

L'utilisation du vélo et la prévention du vol de vélo 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 vélo (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 vélo.

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 vélo 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 vélo dans la nouvelle version de la note-cadre de sécurité intégrale

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

Engagement initial

L'ambition – fédérale mais aussi régionale – d'intensifier la lutte contre le vol de vélo 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 national est élaboré par la Police fédérale.

La nouvelle NCSI est entrée en vigueur en 2022.



Vincent Van Quickenborne, Ministre de la Justice :

« Le ministre de la Justice estime qu'il est important que le vélo-leurre, avec ou sans dispositif de localisation, puisse être utilisé de manière pratique et efficace par la police sur le terrain.

À sa demande, le ministère public examine comment le cadre juridique actuel peut être appliqué de manière uniforme, ce qui aboutira à une directive cohérente et uniforme émanant du Collège des procureurs généraux.

Ces vélos-leurres permettent de suivre et de prendre en flagrant délit les personnes soupçonnées de vol. Après un flagrant délit par la police, la procédure de perception immédiate peut également être appliquée immédiatement par la police. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Accompli

- ▶ En 2021 : La note-cadre de sécurité intégrale n'inclut pas la lutte contre le vol de vélo
- ▶ En 2022 : Les vols de vélo sont inclus pour la première fois
- ▶ En 2023 : Pas encore de retour quant au nombre de procureurs qui ont intégré cette approche dans leurs contacts avec la police

Plus de détails

La nouvelle [Note Cadre de Sécurité Intégrale \(NCSI\)](#) 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 zones 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 les vols de vélo. Concrètement, on peut y lire : « Il existe une ambition claire – fédérale mais aussi régionale –

d'intensifier la lutte contre, par exemple, le vol de vélos » La section complète sur la lutte contre le vol de vélo peut être lue en ligne à la page 31 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 vélo. 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 vélo.

En ce qui concerne le nombre de procureurs et leurs contacts avec la police dans le cadre de la lutte contre le vol de vélo, 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 (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« Je suis particulièrement fier d'avoir pu élaborer un nouveau Code de la route, renommé « Code de la voie publique ». Le Code de la voie publique, c'est un ensemble de règles qui s'appliquent à toutes et tous : cyclistes, piétons, automobilistes... dès que l'on se retrouve sur la voie publique. C'est l'une des rares législations qui nous concerne toutes et tous au quotidien. Cette réforme et ce nouveau nom marquent un tournant. Nous avons maintenant un code qui organise un partage équitable de la voie publique pour toutes et tous, où chacun trouve sa juste place, y compris les usagers actifs et plus vulnérables, les cyclistes et les piétons, qui seront ainsi mieux protégés. »

Indicateur(s)

1. Nombre de modifications du Code de la route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont le vélo)
2. La réforme de l'ensemble du Code de la route est menée à terme et comporte des mesures en faveur des vélos

Mise en œuvre

Finalisée

1. Nombre de modifications du Code de la route qui encouragent les modes de déplacements actifs (dont le vélo)
 - ▶ En 2021 : 0

- ▶ En 2022 : 3
- ▶ En 2023 : 1

Après l'approbation du nouveau Code, les cyclistes pourront notamment rouler sur les trottoirs jusqu'à 11 ans révolus au lieu de 9 ans révolus, disposer d'une piste cyclable non obligatoire (pour permettre aux plus rapides de rester sur la chaussée), ou encore circuler sur la chaussée en groupe dès 10 personnes au lieu de 15.

2. La réforme de l'ensemble du Code de la route est menée à terme et comporte des mesures en faveur des vélos

- ▶ En 2023 : 1
 - Le projet d'arrêté royal « Code de la voie publique », qui réforme le Code de la route, est prêt. Il poursuit son trajet législatif : après l'avis des gouvernements régionaux au cours de l'été 2023, l'avis du Conseil d'État sera demandé à l'automne 2023. Sa publication au Moniteur belge est prévue au printemps 2024, avec une entrée en vigueur 18 mois plus tard (pour permettre les adaptations des manuels d'apprentissage à la conduite, des tableaux des infractions de la police,...).

Plus de détails

Un nouvel arrêté modificatif du Code de la route est entré en vigueur en 2023 : l'arrêté royal du 12 mars 2023 simplifie la rue cyclable, qui devient « zone cyclable » et peut ainsi englober plusieurs rues, avec un signal de début et de fin. Pour rappel, dans une zone cyclable, le cycliste peut circuler au milieu de la chaussée, les voitures ne peuvent le dépasser et la vitesse est limitée à maximum 30km/heure.

Auto-analyse qualitative

Forces

En 2022, nous étions 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 allaient bénéficier d'un meilleur partage de l'espace public.

Notre démarche s'est appuyée sur l'expérience conjointe de 4 administrations (SPF Mobilité et Transports, et Régions) autour d'une collaboration fructueuse.

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

La plus-value pour les cyclistes, et pour les autres usagers actifs, découle à la fois de cette concertation interfédérale et de la consultation préalable de l'ensemble des membres de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière menée dès 2021.

Les destinataires de la mesure sont nombreux puisqu'elle impacte l'ensemble des usagers de la voie publique, c'est-à-dire toute personne se situant à un moment donné sur le territoire belge.

Opportunités

Il s'agit de faire cohabiter les besoins de différents types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, automobilistes...), de concilier les points de vue issus d'expériences variées et émanant de nombreux stakeholders. Cela rend la réflexion riche mais aussi complexe.

Les obstacles antérieurs à cette réforme du Code de la route sont liés à des visions, des politiques et des pratiques en matière de mobilité, y compris de mobilité active, qui peuvent varier d'une région à l'autre, avec un Code de la route en partie fédéral, et en partie régionalisé suite à la dernière réforme de l'État (qui a laissé certaines zones grises entre des compétences restées fédérales ou devenues régionales).

Aspirations

Notre ambition en 2022 était 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 pour tous les utilisateurs.

Résultats

Nos indicateurs ont été rencontrés. La réforme a pris un peu de retard mais elle sera menée à terme sous cette législature.

7. Mettre en place un réseau de « Mobility Managers » (au sein de la Fonction Publique)

Ministre de la Fonction publique (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« Le réseau des Mobility Managers rassemble pour la première fois tous les gestionnaires de la mobilité au sein des autorités fédérales. En effet, s'attaquer à la question de la mobilité nécessite une coopération. Nous avons déjà vu de belles actions concrètes de sensibilisation, mais la véritable force de ce réseau réside dans les recommandations politiques qu'il formule et dans l'impact qu'il a sur son organisation pour faire avancer les choses vers un comportement encore plus durable en matière de mobilité. »

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

Structurelle & permanente

1. PV de la réunion
 - Accompli
2. Ratio indemnité km vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
 - En cours ; finalisation en 2023-2024
3. Nombre de personnes ayant suivi une formation de Mobility Manager
 - En 2022 : 6 Mobility Managers formés dont 4 toujours en fonction
 - En 2023 : 10 Mobility Managers ont été formés et d'autres le seront dans les mois à venir

Plus de détails

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

En 2022, 65 institutions faisaient partie du réseau. Six personnes avaient suivi le cours « Mobility Managers » Le réseau a été lancé en août 2021. À l'époque, environ 30 institutions y étaient affiliées.

Analyse qualitative

Forces

Le réseau des Mobility Managers a été relancé en 2022 et évolue actuellement vers un réseau impliqué qui étudie et élabore différents aspects.

Opportunités

Tout le monde n'a pas encore participé à la formation de Bruxelles Environnement – Mobility Managers. Certains viennent tout juste d'entrer en fonction. Mais plus il y aura de participants à cette formation, plus le soutien sera important.

Aspirations

Le réseau peut comparer différentes questions et déterminer celles qu'il est possible d'aborder et de traiter au sein des autorités. Notre ambition est d'augmenter la visibilité de la thématique du vélo et de manière plus générale, la mobilité.

Résultats

Nous avons reçu des réactions positives. Nous nous heurtons parfois aux budgets nécessaires pour améliorer, par exemple, l'infrastructure vélo ou au fait que les bâtiments appartiennent à la Régie des Bâtiments ou à d'autres propriétaires, ce qui rend les ajustements structurels impossibles.

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 (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« Grâce à cette enquête, à laquelle ont répondu plus de 4 000 fonctionnaires, nous avons pour la première fois une idée de ce qui pourrait inciter les fonctionnaires à se déplacer encore plus à vélo. L'infrastructure s'avère être un élément très important. Je me ferai un plaisir d'en discuter avec la Régie des Bâtiments. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Structurelle et permanente (complétée et renouvelée chaque année).

1. Évolution de l'infrastructure par une répétition de l'enquête
 - Accompli

2. Ratio indemnité km vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
- ▶ En cours ; finalisation 2023-2024

Plus de détails

En 2022, une enquête a été organisée dans la Fonction Publique.

- ▶ 4.085 fonctionnaires y ont répondu
- ▶ 34% de ceux qui ont répondu utilisent le vélo

Etant donné qu'un plan de déplacement d'entreprise (PDE) doit être élaboré tous les trois ans et qu'il est inclus dans la stratégie, nous obtiendrons finalement une meilleure infrastructure cyclable.

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 (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« Il est certain que l'indemnité vélo s'est avérée être une incitation forte. Malheureusement, l'indemnité vélo n'était que difficilement combinable avec d'autres options de transport durable. En étroite collaboration avec la SNCB et ses abonnements flexibles, nous pouvons maintenant organiser cela et prendre des mesures ensemble pour un comportement de mobilité durable. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Accompli

Plus de détails

En 2022, un constat était fait : le projet pilote 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 étaient en cours au sein du gouvernement, un stimulus important.

[L'abonnement Flex](#) sera applicable pour plusieurs instances à partir de 2023.

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

Ministre de la Fonction publique (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« De nombreux fonctionnaires m'envoient des courriels pour me demander quand il leur sera possible prendre un vélo en leasing. Cela permettra donc à un plus grand nombre de fonctionnaires de se déplacer à vélo. Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour que le système de leasing vélos soit possible d'ici 2024 »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

En cours ; finalisation en 2024

Plus de détails

L'arrêté royal contenant cette mesure sera bientôt soumis au gouvernement.

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

Ministre de la Fonction publique (Petra De Sutter)

Engagement initial

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, ...)



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« Nous devons encourager les comportements de déplacement durable qui contribuent également à la santé. Des centaines de fonctionnaires ont profité des réductions pour acheter un vélo ou un équipement décent. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

1. Ratio indemnité km vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
 - ▶ Malheureusement, la plateforme ne permet pas de suivre le comportement d'achat individuel des fonctionnaires. Nous constatons que plus de 1.000 fonctionnaires ont consulté les réductions sur le site web.
2. Utilisation de la remise offerte via la plateforme FED+
 - ▶ Accompli

Plus de détails

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

Actions concrètes :

- ▶ Campagne : Le vélo rend heureux grâce à *Benefits at work*
 - Réductions sur divers produits (vélos, vêtements et équipements cyclistes, mobilité partagée,...) pouvant aller jusqu'à 50%
 - Réduction sur l'assurance vélo Ethias : en plus du rabais FED+ fixe et permanent de 10%

- 20% de réduction supplémentaire (soit 30% au total) pour les contrats conclus jusqu'au 30 novembre

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

Ministre de la Défense (Ludivine Dedonder)

Engagement initial

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.



Ludivine Dedonder, Ministre de la Défense :

« Le slogan Cycling friendly-cycling safe @BE Defense rend les déplacements du personnel vers le lieu de travail plus sûrs et est un catalyseur de succès. »

Indicateur(s)

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

Mise en œuvre

En cours ; finalisation en 2024

- ▶ En 2022 :
 - Militaires : 4.541
 - Civils : 197
- ▶ En 2023 :
 - 6.012 personnes
 - 23.5% de la population Personnel Défense
 - + 1.272 personnes
 - 13.863.539 km/an

Auto-analyse qualitative

Forces

L'organisation actuelle de la Défense est structurée de manière à ce que les ressources et les compétences nécessaires à la mise en œuvre des points d'action puissent être utilisées avec précision.

L'intégration des points d'action permet donc d'atteindre la flexibilité avec une réalisation rapide comme résultat final.

Opportunités

L'évolution des circonstances (géopolitique, etc.) a entraîné un déplacement des priorités pour la mise en œuvre des points d'action prévus.

Cela donne le temps de proposer un plan solide plus large que le projet Be Cyclist. La politique cycliste@Defence nécessite un suivi permanent et une adaptation à la réalité quotidienne. La création de nouveaux quartiers, l'optimisation et l'embellissement des quartiers existants donnent l'occasion de mettre en œuvre cette mesure.

Aspirations

Un plan de politique cycliste bien développé apportera une valeur ajoutée au quartier-maître et à son unité d'écomobilité. Des initiatives pourront être lancées au profit du personnel. Ces initiatives locales nécessiteront des ressources, pour lesquelles le plan de politique cycliste de la Défense peut fournir des orientations.

Résultats

Grâce à toutes les mesures prises, le nombre de membres du personnel de la Défense bénéficiant d'une indemnité vélo (= notre « principal indicateur clé ») a augmenté de manière exponentielle.

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 (Ludivine Dedonder)

Engagement initial

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.



Ludivine Dedonder, Ministre de la Défense :

« Le slogan « Movement that inspires @BE Defence » rend le personnel plus motivé pour se rendre au travail à vélo. Cette mesure augmente le potentiel du cyclisme. »

Indicateur(s)

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

Mise en œuvre

En cours ; finalisation en 2023

- ▶ En 2022 :
 - Militaires : 4.541
 - Civils : 197
- ▶ En 2023 :
 - 6.012 personnes
 - 23.5% de la population personnel Défense
 - + 1.272 personnes
 - 13.863.539 km/an

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.

Auto-analyse qualitative

Forces

L'organisation actuelle de la Défense est structurée de manière à ce que les ressources et les compétences nécessaires à la mise en œuvre des points d'action puissent être déployées avec précision.

L'intégration des points d'action permet donc une mise en œuvre flexible avec pour résultat final une réalisation rapide.

Opportunités

Après la mise en œuvre de cette mesure, le seuil d'utilisation du vélo pour se rendre au bureau satellite est abaissé et les déplacements internes sont également remboursés. C'est une source de motivation pour le personnel qui voit ses efforts valorisés. L'évolution de l'octroi de l'indemnité kilométrique devrait faire l'objet d'un suivi permanent.

Aspirations

Suivre de près cette mesure, mener une étude comparative afin d'apporter dès que possible des modifications au règlement et à la mise en œuvre.

Résultats

Avec toutes les mesures prises, le nombre de membres du personnel de la Défense bénéficiant d'une indemnité vélo (= notre « principal indicateur clé ») a augmenté de manière exponentielle.

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

Ministre de la Défense (Ludivine Dedonder)

Engagement initial

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.



Ludivine Dedonder, Ministre de la Défense :

« Notre slogan « Accessibility and design go hand in hand @BE Defense » fait qu'il est logique que la réalisation de cette mesure trouve sa place dans les plans futurs de l'infrastructure de la Défense. Faciliter l'accès aux cyclistes en créant des entrées séparées et facilement accessibles devrait être mise en œuvre dans les plans des Quartiers du Futur. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

1. Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo en 2022
 - ▶ En 2022 :
 - Militaires : 4.541
 - Civils : 197
 - ▶ En 2023 :
 - 6.012 personnes
 - 23.5% de la population Personnel Défense
 - + 1.272 personnes
 - 13.863.539 km/an
 - ▶ Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)
2. Nombre d'accès adaptés aux vélos :
 - ▶ En 2022 : des accès adaptés existent ; nombre non évalué
 - ▶ En 2023 : La planification du Quartier du Futur (en vue de l'optimisation de l'infrastructure et des réalisations du Quartier du Futur)
 - ▶ A commencer

Auto-analyse qualitative

Forces

L'organisation actuelle de la Défense est structurée de manière à ce que les ressources et les compétences nécessaires à la mise en œuvre des points d'action puissent être utilisées avec précision.

Opportunités

La planification de la construction de nouveaux quartiers ou de la rénovation de quartiers existants signifie que les plans de cette action ont leur place dans les réalisations globales de ces quartiers.

Aspirations

Un plan de politique cycliste bien développé au sein de la Défense apportera une valeur ajoutée au Commandant de Quartier et à l'unité d'écomobilité de son quartier. Des initiatives pourront être lancées au profit du personnel. Ces initiatives locales nécessiteront des ressources, pour lesquelles le plan de politique cycliste peut fournir des orientations.

15. Faciliter l'accès à un vélo électrique pour les membres de la Police Intégrée

Ministre de l'Intérieur (Annelies Verlinden)

Engagement initial

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.



Annelies Verlinden, Ministre de l'Intérieur :

« Je suis particulièrement fière de l'initiative visant à offrir des vélos à un prix plus accessible au personnel de la Police Intégrée, mettant ainsi à disposition des vélos de qualité à un prix abordable. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

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

- ▶ En 2021 : 67
- ▶ En 2022 : 95
- ▶ En 2023 : 58
 - Pour 2023, les ventes jusqu'au 30 mai ont été prises en compte, et seulement les ventes réalisées par l'intermédiaire d'un fournisseur, aucune statistique n'étant actuellement disponible pour les autres partenaires.

Plus de détails

Détail du nombre de collègues de la Police Intégrée qui ont acheté un vélo électrique à prix réduit par l'intermédiaire du service social :

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

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

Ministre de l'Énergie (Tinne Van der Straeten)

Engagement initial

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).



Tinne Van der Straeten, Ministre de l'Énergie :

« En collaboration avec le Centre d'étude de l'Energie Nucléaire (CEN), l'Organisme National des Déchets Radioactifs (ONDRAF) et l'Institut National des Radioéléments (IRE), nous avons inclus une politique vélo ambitieuse dans l'accord de gestion.

Nous encourageons l'utilisation du vélo pour se rendre au travail et pour les déplacements au travail, nous prévoyons des parkings à vélos sûrs dans les bâtiments des différentes institutions et nous simplifions l'attribution d'indemnités vélos. La sécurité des cyclistes fait partie intégrante d'un environnement de travail agréable et sain. Je suis reconnaissante de la coopération enthousiaste de nos institutions nucléaires belges. »

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

En cours ; finalisation en 2024

1. Nombre de salariés / nombre de salariés qui utilisent le vélo pour se rendre au travail

- ▶ En 2021 :
 - CEN (Mol) : 236 sur 959 (24,6%)
 - ONDRAF (Dessel) : 24 sur 151 (15,9%)
 - IRE (Fleurus) : 14 sur 256 (5,5%)
- ▶ En 2022 :
 - CEN : 197 sur 927 (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
 - ONDRAF : 20 sur 158 (période 01.01.2022 - 31.03.2022)
 - IRE : 14 sur 256 (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
- ▶ En 2023
 - CEN : 321 sur 899 (période 01.01.2023 - 31.03.2023)
 - ONDRAF : 35 sur 190 (période 01.01.2023 - 30.04.2023)
 - IRE : 7 sur 264 (période 01.01.2023 - 31.03.2023)

2. Indemnité km vélo

- ▶ En 2021 :
 - CEN : 65.042€
 - ONDRAF : 1.629,55€
 - IRE : 856 # indemnités aller/retour
- ▶ En 2022 :
 - CEN : 24.556€ (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
 - ONDRAF : 569,52€ (période 01.01.2022 - 31.03.2022)
 - IRE : 354 # indemnités aller/retour (période 01.01.2022 - 30.04.2022)
- ▶ En 2023
 - CEN : 31.253,28€ (période 01.01.2023 - 31.03.2023)
 - ONDRAF : 786,40€ (période 01.01.2023 - 30.04.2023)
 - IRE : 140 # indemnités aller/retour (période 01.01.2023 - 31.03.23)
257.5€ (période allant jusqu'à 02.2023)

Plus de détails

Au CEN (et à l'avenir à l'ONDRAF & IRE), un cadre ambitieux pour une politique cycliste est inclus dans l'accord de gestion. Cela comprend : l'élaboration d'un plan de transport favorable au vélo, des normes minimales pour le stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments des institutions, l'intégration du vélo au travail et la simplification des processus administratifs pour l'attribution de l'indemnité vélo.

17. Lancer avec Fedasil des projets en lien avec vélo

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

Engagement initial

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.



Nicole de Moor, Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration :

« En Belgique, le vélo est enseigné dès l'enfance, mais il n'en va pas de même partout. Des personnes du monde entier résident dans nos centres d'accueil. En apprenant à faire du vélo, les résidents acquièrent une nouvelle compétence et gagnent en autonomie. »

Indicateur(s)

Démarrer 5 projets

Mise en œuvre

En cours, finalisation prévu en 2023

- ▶ En 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
- ▶ En 2023 :
 - Repair - café: Présence dans certains centres;
 - Formation pour les instructeurs (formation et réparation) et pour les demandeurs d'asile
 - Faire le lien avec l'appel à projet : Pour le Sud, pas de projet national, plusieurs centres lancent alors des projets locaux (pour la réparation et la formation)
 - Un projet global a été déployé dans 5 centres du Nord (Koksijde, Arendonk, Kapellen, Overpelt, Wingene), en cours :
 - Apprendre à faire du vélo,
 - Connaître et appliquer le Code de la route,
 - Réparation et entretien des vélos,
 - Partenariats, formation de bénévoles,
 - Constitution d'un parc de vélos

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 ont été inclus dans l'appel à projets 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 déplacements sûrs
- ▶ 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 dès 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 (Nicole de Moor)

Engagement initial

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.



Nicole de Moor, Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration :

« Il est important de disposer d'un stock de base de vélos dans les centres d'accueil pour permettre aux résidents de prendre leur vélo pour se rendre à des rendez-vous liés à leur procédure, au travail, aux loisirs, etc. Une offre suffisante favorise la mobilité et donc l'indépendance des résidents. »

Indicateur(s)

Une offre de base dans chaque centre d'accueil.

Mise en œuvre

Accompli

Précision des indicateurs et de leur évolution :

- ▶ Nombre de centres disposant de vélos
 - En 2021 : 16 au sud et 8 au nord
 - En 2022 : 17 au sud et 12 au nord
 - En 2023 : 18 au sud (pas à Charlerloi et Senonchamps) et 40 au nord
 - Au nord, une enquête auprès de toutes les structures collectives, y compris les partenaires, a été réalisée en 2023.
 - Au sud, il s'agit uniquement des structures d'accueil de Fedasil.
- ▶ Nombre de formations (collaborateurs)
 - En 2023 : 2 centres au sud et 5 centres au nord
- ▶ Nombre de formations pour les résidents :
 - En 2023 : 2 centres au sud et 7 centres au nord

- 75 résidents recevront une formation ¹
- ▶ Nombre de collaborations (associations, bénévoles, Police locale ...)
 - En 2021 : 4 au sud et 4 au nord
 - En 2022 : 4 au sud et 6 au nord
 - En 2023 : 5 au sud et 7 au nord
- ▶ Dons de vélos dans les centres
 - En 2021 : 16 au sud et 8 au nord
 - En 2022 : 17 au sud et 12 au nord
 - En 2023 :
 - 18 au sud et 40 au nord
 - demandes de dons étendues aux équipements de sécurité (casques,...)

Plus de détails

Presque tous les centres d'accueil disposent de vélos que les résidents peuvent utiliser à des fins fonctionnelles et récréatives. L'ouverture d'un nouveau centre d'accueil s'accompagne régulièrement d'un stock de vélos.

Il n'est pas évident de trouver des partenariats structurels. Par exemple, les bénévoles se désistent, les municipalités ne sont pas toujours ouvertes à ce type de partenariat et les dons ne sont pas toujours qualitatifs.

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).

¹ Dans le cadre du projet national Be Cyclist en collaboration avec Mobiel 21, Group Intro, Herwin.

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

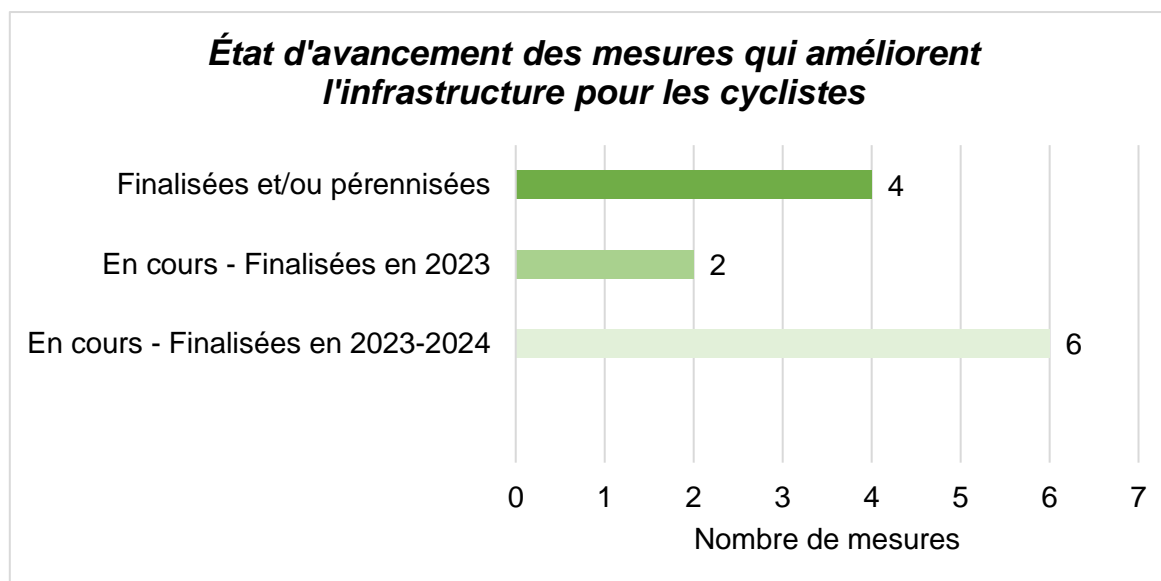
Il est important de faire la distinction entre les centres d'observations et d'orientation et les centres d'accueil car les besoins ne sont pas les mêmes.

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 (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« En trois ans, nous avons amélioré profondément la combinaison vélo et train en Belgique. De nombreux trajets en voiture peuvent être remplacés par des trajets en train surtout en combinaison avec le vélo. À ma demande, la SNCB a donc élaboré une nouvelle stratégie 'vélo et train' en 2021. Ses différents volets se mettent en œuvre progressivement. Déjà en 2021, la SNCB a créé des places supplémentaires dans les trains IC en forte demande en supprimant des sièges. Elle a identifié les emplacements vélo grâce à de larges pictogrammes à l'extérieur des trains. Et en 2022, elle a lancé une webapp « BikeOnTrain » informant les voyageurs avec vélo sur les trains les plus adaptés à leur trajet. Ceci n'est qu'un début. Les autres volets de ce plan sont en préparation et l'ambition a été inscrite dans le Contrat de Service Public établi pour les dix ans à venir. Le train s'adapte ainsi aux évolutions positives de ces dernières années en ce qui concerne l'utilisation du vélo et y apporte sa contribution. »

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

1. Augmentation de places de parkings vélo (1), de l'espace disponible pour les vélos dans les trains (2), du nombre de stations équipées de vélos partagés (3), du nombre de pictogrammes collés aux voitures (4), du nombre de Points Vélo (5)

La mesure est structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

- (1) 15.500 emplacements vélos supplémentaires ont été créés ;
- (2) Il s'agit de 46 voitures qui ont été modifiées à cette fin dont 32 en 2021 et 14 en plus en juin 2022 + la livraison de 27 voitures M7 multifonction

En ce qui concerne l'indicateur (2), ajoutons que la Belgique a transposé en droit national le Règlement (UE) 2021/782 du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires en adoptant une position ambitieuse. La loi belge entrée en vigueur en juin 2023 exige que dès 2025 toute commande de nouveau matériel roulant devra prévoir un minimum de 8 emplacements réservés aux vélos. Les trains modernisés devront au moins être équipés de 4 places. Ainsi la Belgique double-t-elle le minimum proposé par l'Union Européen. Cette position a d'ailleurs été saluée par la European Cyclists' Federation ;

- (3) 28 gares supplémentaires ont été équipées d'une station Blue Bike depuis début 2021 (dont 5 à la côte). En 2022, il existe 95 gares SNCB qui disposent de vélos partagés ;
 - (4) En 2022 le flochage par de grands pictogrammes clairement visibles à l'extérieur des trains continue sur la flotte SNCB avec pour objectifs à 2024 d'équiper tous les trains sur les lignes principales trains ;
 - (5) La SNCB héberge 36 points vélo dans ses gares.
2. Site web amélioré (6) et création d'une app pour mieux renseigner les voyageurs qui veulent combiner vélo & train (7)

La mesure est en cours et sera finalisée en 2024

► En 2021-2022 :

- (6) Ainsi, ont été créées 43 pages sur le site web en quatre langues pour informer sur l'ensemble de l'offre de stationnement vélo sécurisé en gare ;
- (7) En juin 2022, la SNCB a lancé sa nouvelle webapp « BikeOnTrain ». L'objectif est d'intégrer la fonctionnalité « BikeOnTrain » dans l'app générale de la SNCB en 2024.

Depuis 2021, la SNCB a commencé à mettre en œuvre les différents volets de sa nouvelle stratégie vélo & train. Elle a créé des places supplémentaires dans les trains IC en forte demande en supprimant des sièges. Elle a commencé à coller de larges pictogrammes à l'extérieur des trains et en 2022, elle a lancé une webapp « BikeOnTrain » informant les voyageurs avec vélo sur les trains les plus adaptés à leur trajet. L'ensemble des quick wins que la SNCB a annoncés en 2021 seront livrés fin 2024. Il est important de souligner l'étape cruciale de l'approbation du Contrat de Service Public de la SNCB en décembre 2022 qui reprend une stratégie ambitieuse en matière de multimodalité, avec une large section consacrée au vélo.

Plus de détails

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. Sur un période de 10 ans, le nombre d'emplacements de parking vélo au sein des gares sera appelé à atteindre les 164.000 (horizon 2032). Le Contrat de Service Public est associé à un plan pluriannuel d'investissement qui assure un financement pérenne des investissements identifiés.

En 2023, le Ministre de la Mobilité a inscrit la construction de deux grands parkings vélo à Bruxelles-Midi et à Bruxelles-Nord au programme du fonds fédéral Beliris (voir mesure Beliris dans ce rapport). Les études de faisabilité pour ces deux parkings vélo sont actuellement en cours. Leur construction augmentera de manière significative le nombre de places et fera un saut d'échelle au niveau de la qualité et de la protection contre le vol.

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 a été maintenue en 2022 et en 2023.

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 95 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 « responsives » 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 éléments : 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.

Au-delà du domaine d'activité de la SNCB elle-même, une nouvelle liaison Bruxelles-Berlin en train de nuit a été lancée en mai 2023 où le transport de vélos est autorisé. D'autres opérateurs de trains à grande vitesse prévoient de faire rouler de nouveaux trains qui acceptent les vélos. L'ambition est de faire de la Belgique et de Bruxelles un véritable pôle ferroviaire international.

Une loi belge, initiée par le Ministre de la Mobilité et entrée en vigueur en juin 2023, fixe à 4 le nombre minimum de places pour vélo dans les trains rénovés et à 8 dans les nouveaux trains achetés à partir de 2025. Cette loi s'applique également aux opérateurs étrangers roulant en Belgique avec une licence fournie par la Belgique.

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

Ministre de la Mobilité (Georges Gilkinet)

Engagement initial

À l'exception du fonds Beliris², 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 :

- 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 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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« Pour faciliter davantage le transfert modal vers le vélo, les Belges ont besoin d'une infrastructure cyclable performante. Un tracé séparé et tracé le long des voies de chemin de fer est souvent l'itinéraire idéal pour lier une ville à une autre. En terrain vallonné, des pistes cyclables créées sur d'anciennes lignes désaffectées permettent de traverser les reliefs à vélo avec des pentes gérables. La Belgique est déjà championne dans ce domaine. Jusqu'ici, plus de 1.200 km d'infrastructures cyclables situées le long des lignes de chemin de fer et sur lignes désaffectées ont déjà pu être aménagés. Ces nombreuses cyclostrades sont le fruit d'initiatives prises par les autorités publiques compétentes, mais elles n'existeraient pas sans l'attitude constructive et sans une politique foncière cohérente de la part d'Infrabel et de la SNCB. Par des formats d'échanges clarifiés, des personnes de contacts identifiées, de nouvelles conventions entre partenaires, l'État fédéral a pu par mon intermédiaire jouer le rôle de facilitateur et ainsi contribuer à étendre et renforcer ce réseau d'avenir. »

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

² Cfr. Mesure Beliris dans ce rapport

Mise en œuvre

En cours, finalisée en 2023

1. Critères et procédures plus clairs, personnes de contact, modèles de conventions
 - ▶ En 2021 : Réunion de la Commission Vélo interfédérale avec Infrabel et SNCB
 - ▶ En 2022 : Réunion de la Commission Vélo interfédérale avec Infrabel et SNCB. Liste de sept recommandations concertées
 - ▶ En 2023 : Le SPF Mobilité et Transports a convoqué 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 partage 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.
2. Nombre de km de cycloroutes qui seront aménagées par les autorités publiques compétentes
 - ▶ En 2022 : Nombre de km de cycloroutes existant : 1.216 km
 - ▶ En 2023 : Nombre de km de cycloroutes existant : 1.216 km

Plus de détails

Sur proposition du Ministre de la Mobilité, le SPF Mobilité et Transports a organisé deux séances thématiques de la Commission Vélo 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 et de centres de connaissances, ils ont dressé une liste de sept recommandations communes concrètes. Infrabel et la SNCB étaient présentes pour avis 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 partage 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 et de procéder à des conventions là où elles ne sont pas encore en vigueur.

L’aménagement de cyclostrades le long des lignes de chemins de fer et sur lignes désaffectées, parfois appelées veloroutes ou cycloroutes, est une compétence communale voire provinciale ou régionale. À Bruxelles, s’y rajoute le fond fédéral Beliris. L’aménagement des cyclostrades 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 cyclostrades 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 des pouvoirs publics compétents.

La Région wallonne a été pionnière en la matière, puisqu’elle a conçu le concept de RAVeL dès les années 1990 pour transformer les voies ferrées désaffectées et les chemins de fer locaux en infrastructures de loisirs pour les cyclistes et les piétons. Ainsi, des centaines de

kilomètres ont pu être aménagés. En Région flamande ce sont plutôt des cyclostrades le long des voies de chemin de fer qui ont été aménagées pendant les dernières années. Nous ne disposons pas de chiffres spécifiques pour cette catégorie d'infrastructure vélo. Pour obtenir quand-même une vue d'ensemble, ce sont la SNCB et Infrabel qui ont répertorié 1.216 km d'infrastructures cyclables situées le long des lignes de chemins de fer et sur lignes désaffectées (entre autres RAVeL) dans toute la Belgique. 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 une politique foncière cohérente de la part d'Infrabel et de la SNCB. Les deux entreprises ont rendu possible l'aménagement du vaste réseau qui existe en 2023.

Ajoutons enfin que cette mesure du plan Be Cyclist contribue également à améliorer qualitativement les accès cyclables vers les gares, en mettant sur pied des infrastructures adaptées permettant de rejoindre les gares de façon confortable et sécurisée. Ainsi, cette mesure contribue directement au transfert modal, en particulier pour les courts trajets vers la gare.

En juillet 2023, le ministre fédéral de la Mobilité et les trois Ministres régionaux de la Mobilité ont approuvé une charte formelle pour faciliter concrètement la construction de cyclostrades sur le domaine ferroviaire. Grâce à ces accords trouvés avec les partenaires impliqués, le réseau pourra dorénavant se développer plus facilement.

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

Ministre en charge de Beliris (Karine Lalieux)

Engagement initial

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

Précisions

Beliris a la charge du développement de cyclostrades le long des voies de chemin de fer en Région de Bruxelles-Capitale :

En collaboration avec les bureaux d'études MINT et OMGEVING, Beliris étudie la faisabilité technique, budgétaire et juridique des tracés ci-dessous. Beliris examine uniquement les parties situées en Région de Bruxelles-Capitale :

1. Asse - Bruxelles - C212 : entre la frontière régionale à Ganshoren et Bockstael à Laeken, le long de la ligne ferroviaire L60;
2. Gand - Bruxelles - C2 : entre la frontière régionale à Berchem-Sainte-Agathe et Bockstael à Laeken, le long de la ligne ferroviaire L50;
3. Louvain - Bruxelles - C3 : entre la frontière régionale située à la chaussée de Haecht à Haren et la station de métro Rogier;
4. Denderleeuw - Bruxelles - C209 : entre la frontière régionale à Neerpede (Anderlecht) et Bruxelles-Sud (Forest/Saint-Gilles), le long de la ligne ferroviaire L50A;
5. Bockstael (Laeken) - Bruxelles-Midi - C223 : entre la station de métro Jacques Brel et Bruxelles-Midi;

6. Rhode-Saint-Genèse - Bruxelles - C207 : entre la frontière régionale à Uccle et la gare d'Uccle Stalle, le long de la ligne ferroviaire L124;
7. La Hulpe - Bruxelles - C205 : entre la frontière régionale et la gare de Watermael, le long de la ligne ferroviaire L161;
8. Machelen - Bruxelles - C216 : entre la frontière régionale située à la chaussée de Haecht et le site Josaphat à Schaerbeek, le long de la ligne ferroviaire L26.

Afin de préparer au mieux la suite des études de faisabilité, 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 cyclostrades.

Entretemps, les bureaux d'études DESSIN & CONSTRUCTION et VVV ARCHITECTES étudient déjà la conception concrète des itinéraires ci-dessous. Pour financer les travaux, Beliris recevra une subvention du Fonds européen de relance économique.

1. Bockstael (Laeken) - Bruxelles-Midi - C223 : cyclostrade entre Bockstael (Laeken) et l'Ancienne gare de Cureghem (Anderlecht) le long de la ligne ferroviaire L28.
2. Anneau cyclable intermédiaire de Bruxelles - CR1 : traversée du canal entre le quartier Masui et Bockstael (Laeken), le long de la ligne ferroviaire 50.
3. Halle - Beersel - Bruxelles - C208 : entre la frontière régionale à Uccle et le campus VUB/ULB (Etterbeek/Ixelles) le long de la ligne ferroviaire L26.

Bruxelles Environnement étudie la faisabilité technique. Beliris reprendra le projet à partir de la demande de permis. Le potentiel de création de ces cyclostrades est de plus de 35 km.



Karine Lalieux, Ministre en charge de Beliris :

« Beliris, le fonds fédéral de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles, contribue depuis des années à la création de pistes cyclables et plus particulièrement au développement de cyclostrades le long des voies de chemin de fer en Région de Bruxelles-Capitale. La réalisation de ces cyclostrades permettra de se déplacer dans la région bruxelloise sans encombre et en toute sécurité. Les cyclostrades bruxelloises seront reliées aux véloroutes flamandes et aux cyclostrades wallonnes, constituant ainsi un réseau continu qui s'étend au-delà des frontières régionales et permettant une accessibilité douce à la capitale. Il était tout naturel de s'inscrire dans la volonté du Gouvernement fédéral de promouvoir l'utilisation du vélo. Beliris est Be Cyclist ! »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

1. Nombre de km de cyclostrades en étude de faisabilité
 - ▶ En 2022 : 25,7 km
 - ▶ En 2023 : 13 km
 - Première étude de faisabilité (sur 13km) finalisée. Deuxième étude en cours.
2. Nombre de km de cyclostrades en étude de projet
 - ▶ En 2022 : 6,5 km
 - ▶ En 2023 : 6,5 km
 - Les études de projets sont toujours en cours en 2023.
3. Nombre de km de cyclostrades en cours de réalisation
 - ▶ À commencer
4. Fréquentation des cyclostrades à l'aide de compteur de passage, quantifier l'évolution de la part des déplacements domicile - travail à vélo
 - ▶ À commencer

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

Ministre des Télécommunications et de la Poste (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre des Télécommunications et de la Poste :

« [L'e-commerce est omniprésent et sa sécurité est l'affaire de tout le monde.](#) »

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

Accompli

Fin mai, l'institut Vias a finalisé [une étude](#) pour cartographier les défis liés à l'impact sur la sécurité routière et la mobilité des livraisons de colis de manière objective. Le 28 juin 2022, 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.

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

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (Alexia Bertrand)

Engagement initial

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).



Alexia Bertrand, Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs :

« Les vélos électriques présentent des différences de fonctionnement et des conditions d'assurance différentes. Il est donc important que les consommateurs puissent comparer les produits et changer de compagnie d'assurance si nécessaire. Grâce à un nouvel outil de comparaison, les consommateurs sont mieux armés pour faire des choix éclairés. »

Indicateur(s)

1. Dossiers d'assurance de responsabilité civile (RC) ; divers dossiers du Médiateur des assurances
2. Dossiers relatifs à tous les risques généraux (y compris vélo)

Mise en œuvre

Accompli

1. Dossiers d'assurance de responsabilité civile (RC) ; divers dossiers du Médiateur des assurances
 - ▶ En 2019 : 276
 - ▶ En 2020 : 250
 - ▶ En 2021 : 240
2. Dossiers relatifs à tous les risques généraux (y compris vélo)
 - ▶ En 2019 : 307
 - ▶ En 2020 : 651
 - ▶ En 2021 : 627

Plus de détails

En ce qui concerne cette mesure prédéterminée, la législation introduit des exigences en matière d'information et des règles de conduite pour tous les distributeurs de produits d'assurance (compagnies d'assurance et intermédiaires). Ainsi, les distributeurs d'assurances sont tenus de représenter les intérêts de leurs clients de manière juste, équitable et professionnelle. Ils sont déjà tenus de fournir des conseils en fonction de la situation du consommateur.

Pour plus de lisibilité, la Secrétaire d'État milite pour un secteur de la banque et de l'assurance transparent pour les consommateurs.

En 2021, le Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs et le Ministre de l'Economie ont mandaté la Financial Services and Markets Authority (FSMA) pour développer un outil de comparaison des principaux produits d'assurance.

La FSMA a choisi de procéder produit par produit plutôt que de traiter plusieurs produits d'assurance en parallèle. En effet, la FSMA a d'abord dû développer un outil de base qui sera utilisé pour tous les produits.

Comme premier produit, la FSMA a choisi [l'assurance responsabilité civile familiale](#).

Lancement : 7 juin 2023.

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 (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« La sécurité routière est un véritable enjeu de société. Chaque victime de la route est une victime de trop. L'inaction n'est pas une option. C'est particulièrement vrai pour les Belges utilisant le vélo, qui sont heureusement de plus en plus nombreux mais dont la sécurité doit encore être renforcée pour tendre vers zéro mort et blessé grave sur la route à l'horizon 2050. Associer les différents Ministres fédéraux et régionaux à cette ambition est une belle réussite des États Généraux de la Sécurité Routière. L'attention particulière portée à l'amélioration de la sécurité des Belges à vélo par les associations et les citoyens à travers la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière est réjouissante. Les dizaines de projets locaux développés grâce à l'appel à projet All For Zero démontrent qu'il s'agit là d'une ambition largement partagée par la société civile, ce dont je ne peux que me réjouir. »

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

1. Finalisation du plan fédéral de sécurité routière (2021)
 - ▶ Le plan fédéral de sécurité routière a été finalisé en novembre 2021 et présenté au grand public lors des États Généraux de la Sécurité Routière du 23 novembre 2021.
2. Organisation de l'événement États Généraux (en automne 2021)
 - ▶ 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 »).
 - ▶ Les 6 Ministres fédéraux et régionaux compétents ont pris comme engagement de se réunir annuellement pour évaluer l'état d'avancement des mesures. Une première conférence interministérielle de la sécurité routière a été organisée en novembre 2022. La seconde édition est déjà planifiée pour le 30 janvier 2024.
3. Mesures concrètes qui en découlent (2021-2024)
 - ▶ En cours ; finalisation en 2024
 - Le plan fédéral de sécurité routière contient 32 mesures réparties dans 5 axes de travail. Il s'agit d'un programme particulièrement ambitieux coordonné avec les trois Ministres fédéraux compétents;
 - 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 : un énorme travail de concertation a permis à cette réforme d'enfin aboutir. Le nouveau Code de la voie publique est presque approuvé et entrera bientôt en vigueur. Pour plus de détails, lire cfr. Mesure 6 de Axe 1 ;

(2) Améliorer la prévention des accidents pour les usagers actifs et vulnérables : des progrès ont été réalisés grâce d'une part à l'amélioration de l'enregistrement et l'analyse des accidents et d'autre part via le renforcement des échanges d'informations sur le sujet au sein de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière;

(3) Renforcer la prise en compte du facteur poids des véhicules en matière de sécurité routière : outre l'organisation du colloque *Lisa Car* en décembre 2021, plusieurs études de l'institut Vias ont été financées qui ont contribué à la sensibilisation à cette problématique. Citons par exemple une note de briefing sur les SUV, l'étude sur l'impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des blessures des usagers vulnérables de la route (ACCDIV), celle sur la sécurité des véhicules pour tous les usagers de la routes (CARSAFE) ou encore celle relative à l'augmentation de la masse maximale autorisée des véhicules utilitaires (MTM425) ;

(4) Renforcer les contrôles relatifs aux infractions qui mettent en danger les usagers actifs et vulnérables. La mesure est en cours de mise en œuvre : de plus en plus de zones de police sont conscientisées à l'importance de la lutte contre les comportements à risque mettant en danger des usagers actifs et vulnérables ;

(5) Stimuler et faciliter l'utilisation du vélo de service de la police. Des progrès significatifs avaient déjà été mis en avant lors de l'évaluation intermédiaire de 2022. La mesure continue de produire ses effets. Pour plus de détails, cfr. Mesure 15 de Axe 1 ;

(6) Pacifier l'espace public en veillant au respect mutuel de tous les usagers : une nouvelle fiche de sensibilisation relative à la courtoisie a été élaborée en 2022. Elle a été envoyée en accompagnement de certaines perceptions immédiates du 01/08 au 31/12/2022 ;

(7) Améliorer la connaissance des usagers : de multiples actions d'information et de sensibilisation ont été mises en œuvre suite à l'entrée en vigueur le 01/07/2022 de la nouvelle réglementation relative aux trottinettes électriques qui a été élaborée en étroite collaboration entre le fédéral et les Régions.

Un projet de quizz relatif au Code de la route est toujours en cours d'élaboration et devrait voir le jour courant 2023 ;

- ▶ 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.

Plus de détails

La sécurité routière est une problématique complexe. Elle ne peut être profondément améliorée que si les différentes parties prenantes collaborent d'une manière concertée. C'est dans cette optique que le 23 novembre 2021, nous avons organisé les États Généraux de la Sécurité Routière. Cette édition marquait les 20 ans des premiers États Généraux de la sécurité routière de 2001. Il s'agissait de renouer avec la dynamique initiale tout en veillant à respecter l'évolution de la répartition des compétences. L'événement a fourni l'élan et acté les objectifs nécessaires au renforcement de la sécurité routière pour les quatre années suivantes. Il a rassemblé tous les acteurs derrière la bannière « All For Zero ». Plus qu'un slogan, « All For Zero » synthétise l'objectif majeur à l'horizon 2050 (zéro tués et blessés graves sur les routes) et la méthode participative (tous unis pour lutter contre l'insécurité routière).

Une conférence interministérielle s'est tenue le 21 novembre 2022 afin de dresser un premier état des lieux intermédiaire de la dynamique fédérale et interfédérale « All For Zero ». L'événement a rassemblé les six Ministres compétents qui ont pu confirmer leur engagement et leur volontarisme. Il a également permis de mettre en avant la contribution citoyenne à travers la quinzaine d'initiatives locales soutenues par l'appel à projet « All For Zero ».

Le rendez-vous est déjà pris pour le 30 janvier 2024 pour évaluer de manière plus précise l'évolution des indicateurs relatifs à la sécurité routière en général et donc aussi des mesures relatives à la sécurité des déplacements à vélo en particulier.

Le plan d'action fédéral court jusqu'en 2025 de sorte que certaines mesures sont encore en cours d'opérationnalisation.

Auto-analyse qualitative

Forces

Le niveau d'ambition du plan fédéral sécurité routière 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.

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 Transports et de l'institut Vias. L'expertise et les qualités humaines des équipes ont joué un rôle prépondérant pour la réalisation de ces résultats.

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

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

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.

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

Aspirations

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.

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.

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.

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

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'Économie et du Travail (Pierre-Yves Dermagne)

Engagement initial

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 ?



Pierre-Yves Dermagne, Ministre de l'Économie et du Travail :

« Le rapport commun du Conseil Central de l'Économie et du Conseil National du Travail sur l'usage du vélo est un outil très précieux dans le cadre du plan "Be Cyclist".

Cet important travail s'est également concrétisé dans leurs avis relatifs à la promotion de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, ainsi que par la conclusion de la Convention Collective de Travail n° 164. La CCT augmente l'intervention de l'employeur pour les déplacements effectués à vélo par le travailleur entre son domicile et son lieu de travail.

Je remercie et félicite les partenaires sociaux. Je suis convaincu que cela favorisera le report modal, indispensable à la transition écologique.»

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

En cours, finalisée en 2023

- ▶ En 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.
- ▶ En 2023 :
 - Avis demandé au Conseil Central de l'Économie et au Conseil National du Travail le 9 février 2023 avec délai de réponse de 6 mois.
 - Les partenaires se sont réunis le 20 juin

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

Ministre de la Défense (Ludivine Dedonder)

Engagement initial

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.



Ludivine Dedonder, Ministre de la Défense :

« Notre slogan « Multifunctional is more @BE Defense » fait qu'il est logique que la réalisation de cette mesure trouve sa place dans les futurs plans d'infrastructure de la Défense. Abris à vélos avec possibilité de charger des vélos en sont un exemple. Ces solutions doivent être mise en œuvre dans les plans Quartier du Futur. »

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

1. Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo
 - ▶ En 2022 :
 - Militaires : 4.541
 - Civils : 197
 - ▶ En 2023 :
 - 6.012 personnes
 - 23.5% de la population Personnel Défense
 - + 1.272 personnes
 - 13.863.539 km/an
2. Nombre d'études lancées
 - ▶ En 2022 : 2 études lancées (Initiative CC Infra - Centre Compétence infrastructure)
 - ▶ En 2023 : La planification du Quartier du Futur (en vue de l'optimisation de l'infrastructure et des réalisations du [Quartier du Futur](#))
3. Nombre de bornes de recharge pour vélos électriques placées
 - ▶ En 2023 : Initiative Infra (possibilité de charger la batterie au niveau local)

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...).

Auto-analyse qualitative

Forces

L'organisation actuelle de la Défense est structurée de manière à ce que les ressources et les compétences nécessaires à la mise en œuvre des points d'action puissent être utilisées avec précision.

Opportunités

La planification de la construction de nouveaux quartiers ou de la rénovation de quartiers existants fait que les plans de cette action ont leur place dans les réalisations globales de ces quartiers.

Aspirations

Un plan de politique cycliste bien développé apportera une valeur ajoutée au Commandant de Quartier et à l'unité d'écomobilité de son quartier. Des initiatives pourront être lancées au bénéfice du personnel. Ces initiatives locales nécessiteront des ressources, pour lesquelles le plan de politique cycliste peut fournir des orientations.

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

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

Engagement initial

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).



Mathieu Michel, Secrétaire d'État chargé de la Régie des Bâtiments :

« Je suis particulièrement fier de voir que déjà dans beaucoup des bâtiments, la mobilité active est prise en compte et que ce type de déplacement a déjà sa place dans le calcul des programmes des besoins des nouveaux bâtiments. »

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 à une convention-cadre.

Mise en œuvre

1. Nombre de bâtiments équipés
 - ▶ En 2022 : 6

- ▶ En 2023 : 7
 - Le nombre évolue de manière positive.
- 2. Nombre de dispositifs placés
 - ▶ En 2023 : 30 (Le nombre précis de places disponibles n'a pas été transmis, mais il est en évolution chaque année.)
- 3. Nombre de clients de la Régie ayant fait appel à une convention-cadre :
 - ▶ Le dénombrement des commandes est centralisé au SPF BOSA.

Plus de détails

Les différentes demandes concernant les sites à équiper pourraient être réalisées sur base d'une convention-cadre à encore établir (à voir par qui au sein de la 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 – exécutés	Nom Site	Client	Commune
2022			
Abri pour vélos	Police Judiciaire	Police fédérale	Namur
Abri pour vélos	Poste de circulation	Police fédérale	Daussoulx
Abri pour vélos	Centre administratif	Police fédérale	Namur
Installation d'un parking pour ± 5 vélos et de plots	Archives de l'État	Etablissements scientifiques fédéraux	Arlon
Fourniture et pose d'un abri pour vélos	Archives de l'État	Archives de l'État	Liège
Aménagement d'un parking (avec abri vélo/moto)	Protection civile	Protection civile	Crisnée
2023			
Rénovation abri à vélos couvert pour le personnel prévu + stations de vélos visiteurs	Justice de paix	SPF Justice	Merksem
Rénovation du vieil Anvers – garage à vélos couvert du personnel	La Cour d'appel	SPF Justice	Anvers
Fixation d'une paroi étanche à l'abri à vélos	Police maritime d'Anvers	Police fédérale	Anvers

Construction d'un parking permanent et d'un abri à vélos	Police fédérale et affaires intérieures	Police fédérale	Hasselt
Amélioration des infrastructures pour les cyclistes et les piétons dans le parc de Tervuren	Musée royal de l'Afrique centrale – parc de Tervuren	Etablissements scientifiques fédéraux	Tervuren
Installation d'une zone de stationnement pour vélos	Police fédérale et parquet de Halle Vilvoorde	Police fédérale	Asse
Création de douches/vestiaires/abri à vélos	Rue des Marchands	Police fédérale	Bruges
Équipement pour emplacements vélos (30 places)	Siège central	Régie des Bâtiments	Bruxelles

Project Name -prévus	Nom Site	Client	Commune
2024			
Installation « sécurisée » pour vélos	Police Judiciaire	Police fédérale	Eupen
Construction d'un abri pour vélo sur le parking sécurisé du palais de Justice	Palais de justice	SPF Justice	Eupen
Parking à vélos couvert pour le personnel	Maison d'arrêt	SPF Justice	Olen
Parking à vélos couvert pour le personnel	Pièces à conviction	SPF Justice	Herentals
Parking à vélos couvert pour le personnel	Justice de paix	SPF Justice	Westerlo

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'inspection 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.

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

Ministre de la Fonction publique (Petra De Sutter)

Engagement initial

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 types (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)

1. Inventaire
2. Évolution de l'infrastructure par une répétition de l'enquête

Mise en œuvre

Accompli

1. Inventaire
 - ▶ En 2021 : Une partie des données a été collectée
 - ▶ En 2022 : Une partie des données a été collectée
 - ▶ En 2023 : La plupart des données ont été collectées
2. Évolution de l'infrastructure par une répétition de l'enquête
 - ▶ En 2021 et 2022 :
 - Parking vélo : 4 « U » inversés en plus
 - Points de recharge et capacité : en cours ; finalisation en 2023-2024
 - Nombre de douches : 4
 - Nombre de casiers : 20
 - ▶ En 2023 :
 - Parking vélo : 20 « U » inversés en plus
 - Nombre de douches : 6
 - Nombre de casiers : 20
 - Des casiers séparés sont prévus pour recharger la batterie des vélos dans un local à vélos sécurisé

Plus de détails

L'enquête interdépartementale a été réalisée au sein du réseau des Mobility Managers (Mesure Axe 1, n° 7). Il reste à poursuivre l'enquête auprès des administrations fédérales.

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

Opportunités

L'ONVA a pris connaissance d'un rapport des Institutions Publiques de Sécurité Sociale (IPSS) émis par les pompiers de Bruxelles requérant notamment un système de sprinklage dans le local de recharge de NVEI (Nouveaux Véhicules Électriques Individuels). Cela nécessiterait des modifications techniques et structurelles.

Aspirations

L'ONVA ambitionne de créer un parking de recharge pour NVEI 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 (Hadja Lahbib)

Engagement initial

Le Théâtre Royal de la Monnaie 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.



Hadja Lahbib, Ministre des Institutions culturelles fédérales :

« Le Théâtre Royal de la Monnaie a développé une véritable stratégie de durabilité avec notamment une série d’initiatives pour permettre au personnel qui souhaite se déplacer à vélo d’avoir à leur disposition les conditions les plus confortables et sécurisées possibles. »

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

1. Nombre de places de parking vélo sécurisées en surface
 - ▶ En 2021 : En cours
 - ▶ En 2022 : En cours
 - ▶ En 2023 : En cours
2. Nombre de places de parking vélo en souterrain
 - ▶ En 2021 : En cours
 - ▶ En 2022 : En cours
 - ▶ En 2023 : 41
3. Nombre de bornes de recharges vélo en souterrain
 - ▶ En 2021 : En cours
 - ▶ En 2022 : En cours
 - ▶ En 2023 : Non applicable
4. Communication au public des facilités de parking offertes pour les vélos par le TRM
 - ▶ En 2021 : En cours
 - ▶ En 2022 : En cours
 - ▶ En 2023 : En cours

Plus de détails

1. Parking vélo sécurisé pour le public en surface (mesure en cours, finalisée en 2024) :
 - ▶ Entre septembre et décembre 2022 un parking temporaire sécurisé a été placé à côté du théâtre, durant les soirées de spectacles. Une première action de ce type avait été 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. Cette seconde édition a permis à 130 spectateurs de garer leur vélo près du théâtre. Deux éléments expliquent le taux de fréquentation plus faible de cette seconde édition : le froid exceptionnel (pour le public,...) et le faible taux de remplissage que nous avons enregistré sur le spectacle de fin d’année. Nous recherchons actuellement une solution structurelle de parking vélo durant les spectacles. En juin 2023, nous avons entamé une discussion avec la bibliothèque Muntpunt pour trouver des solutions communes de parking vélo sur la place de la

Monnaie. Nous souhaitons réitérer notre demande aux services de la Ville de Bruxelles d'ajout de places de parking vélo autour du théâtre. Le bénéfice de cette mesure s'étendra au-delà du théâtre.

2. Parking vélo pour le personnel (mesure structurelle et pérennisée) :
 - ▶ Afin de répondre à une utilisation croissante du vélo comme moyen de déplacement du personnel de la Monnaie, la zone parking vélo a été augmentée d'1/3 en 2021. Cette même année, le parking souterrain couvert contenait 41 places sécurisées, au moyen d'arceaux conformes aux normes édictées par la Région de Bruxelles-Capitale et en contient à présent 50 en 2023.
 - ▶ Le parking est équipé d'un dispositif pour gonfler les pneus et la réception de l'opéra dispose d'un coffret à outils permettant les réparations succinctes. Un marquage au sol distinct a été réalisé afin de définir clairement les accès et le parking vélo. Le local vélo est équipé d'armoires vestiaires et des douches à différents étages des bâtiments sont à la disposition des cyclistes.
 - ▶ Bornes pour le chargement des vélos électriques du personnel et des artistes : n'est plus d'actualité.
3. Bornes de recharges vélo en souterrain : cette mesure n'est plus d'actualité.
4. Communication au public (en cours, mesure récurrente) :
 - ▶ Lors de la mise en place des parkings vélo temporaires durant les spectacles, nous avons communiqué sur ces mesures afin de les faire connaître et encourager leur utilisation (réseaux sociaux, site web, sur site).

Art 13 du nouveau contrat de gestion du Théâtre Royal de la Monnaie :

« Le Théâtre Royal de la Monnaie 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 avait 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 était 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 avait été 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 ;
- ▶ Le théâtre avait étudié la possibilité de mettre à disposition des bornes pour le chargement des vélos électriques du personnel et des artistes ;
- ▶ 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 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 CO₂, 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 (Hadja Lahbib)

Engagement initial

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.



Hadja Lahbib, Ministre des Institutions culturelles fédérales :

« Le Palais des Beaux-Arts travaille à l'offre de parking pour les vélos de tous types, tant pour son personnel que son public. Un vaste parking sécurisé a été créé et la réflexion se poursuit, le travail continue pour renforcer encore la stratégie de durabilité de l'institution. »

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

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. »

La copropriété de la Galerie Ravenstein, où se trouvent les bureaux du Palais des Beaux-Arts (Bozar), a créé un vaste parking cycliste sécurisé dans le parking de la Galerie, à disposition du personnel. De plus, des douches sont également mises à disposition des cyclistes qui y rangent leurs vélos.

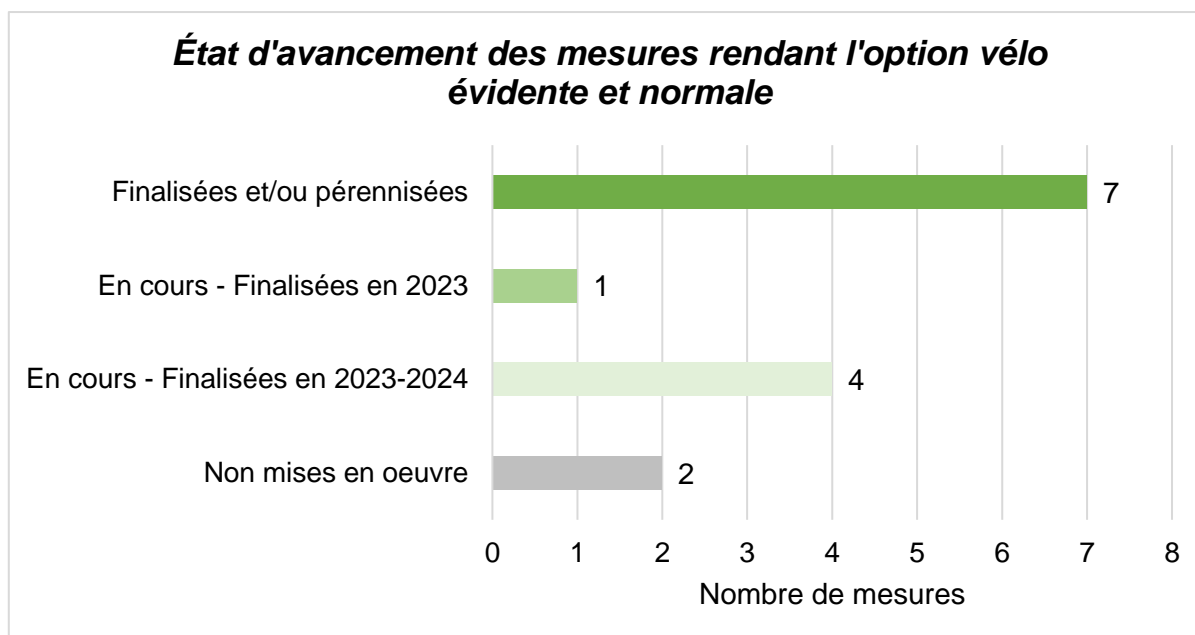
Nous étudions actuellement :

- ▶ L'achat d'armoires spécifiques résistant au feu pour le chargement sécurisé des batteries électriques de nos collaborateurs (tant pour l'administration que pour le personnel technique) ;
- ▶ Les possibilités de création d'un parking à vélos pour notre personnel technique et d'accueil, pour lesquels le parking sécurisé de la Galerie Ravenstein est inconmode en raison de son éloignement de leur lieu de travail.

Nous espérons achever ces deux projets avant la fin d'année 2023.

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 (Annelies Verlinden)

Engagement initial

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.



Annelies Verlinden, Ministre de l'Intérieur :

« Je suis particulièrement fière du fait que d'ici la fin de l'année 2023, plus de la moitié des zones de police du pays disposeront d'une brigade cycliste. J'encourage toutes les zones de Police locale et les services de la Police fédérale à continuer à investir dans ce domaine. »

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

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

Chiffres non disponibles actuellement.

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 (Annelies Verlinden)

Engagement initial

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 l'aéroport de Bruxelles-National

Mise en œuvre

À commencer

Plus de détails

Pour des raisons budgétaires et organisationnelles, le projet de création d'une équipe cycliste au sein de la police aérienne à Bruxelles n'a pas encore été mis en place.

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

Ministre des Télécommunications et de la Poste (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.



Petra De Sutter, Ministre des Télécommunications et de la Poste :

« Je suis fière que ces actions soient basées sur un certain nombre d'études et d'avis :

- ▶ Une étude de l'institut Vias sur [les défis liés à l'impact de l'e-commerce sur la sécurité routière et la mobilité](#)
- ▶ [Un avis du Conseil Central de l'Économie \(CCE\)](#)
- ▶ [Une étude sur les distributeurs automatiques de colis](#)
- ▶ Le développement (en cours) d'une boîte à outils pour aider les gouvernements locaux à rendre l'e-commerce durable sur leurs territoires.
- ▶ Une étude (en cours) sur l'élaboration d'une charte de « l'e-commerce durable ».

Sur la base de ces actions, plusieurs initiatives législatives ont été prises et sont actuellement discutées au sein du gouvernement. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

- ▶ 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.
 - [L'avis du CCE](#) a été rendu le 12 mai 2022
- ▶ Budget prévu pour une étude sur les instruments de gouvernance qui peuvent contribuer à une logistique durable des colis.
 - Appel d'offres émis
 - L'étude devrait être finalisée en 2023-2024
- ▶ Budget prévu pour une étude sur l'avenir des distributeurs automatiques de colis en Belgique
 - Appel d'offres attribué
 - L'étude devrait être finalisée d'ici à fin 2023
- ▶ Une étude sur la mesure du CO₂ et la transparence de l'impact environnemental du secteur postal
 - L'étude est livrée
- ▶ Une étude sur le comportement des opérateurs de colis en matière de conduite et de stationnement
 - L'étude est livrée

Plus de détails

Deux études (voir ci-dessus) seront achevées avant l'été 2023.

Les initiatives législatives sont actuellement discutées au sein du gouvernement.

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, 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 (Georges Gilkinet) et Secrétaire d'État à l'Égalité des genres, à l'Égalité des chances et à la Diversité (Marie-Colline Leroy)

Engagement initial

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](#) du SPF Mobilité et Transports 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 :

1. Une séance ad hoc de la Commission Vélo pour explorer le sujet (2021)
2. Une visite de terrain lors de la Semaine de la Mobilité (2021)
3. Une demi-journée d'étude pour aller plus loin et pour définir des champs d'actions (2022)
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)



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« « Build it and they will come » : ce slogan accentue l'importance cruciale d'une infrastructure vélo de qualité pour motiver les cyclistes. Statistiquement, les femmes sont encore moins nombreuses que les hommes à se mettre en selle. Mais le changement est en marche. Avec ma collègue en charge de l'égalité des chances, nous avons pris l'initiative d'analyser les freins qui subsistent. L'insécurité ressentie peut être un grand facteur pour ne pas prendre le vélo, qui est souvent négligé.

Nous avons donc conscientisé d'autres acteurs de la Mobilité et facilité des échanges sur le sujet et attribué des subsides spécifiques afin de rendre le vélo encore plus accessible à toutes et à tous. L'accès au vélo peut aussi être un vecteur émancipatoire pour certaines femmes, qui augmentent leur liberté de se déplacer d'une manière autonome. Nous préparons le terrain pour permettre de réaliser un saut d'échelle dans l'avenir. »



**Marie-Colline Leroy, Secrétaire d'État à l'Égalité des genres,
à l'Égalité des chances et à la Diversité :**

« Le vélo est un mode de déplacement bon pour le climat et accessible. Le plan Be Cyclist et les actions menées en collaboration avec le Secrétariat d'État ont permis de souligner la réalité d'une pratique moins importante du vélo chez les femmes ainsi que les freins multiples et systémiques provoquant cette inégalité. Si nous voulons continuer à encourager la pratique du vélo pour une meilleure politique mobilité mais aussi en tant que mode de déplacement synonyme de liberté et d'émancipation, il sera dès lors nécessaire à l'avenir d'adopter une approche genrée dans les politiques de soutien à la mobilité cyclable. Le travail mené sous cette législature a également permis de souligner la pertinence des missions développées par plusieurs associations en phase avec cet objectif, avec leurs réalités locales et qui doivent pouvoir être encouragées. »

Indicateur(s)

La réalisation des quatre mesures listées ci-dessus.

Mise en œuvre

Terminée

1. Une séance ad hoc de la Commission Vélo pour explorer le sujet (2021)
 - ▶ En 2021 : La séance de la Commission Vélo a bien eu lieu
 - Une session thématique de la Commission Vélo 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 initiative importante et que ce sujet méritait beaucoup plus d'attention dans l'avenir.
 - La séance thématique de la Commission Vélo a constitué une bonne introduction au sujet. Il en ressort, 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.
2. Une visite de terrain lors de la Semaine de la Mobilité (2021)
 - ▶ En 2021 : A été organisée lors de la Semaine de la Mobilité (2021)
 - 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 vélo au sens large, traditionnellement dominé par les hommes. Elle 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 ce secteur. 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.

3. Une demi-journée d'étude pour aller plus loin et pour définir des champs d'actions (2022)
 - ▶ En 2021 : Préparation
 - 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 « Au travail à vélo : politique et pratique » en 2021, le SPF Mobilité et Transports s'est penché à nouveau sur le vélo en 2022. En coopération avec l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes, le thème de 2022 était « les femmes à vélo ». C'était un événement public destiné aux spécialistes et à toutes sortes de parties intéressées qui a eu lieu le 21 septembre 2022. L'événement visait à mettre davantage en évidence le thème et à identifier les domaines d'action possibles.
Les points d'action suivants, entre autres, sont ressortis de la journée d'étude :
 - Les besoins des femmes devraient être davantage pris en compte dans toutes sortes de décisions politiques (par exemple, l'élaboration du Code de la route, l'adaptation des bâtiments pour l'accueil des vélos, etc ;
 - Des campagnes au sein des entreprises/gouvernements avec des exemples de femmes cyclistes ou des réseaux de femmes cyclistes peuvent être utiles pour faire avancer le sujet ;
 - Les enquêtes et les données sur le cyclisme devraient également se concentrer sur les femmes cyclistes. Le SPF Mobilité et Transports tente d'en tenir compte dans ses nouvelles enquêtes.
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)
 - ▶ En 2021 : En cours
 - ▶ En 2022 : Finalisation
 - 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 s'adressait aux projets de mobilité visant à réduire les inégalités liées à la question du genre. Les informations ont été communiquées aux différentes parties et relais intéressés. C'est surtout l'asbl MPACT qui rentrait dans les critères. Avec le subside, l'association a travaillé avec des groupes de jeunes pour d'abord explorer le problème des inégalités liées aux genres et pour ensuite développer des solutions pertinentes, surtout dans le domaine de la mobilité partagée.

Plus de détails

Les quatre volets de cette mesure Be Cyclist, définis en 2021, ont été mis en œuvre avec succès.

Auto-analyse qualitative

Aspirations

La séance thématique de la Commission Vélo 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 à vélo.

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

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (Alexia Bertrand)

Engagement initial

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 le vélo avec assistance au démarrage ou au garage qui dépassent une vitesse de 25 km/h en raison de la force mécanique. L'expression « force mécanique » désigne à la fois l'énergie produite par un moteur et celle produite par un autre moyen mécanique. Par contre, elle ne concerne pas la force musculaire.



Alexia Bertrand, Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs :

« De nombreux consommateurs ne connaissent pas toujours leurs droits ou leurs obligations et pensent parfois qu'il est difficile de défendre leurs droits, surtout après des achats impulsifs (en ligne). L'objectif est que chaque consommateur puisse être BE.COCO - c'est-à-dire être un bewuste consument – consommateur conscient – conscient consumer : faire les bons choix, connaître les conséquences de ces choix et connaître ses droits en tant que consommateur. »

Indicateur(s)

Dossiers chez le Médiateur des assurances concernant l'Assurance responsabilité civile.

Mise en œuvre

En cours, finalisation en 2023

- ▶ En 2023 : informations non encore disponibles
- ▶ Responsabilité civile – divers
 - 2019: 276
 - 2020: 250
 - 2021: 240

Plus de détails

À l'occasion de la Journée internationale des consommateurs (15 mars 2023), la Secrétaire d'État a lancé un nouveau projet de sensibilisation à la consommation consciente : [BE.COCO](#).

BE.COCO est l'acronyme de bewuste consument, consommateur conscient, conscient consumer.

BE.COCO est le fil rouge de la politique de protection des consommateurs.

6. S'engager à communiquer sur la garantie légale et l'obligation de préparation

Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs (Alexia Bertrand)

Engagement initial

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.

La 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



Alexia Bertrand, Secrétaire d'État à la Protection des consommateurs :

« En tant que Secrétaire d'État à la protection des consommateurs, je suis particulièrement fière du fait qu'à partir de 2024, les consommateurs pourront s'adresser à une plateforme numérique unique pour les plaintes ou les questions relatives aux vélos. Les consommateurs doivent connaître leurs droits et savoir à qui s'adresser pour déposer une plainte. Grâce à cette plateforme, les informations seront clairement regroupées afin d'accroître la résilience ! »

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

En cours, finalisation prévue en 2024

1. Totalité des rapports garantissant la hotline de l'inspection économique :
 - ▶ En 2021 : 578
 - ▶ En 2022 : 209
 - ▶ En 2023 : Pas encore de données disponibles

2. Totalité des cas du médiateur des consommateurs concernant la garantie légale / cas concernant les bicyclettes :

- ▶ En 2021, 566 dossiers dont plus spécifiquement pour le vélo : 26 (voir détails ci-dessous)
- ▶ En 2022, dossiers vélo : 9 (données les plus récentes)
- ▶ En 2023 : Pas encore de données disponibles

Les modifications de la garantie légale étendant le renversement de la charge de la preuve de six mois à deux ans sont susceptibles de faciliter la tâche des consommateurs pour faire valoir leurs droits. Néanmoins, les entreprises doivent veiller à informer les consommateurs à l'avance et de manière claire sur la procédure et les coûts éventuels. Par exemple, si un défaut n'est pas couvert par la garantie, les coûts associés doivent être clairs. Les rapports d'expertise doivent également être transparents, clairs et mis à la disposition des consommateurs qui en font la demande.

3. Nombre total de cas du Médiateur des consommateurs (Ombudsman) concernant le service après-vente / cas concernant les bicyclettes :

- ▶ 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)
- ▶ En 2023 : Pas encore de données disponibles

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.
 - Timing : à partir du 1^{er} 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 (Petra De Sutter)

Engagement initial

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 motion d'itinéraire vers un bâtiment du Gouvernement fédéral, on prêter également attention aux pistes cyclables, aux parkings à vélos, etc.).

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement).

1. Utilisation des abris à vélos
 - ▶ Lancement d'une enquête sur le stationnement et l'infrastructure des vélos.
2. Ratio indemnité km vélo accordées vs. Nombre de jours ouvrés (hors jours de télétravail)
 - ▶ Sera suivi annuellement via Persopoint

Plus de détails

Par le biais d'objectifs transversaux, les Services Publics Fédéraux (SPF) devront également fournir des fiches d'accessibilité dans lesquelles l'infrastructure cyclable occupe une place de choix.

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

Ministre de la Fonction publique (Petra De Sutter)

Engagement initial

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.).



Petra De Sutter, Ministre de la Fonction publique :

« Les déplacements domicile-travail ne sont pas les seuls à être importants, les déplacements de service pendant les heures de travail méritent également une attention particulière. C'est pourquoi je travaille à l'élaboration de règles plus souples pour encourager les fonctionnaires à se rendre d'un point A à un point B à vélo, même pendant les heures de travail. »

Indicateur(s)

1. Plan avec des recommandations ;
2. Créer des actions de sensibilisation avec le réseau des Mobility Managers (MM) : quels sont les types de vélos disponibles ?
3. Essayer de mettre en place des actions ensemble pendant la semaine de la mobilité (minimum 3).

Mise en œuvre

1. Plan avec des recommandations :
 - ▶ En 2022 : Accompli
2. Créer des actions de sensibilisation avec le réseau des MM : quels sont les types de vélos disponibles ?
 - ▶ En 2023 : Accompli
3. Essayer de mettre en place des actions ensemble pendant la semaine de la mobilité (minimum 3) :
 - ▶ En cours ; finalisation en 2023-2024

Plus de détails

Le leasing de vélos deviendra possible. Cette réglementation est en cours de rédaction. Une étude de faisabilité est également en cours afin de fournir les leviers pour cette leasing de vélos.

En outre, l'arrêté royal sur les rémunérations et les indemnités accordera une attention particulière aux déplacements de service durables, en accordant une place non seulement à leur propre vélo, mais aussi à la mobilité partagée.

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

Ministre de la Défense (Ludivine Dedonder)

Engagement initial

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 » ...).



Ludivine Dedonder, Ministre de la Défense :

« Le slogan « Proud to be a cyclist @BE Defence » rend cela possible en organisant des événements, des workshops, ... le potentiel du vélo au sein de la Défense est stimulé pour se mettre en selle, un catalyseur de succès. »

Indicateur(s)

Nombre de demandeurs de l'indemnité vélo.

Mise en œuvre

En cours ; finalisation en 2024

- ▶ En 2022 :
 - Militaires : 4.541
 - Civils : 197
- ▶ En 2023 :
 - 6.012 personnes
 - 23.5% de la population Personnel Défense
 - + 1.272 personnes
 - 13.863.539 km /an

Auto-analyse qualitative

Forces

L'organisation actuelle de la Défense est structurée de manière à ce que les ressources et les compétences nécessaires à la mise en œuvre des points d'action puissent être déployées avec précision.

L'intégration des points d'action permet donc une mise en œuvre flexible avec pour résultat final une réalisation rapide.

Opportunités

L'évolution des circonstances (géopolitique, etc.) oblige à reporter les priorités de mise en œuvre des points d'action prévus à un autre moment.

Cela donne le temps de proposer un plan solide plus large que le projet Be Cyclist. La politique cycliste@Defence nécessite un suivi continu et une adaptation à la réalité quotidienne. La mise en place de campagnes de communication, la visibilité de vélo@Defence trouvent facilement leur place dans les canaux de communication existants au sein de la Défense.

Aspirations

Un plan de politique cycliste bien développé apportera une valeur ajoutée au quartier-maître et à son unité d'écomobilité. Des initiatives pourront être lancées au profit du personnel. Ces initiatives locales nécessiteront des ressources, pour lesquelles le plan de politique cycliste peut fournir des orientations.

Résultats

Grâce à toutes les mesures prises, le nombre de membres du personnel de la Défense bénéficiant d'une indemnité vélo (= notre « principal indicateur clé ») a augmenté de manière exponentielle.

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 (Thomas Dermine) et Ministre de la Mobilité (Georges Gilkinet)

Engagement initial

Faire financer et réaliser une nouvelle étude ADDICT (Assessing and Developing Initiatives of Companies to control and reduce Commuter Traffic).

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.

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.



Thomas Dermine, Secrétaire d'État chargé de la Politique scientifique :

« La recherche scientifique est un outil indispensable pour mieux appréhender les situations, objectiver les faits, voire ouvrir des portes vers des innovations indispensables pour une société plus durable et harmonieuse.

Aujourd'hui plus qu'hier encore, je veux pouvoir offrir à mes partenaires du Gouvernement fédéral des données fiables et validées qui leur permettent de prendre des décisions argumentées, étayées, dans leurs domaines de compétence. La Politique scientifique fédérale constitue une capacité d'expertise permanente au service de l'autorité fédérale. C'est vrai dans beaucoup de domaines ; ce l'est certainement dans le domaine du vélo, maillon incontournable d'une politique de mobilité durable. »



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« En tant que ministre de la Mobilité, je suis heureux d'avoir pu renforcer la collaboration entre Belspo, la Politique scientifique fédérale, et le SPF Mobilité concrètement au sujet de la mobilité cycliste, avec mon collègue Thomas Dermine. Vu les énormes avantages pour la société, le climat et l'économie, la mobilité à vélo mérite d'être mieux prise en compte par les grandes recherches menées au niveau fédéral. »

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

Le projet n'a pas pu être mis en œuvre malgré plusieurs tentatives.

Comme suggéré au cours du processus de rédaction et en étroite collaboration entre Belspo et le SPF Mobilité et 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? »*

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 et 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 (Caroline Gennez)

Engagement initial

BIO (Société belge d'investissement pour les pays en développement) et ENABEL (Agence de Développement du Gouvernement fédéral belge) – agences sous tutelle de la Ministre Gennez – 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).



Caroline Gennez, Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes villes :

« Je suis particulièrement fière du fait que BIO (Société belge d'investissement pour les pays en développement ait doublé le nombre d'employés qui viennent à BIO en vélo, en tram, en métro ou en train, et ceci depuis que BIO a emménagé dans un nouvel immeuble de bureaux durable à la mi-2021 et qu'elle mène une politique active de promotion des déplacements à vélo et des transports publics. Dans l'ancien bâtiment de BIO, nous disposions encore de plus de 20 places de parking pour les voitures des employés ; aujourd'hui, il n'y en a plus que 10, qui sont rarement utilisées. »

Indicateur(s)

Présence du vélo dans les actions de communication.

Mise en œuvre

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

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

Initiatives régulières visant à promouvoir les déplacements à vélo : par exemple, visite de Bruxelles à vélo dans le cadre d'un team building.

Plus de détails

ENABEL

- ▶ Indemnité vélo de 0,27€/km pour le déplacement domicile – travail (pour le trajet principal ou le trajet avant ou après l'usage du transport en commun) ;
- ▶ Parking vélo sécurisé disponible dans le parking pour le personnel – accessible avec le badge ou avec un code ;
- ▶ Des douches sont à la disposition du personnel – 4 douches propres à Enabel actuellement – il est prévu d'en augmenter le nombre ;
- ▶ Des e-bikes avec casques sont disponibles dans le parking pour notre personnel. Les e-bikes peuvent être utilisés pour les déplacements professionnels et privés, mais pas pour les trajets domicile – travail. Une politique cycliste a été développée à ce sujet;
- ▶ Communications sur le site intranet Enabel :
 - en ce qui concerne la sécurité : « conseils de sécurité : comment cohabiter avec les trams et comment naviguer les giratoires ? » (Lien vers le site de Bruxelles mobilité pour des informations et pour le lien vers l'outil de recherche itinéraire pour planifier le trajet en vélo)

Communication sur l'évènement du 3 juin 'journée mondiale de la bicyclette' : promotion du vélo comme moyen de transport durable, avec également un effet positif sur la santé.

Auto-analyse qualitative

Résultats

Sur les 237 collaborateurs que compte Enabel au 31 décembre 2022, 201 personnes utilisent les transports en commun soit 85 %. S'ajoutent à cela 33 personnes qui utilisent le vélo soit 14 % (soit pour le trajet domicile – lieu de travail soit en combinaison avec un transport en commun). 8 % des personnes utilisent un autre moyen de transport – piéton ou voiture.

En 2022, le règlement de travail a été revu donnant une flexibilité des horaires permettant d'éviter des heures de pointe quand on se rend au bureau, ce qui facilite aussi la mobilité.

En outre l'organisation s'est dotée de vélos électriques qui sont mis à la disposition du personnel pour les déplacements professionnels en ville. Une politique d'utilisation de ces vélos a été développée et est d'application. Enabel met ainsi à disposition du personnel 4 e-bikes et 1 vélo cargo qui remplace la voiture de service. Des casques de vélo sont également disponibles pour le personnel. En 2022 – 31 personnes ont utilisé ces vélos dans le contexte de la politique établie. Notre directeur général est un exemple en la matière.

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 (Hadjia Lahbib)

Engagement initial

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



Hadja Lahbib, Ministre des Institutions culturelles fédérales :

« Le Palais des Beaux-Arts travaille à l'offre de parking pour les vélos de tous types, tant pour son personnel que son public. Un vaste parking sécurisé a été créé et la réflexion se poursuit, le travail continue pour renforcer encore la stratégie de durabilité de l'institution. »

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

1. Nombre d'événements organisés par an
 - ▶ En 2021 : 5

- ▶ En 2022 : 4
 - ▶ En 2023 : 2
2. Nombre de participants par événement
- ▶ En 2021 : 270
 - ▶ En 2022 : 200
 - ▶ En 2023 : 250
3. Nombre de citoyens touchés par la sensibilisation numérique
- ▶ En 2021 : 6.401
 - ▶ En 2022 : 8.961
 - ▶ En 2023 : 5.822

Ces chiffres ne représentent que les consultations en ligne de ces événements particuliers ; en général, la diffusion en ligne a été beaucoup plus importante. Bozar compte 170.000 followers sur Facebook, 100.000 sur Instagram et une liste de diffusion de 74.000 contacts.

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. »

Dans le cadre de son programme « Writers & Thinkers », le Palais des Beaux-Arts, Bozar donne la parole à quelques voix exceptionnelles du XXI^e siècle. Au programme, un très large éventail de lectures et de débats pour nourrir la réflexion grâce à des échanges sur le fil entre art et société. Et l'occasion, pour les grands auteurs et penseurs de demain de se pencher sur les thématiques majeures d'aujourd'hui. De la démocratie à la diversité, en passant par la beauté et le réconfort.

Dans ce programme, il y a deux cycles qui se focalisent régulièrement sur l'environnement, la durabilité, la mobilité et l'urbanisme : « City Talk » et « Climate Talk ».

Date	Évènement
18/02/2021	Will the European Green Deal address Carbon Inequality?
25/09/2021	Bike bodies Workshop
18/11/2021	Oxfam Climate Talk – Frank Theys
26/06/2021 – 4/07/2021	Art and Bike Tours
06/05/2021	Rethinking Brussels : RÉIMAGINER LA VILLE À TRAVERS LE VÉLO
24/11/2022	Climate Talk : COP -27
21/09/2022	Amitav Gosh
24/05/2022	Karen Armstrong
01/02/2022	Geert Buelens
20/04/2023	Climate Talk – Bas Smets & Valérie Trouet
09/05/2023	Europe Day (avec Anuna De Wever)

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

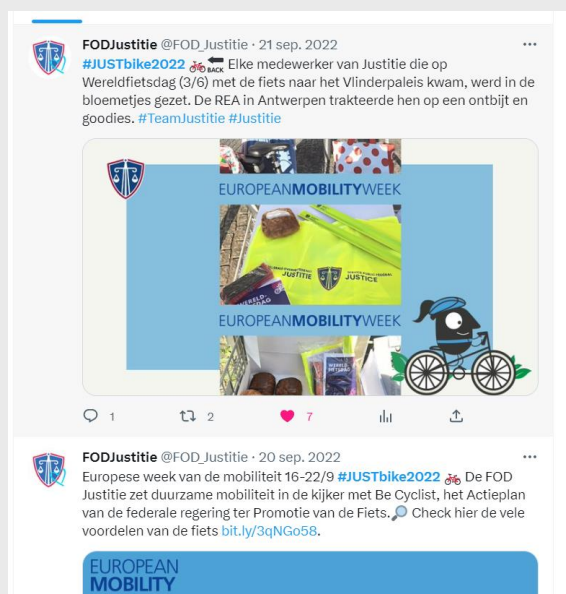
Ministre de la Justice (Vincent Van Quickenborne)

Engagement initial

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.



Vincent Van Quickenborne, Ministre de la Justice :



« Dans le cadre de la semaine de la mobilité, une forte communication a été réalisée via les canaux de médias sociaux du SPF Justice en utilisant le hashtag #Justbike.

Parmi les autres initiatives : présence d'experts en cyclisme au salon du bien-être au travail (06/06/2023), en juin, la Mobilothèque de Plus malin vers Anvers viendra à la Cour d'appel d'Anvers. Les membres du personnel pourront alors utiliser des moyens de transport alternatifs, notamment des vélos électriques, des vélos pliants,... »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

1. Le suivi peut se faire sur la base des indemnités vélo versées
 - ▶ En 2021 :
 - Administration Centrale/Centrale Administratie (ACA) : 10.209,12€
 - Établissements pénitenciers (Prisons): 555.160,8€
 - ▶ En 2022 :
 - ACA : 5.954,84€
 - Prisons : 296.377,16€
2. Nombre de services participants
 - ▶ En 2021 : 3

Plus de détails

Pour les ACA (Administration Centrale/Centrale Administratie), il y a une tendance à la baisse due, d'une part, au télétravail obligatoire pendant la pandémie de Covid-19 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 (Mathieu Michel)

Engagement initial

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.



Mathieu Michel, Secrétaire d'État de la Régie des Bâtiments :

« En tant qu'organisation, la Régie des Bâtiments s'engage à promouvoir la mobilité active auprès de ses employés. « The Bike Project » est un excellent exemple de cet engagement. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

En cours, finalisation en 2023

- ▶ En 2021/2022 : déjà commencé
- ▶ En 2022 : Challenge « Be Cyclist » - Prenez votre vélo pour le trajet de votre domicile à la gare ou à votre travail et contribuez à renforcer l'infrastructure cyclable de la Régie des Bâtiments.
- ▶ En 2023 : « The Bike Project » : (en collaboration avec Bruxelles Environnement & Pro Velo)
 - Élaboration d'un plan d'action
 - Test vélo (3 semaines)
 - Semaine de la mobilité : balade à vélo + voir les actions/idées communes du réseau des Mobility Managers.
- ▶ Par la suite : mise en œuvre du plan d'action élaboré dans le cadre du « The Bike Project ».

1. Taux de participation au défi

- ▶ 2021 : /
- ▶ 2022 : 17 personnes
- ▶ 2023 : 18 personnes

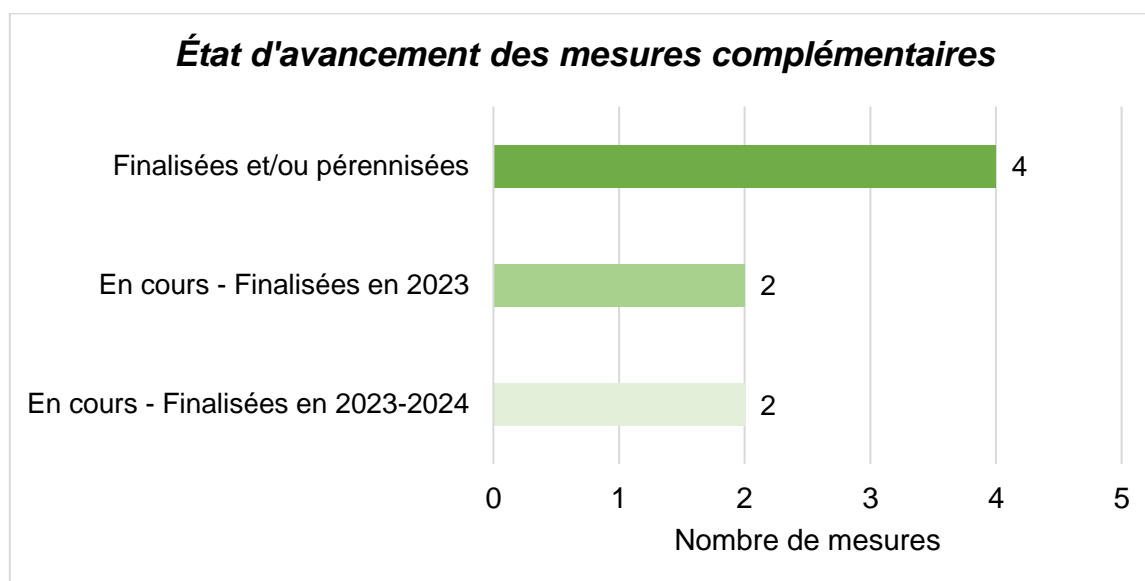
2. Taux de nouveaux usagers

- ▶ 2021 : /
- ▶ 2022 : 0%
- ▶ 2023 : Les participants de 2023 ne sont pas les mêmes que ceux de 2022.

Plus de détails

Des actions/idées communes peuvent être proposées par le réseau des Mobility Managers pour la semaine de la mobilité.

Mesures complémentaires



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

Ministre de la Santé publique (Frank Vandenbroucke)

Engagement initial

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.



Frank Vandenbroucke, Ministre de la Santé publique :

« Je suis particulièrement fier des différentes mesures déjà mises en œuvre et prévues par les caisses d'assurance maladie pour encourager l'utilisation du vélo. Quelques projets que je retiens (mais il y en a beaucoup d'autres) : des vélos d'équilibre gratuits mis à la disposition des jeunes enfants, des informations sur l'importance pour la santé de l'exercice à vélo dans les magazines des affiliés, un blog de Frank Deboosere (« een achterwerk van beton »), le remboursement des camps sportifs à vélo, des activités cyclistes pour les seniors, le leasing de vélos pour les travailleurs, la vente de matériel cycliste à des prix démocratiques, ... »

Indicateur(s)

La présence du vélo dans la communication.

Mise en œuvre

En cours, finalisation en 2023

- ▶ 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 a été finalisée à la fin 2022.
- ▶ En 2023 : Réponse reçue avec une vue d'ensemble.

Plus de détails

La lettre et la question du Ministre ont été rappelées au Collège au début du mois de mai 2023. La réponse suivante a été obtenue le 15 mai 2023 : « Ce point a été mis à l'ordre du jour du Collège Intermutualiste National demandant que chaque institution d'assurance (VI) enquête, mais toutes les VI n'ont pas encore répondu. Je continue à suivre ceci ».

Le Collège a répondu le 20 juin 2023 avec un aperçu de toutes les actions développées ou planifiées par les compagnies d'assurance maladie pour encourager le cyclisme parmi leurs membres et employés. Il s'agit notamment de mesures concernant l'indemnité vélo, l'infrastructure dans les bureaux, le leasing de vélos (employés) et le soutien aux camps sportifs et aux activités cyclistes, le prêt ou la mise à disposition de vélos pour enfants à des prix démocratiques, les accessoires pour vélos, la communication active sur les avantages du vélo dans les journaux des affiliés, etc.

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

Ministre de la Mobilité (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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 (Fietzersbond, Fietsberaad, Pro Velo et Gracq). La Commission permettra des échanges et la formulation de recommandations aux quatre Ministres membres de la Conférence Interministérielle Mobilité (CIM). 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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« Pour mener une politique vélo efficace, nous avons besoin de structures, de ressources administratives dédiées et de coordination. Nous avons pu créer, à travers le SPF Mobilité, une Commission Vélo performante pour élaborer une politique vélo fédérale et interfédérale ambitieuse et innovante. Cette Commission est devenue l'organe principal d'échange entre les différents acteurs et niveaux de pouvoir. Le vélo nous concerne toutes et tous et nous avons tout à gagner d'échanges renforcés entre les différents niveaux de pouvoir et le monde associatif. Je remercie le SPF Mobilité d'avoir créé le poste de manager vélo fédéral, qui assume ce rôle de coordinateur et de rassembleur avec brio. »

Indicateur(s)

Fréquence des réunions (classiques et thématiques), recommandations émises.

Mise en œuvre

Structurelle & pérennisée (terminée & renouvelée annuellement)

Réunions tenues :

- ▶ En 2021 : 2
- ▶ En 2022 : 6
- ▶ En 2023 : 3

La nouvelle Commission Vélo permet de coordonner les politiques entre les différents niveaux politiques, mais aussi avec les différentes associations de cyclistes et centres de connaissances.

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.

Les sessions régulières abordent par exemple 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.

Quatre 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 ;

- ▶ Routes cyclables le long des voies de chemin de fer et sur les anciennes lignes ferroviaires : réparties sur deux sessions en novembre 2021 et mars 2022, voir la mesure distincte Be Cyclist dans ce rapport ;
Outre les membres habituels, des représentants du fonds fédéral Beliris, d'Infrabel et de la SNCB y ont également participé. Avec des représentants des trois administrations régionales et des associations cyclistes, ils ont élaboré une liste de recommandations concrètes communes. Infrabel et la SNCB étaient présentes en tant que comité de réflexion et ont apporté une contribution très constructive, ce qui a permis d'aboutir à des recommandations consensuelles et concrètes. Les recommandations ont été soumises aux quatre Ministres de la Mobilité (fédéral et régional) afin qu'ils en tirent les conclusions nécessaires.
- ▶ Données cyclistes (réparties sur deux sessions en novembre 2022 et juin 2023) :
Les différentes données cyclistes au niveau fédéral, flamand, wallon et bruxellois ont été présentées et juxtaposées afin de créer des synergies. Il a ensuite été discuté de la manière dont ces données cyclistes pourraient être améliorées, rendues plus uniformes, ainsi que de la manière de mieux coordonner la communication à ce sujet.

Les échanges interfédéraux sur la politique vélo ont été perpétués et sont encore intensifiés par le travail de la Commission Vélo. Les managers vélo des trois Régions et du Gouvernement fédéral, ainsi que les deux associations vélo (Fietsersbond et Gracq) et les centres de connaissance (Fietsberaad et Pro Velo) disposent ainsi d'un forum pertinent pour un dialogue régulier.

L'ambition est de continuer le travail important de cette Commission Vélo dans l'avenir 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.

L'une des dernières recommandations concernait, par exemple, la création en Flandre et en Wallonie d'un dépôt central pour les vélos récupérés, tel qu'il existe dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit d'une réponse au futur registre volontaire central des vélos MyBike et à son déploiement dans toute la Belgique, ainsi qu'à l'attention accrue que la police accorde à cette question. Par conséquent, il est possible qu'un plus grand nombre de vélos soient récupérés et doivent être stockés dans les Régions flamande et wallonne également.

Le retour sur la mise en place de la Commission Vélo et son fonctionnement est positif, tant en interne qu'en externe. Le SPF Mobilité 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 (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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 l'institut Vias dont les premiers résultats ont été fournis 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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« Mesurer, c'est savoir. Je me félicite d'avoir contribué à mettre le sujet de la mobilité à vélo à l'agenda de la recherche scientifique, en juste proportion avec l'importance croissante que ce mode de déplacement occupe dans nos vies. La popularité du vélo est exponentielle depuis la crise Covid-19. Ce mode de déplacement est efficace et performant. L'insécurité lors d'un déplacement à vélo, qu'elle soit objective ou ressentie, constitue cependant un frein à sa pratique et à son développement pour une mobilité plus durable. Le rééquilibrage du partage de la voie publique est un élément-clé pour diminuer les situations accidentogènes (dans 69% des accidents mortels avec un cycliste, un véhicule à moteur est impliqué) et développer le potentiel du vélo comme solution de mobilité à part entière et librement accessible. Les études réalisées par l'institut Vias sous la supervision du SPF Mobilité permettent de mieux appréhender les problèmes auxquels les cyclistes quotidiens sont confrontés et définir les meilleures solutions pour améliorer la sécurité routière. »

Indicateur(s)

Réalisation des études mentionnées et mise à disposition des conclusions.

Mise en œuvre

Les études suivantes ont fait l'objet d'une publication entre 2021 et 2023 :

1. Les cyclistes seniors
2. Briefing « speed pedelecs »
3. Mesurer le comportement et les distances lors de dépassements
4. Les blessés de la route hospitalisés. Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020. Source importante pour compléter les données obtenues auprès de la police).
5. La sécurité routière vue par les enfants (1^{er} rapport partiel rendu. Le rapport complet est attendu au Q1/2024)
6. Le problème du vol de vélo en Belgique. État des lieux exploratif et recommandations d'action d'une perspective Mobilité. Le vélo n'est pas un objet comme un autre et son vol entrave l'attractivité de ce mode de déplacement. L'enquête menée auprès de différents services policiers dans tout le pays montre que la lutte contre le vol de vélo pourrait être encore plus efficace si elle était menée avec plus de concertation et à l'échelle nationale.
7. L'impact du vélo sur la santé, le climat et l'économie en Belgique

Cette étude permet de chiffrer les énormes avantages sociaux des déplacements à vélo en Belgique. Sa pratique permet chaque année d'éviter 1.294 décès prématurés et d'économiser 137.717 tonnes de CO₂. Le coût social total économisé s'élève à 8,44 milliards d'euros. Les déplacements à vélo profitent donc même à celles et ceux qui ne font pas ce choix.

Plus de détails

La recherche en sécurité routière reste traditionnellement basée sur une perspective centrée sur les déplacements en voiture. C'est tout à fait logique car la voiture est le mode de déplacement prédominant à plusieurs égards (nombre de kilomètres parcourus, emprise sur l'espace public, investissements privés et publics, ...). Les véhicules à moteur sont aussi par définition les plus grands générateurs d'insécurité routière. L'évolution du contexte de mobilité vers une plus grande durabilité impose cependant de devoir élargir la compréhension de l'insécurité routière en rééquilibrant l'importance accordée aux autres modes de transport et singulièrement les modes actifs. Ces modes actifs sont destinés à occuper une part relative de plus en plus importante dans la mobilité quotidienne et de loisir. Aujourd'hui déjà, les déplacements à pied équivalent ceux en voiture en termes de fréquence. Et la part modale du vélo augmente fortement d'année en année. Une perspective historique et une analyse sociologique montrent ainsi que la thématique de la mobilité sous l'angle des modes actifs est encore sous-étudiée. Il est donc primordial de continuer à investir ce champ de recherche qui touchera de plus en plus de pans de la société.

Une série d'études dépasse le cadre strict de la sécurité routière pour intégrer des éléments vélo touchant à d'autres domaines.

Tous les projets d'étude sont soit finalisés soit entamés par l'institut Vias. Ils peuvent être consultés sur le site web de Vias.

Auto-analyse qualitative

Forces

Affiner les connaissances en sécurité routière et mobilité spécifiquement sous l'angle du vélo. Bénéficier de l'expertise de Vias (méthodologie, réseaux, expérience).

Opportunités

Meilleur accès aux données des hôpitaux, partenariats. Envisager des projets de recherche sous une nouvelle perspective scientifique, notamment en faisant appel aux sciences sociales (sociologie, psychologie, histoire).

Aspirations

Que le monitoring de la mobilité à vélo soit systématiquement un enjeu majeur de politiques publiques. Poursuivre le travail entamé, mettre à jour les données.

Résultats

Positifs.

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

Ministre de la Mobilité (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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](#) et [Diagnostic des déplacements domicile travail](#)



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« La politique en matière de mobilité, y compris de vélo, se doit d'être au maximum soutenue par des données objectives. C'est ce qui permet de mener ensuite des politiques pertinentes. Nous y contribuons avec des enquêtes de mobilité ciblées, coordonnées par le SPF Mobilité, permettant entre autres d'estimer l'évolution de la part modale du vélo, les nouvelles tendances et le besoin d'actions concrètes. L'une de ces enquêtes, publiée en mai 2023, montre qu'un nombre important de Belges ont pour intention de se mettre au vélo (20 % des non-cyclistes) ou d'en faire plus souvent (31 % des cyclistes actuels). Je constate donc un énorme potentiel et surtout une tâche pour les autorités de tout niveau de pouvoir en charge de la mobilité pour faciliter encore le transfert modal. »

Indicateur(s)

Nombre d'enquêtes menées.

Mise en œuvre

Terminée

- ▶ Enquêtes menées en 2021 : 2
- ▶ Enquêtes menées en 2022 : 3
- ▶ Enquêtes menées en 2023 : 5
 - BeMob (2x)
 - Déplacements domicile-travail
 - Chiffres-clé du vélo en Belgique
 - Proximité des gares

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](#) 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 belges adultes. Les résultats ont été analysés et publiés en juin 2022. Une nouvelle enquête relative à cette thématique a été lancée en juin 2023. D'autres thématiques sont également abordées dans ces enquêtes.
- ▶ Tous les 3 ans, le SPF Mobilité et Transports organise une grande [enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail](#). 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. Le rapport de la dernière édition a été publié en 2023.
- ▶ 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 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). Une nouvelle édition de l'enquête Monitor, organisée avec l'aide de l'institut Vias, est en cours.
- ▶ En 2023 un rapport sur les chiffres-clés du vélo en Belgique a été publié qui permet de mettre en avant, au sein d'un seul document, les principaux indicateurs et statistiques concernant la mobilité des vélos en Belgique. Un rapport sur la proximité des gares a également été publié en 2023. En croisant les données de population de Stabel et la localisation des gares ferroviaires belges, on peut constater que plus de la moitié des Belges (52 %) disposent d'une gare ferroviaire à moins de deux kilomètres à vol d'oiseau de son domicile. Cette part augmente à 82 % pour une distance de cinq kilomètres.

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 (David Clarinval)

Engagement initial

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 »](#). 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.



**David Clarinval, Ministre des Classes moyennes,
des Indépendants et des PME :**

« Cette page web sera une porte d'entrée pour les PME en quête d'informations sur les aides disponibles en matière de transition écologique et notamment de mobilité durable. Elles y trouveront une information claire et précise qui leur fera gagner du temps dans leurs recherches en ligne. »

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

En cours, sera finalisée en 2023.

L'élaboration de la page web est en cours. Ce ne sera qu'après la mise en ligne la page que les indicateurs susmentionnés pourront être analysés.

Plus de détails

La page web est en cours de finalisation. Une fois son contenu arrêté, le SPF Économie effectuera la mise en page sur son site Internet via son Service Communication. La mise en ligne est prévue pour 2023.

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

Ministre de la Mobilité (Georges Gilkinet)

Engagement initial

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.



Georges Gilkinet, Ministre de la Mobilité :

« La Belgique donne le tempo du peloton européen ! En juin 2023, un 17^e État de l'Union européenne a rejoint la European Cycling Declaration que j'avais impulsée un an auparavant avec mes collègues du Benelux. La Commission européenne s'est entre-temps engagée sur la voie d'une véritable stratégie européenne pour le vélo. Et nous portons, avec les organisations européennes d'usagers et de professionnels du vélo, le projet de faire de 2024 l'Année Européenne du Vélo. Jamais ce sujet n'a autant existé à l'échelle européenne. Réjouissons-nous ! Le vélo, c'est l'affaire de toutes et tous et un moyen unique de mobiliser les Européennes et les Européens. »

Indicateur(s)

1. Les États membres de l'Union Européenne reçoivent davantage de soutien pour leur politique en matière du vélo.
2. Nombre de pays membres de l'Union Européenne ayant signé la European Cycling Declaration que la Belgique a présentée en 2022.

Mise en œuvre

1. Les États membres de l'Union Européenne reçoivent davantage de soutien pour leur politique en matière du vélo
 - ▶ Le 18/05/2021, le Ministre Gilkinet a soutenu la présentation du « Pan-European Master Plan for Cycling Promotion », élaboré par l'UNECE (Commission économique pour l'Europe des Nations unies) & l'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 urbain 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.
 - ▶ 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.

En 2023, le Ministre s'y est à nouveau rendu pour inaugurer la conférence. Il a invité d'autres Ministres à signer la « European Cycling Declaration » et il a incité les 1.500 participants à soutenir la demande pour une Année Européenne du Vélo pendant la présidence belge de l'Union Européenne en 2024. Via le SPF M&T, le niveau fédéral a contribué à fédérer la grande délégation belge en 2023. Ce précieux travail de collaboration permet d'envisager une action plus cohérente encore pour 2024 lorsque VeloCity aura lieu en Belgique, à Gand.

- ▶ 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. Au niveau administratif, le SPF M&T est en contact régulier avec les institutions européennes notamment pour la mobilité vélo. Il a contribué à une demande écrite et concertée avec quatre autres pays visant à mieux prendre en compte le vélo dans les TEN-T guidelines. Ce document a permis d'inclure dans l'orientation générale adoptée par le Conseil de l'Union Européenne en décembre 2022 plusieurs modifications favorables aux financements de projets vélo dans les TEN-T guidelines.
 - ▶ Le SPF M&T, en coordination avec les trois Régions belges, avec les Pays-Bas, le Belgique 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 :
 - 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.
 - 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-finançait l'étude « A comparative analysis on the costs and benefits of cycling within the Benelux and North Rhine-Westphalia ». Les résultats de cette étude ont été publiés à l'automne 2022.
2. Nombre de pays membres de l'Union Européenne ayant signé la European Cycling Declaration que la Belgique a présentée en 2022
- ▶ 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 l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Irlande, le Luxembourg et les Pays-Bas, 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 ».
 - ▶ À côté des six pays signataires initiaux, l'alliance s'est élargie avec la signature de l'Espagne, de l'Estonie, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de la Lituanie, de la Slovaquie, de la Slovénie, de la Croatie et de Chypre. En juin 2023, 17 pays déjà sur 27 soutiennent la demande. L'une des deux demandes, celle d'une véritable stratégie européenne pour la mobilité vélo, a déjà reçu une réponse positive en mars 2023. En félicitant le Ministre Gilkinet pour son initiative, le Vice-Président de la Commission Européenne, Frans Timmermans, a annoncé que la Commission soumettrait une telle

stratégie en 2023. Quant à la demande commune de déclarer 2024 comme l'Année Européenne du Vélo, le Ministre Gilkinet, appuyé par les organisations pro-vélo en Europe, poursuit son travail de plaidoyer auprès de la présidente de la Commission Ursula von der Leyen (courriers, interventions publiques, carte blanche, etc.).

7. Lancer une étude sur la circularité du vélo

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

Engagement initial

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 (essentielle).

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.



**Zakia Khattabi, Ministre du Climat, de l'Environnement
et du Développement durable :**

« Je suis particulièrement fière qu'en plus du lancement de l'étude, nous ayons également choisi de faire du vélo et des vélos électriques l'un des quatre piliers de notre appel à projet Belgium Builds Back Circular (BBBC). Dans le cadre du plan de relance et de résilience de l'Union Européenne, des fonds ont été mis à disposition pour des investissements dans l'économie circulaire. Dans le cadre du premier appel à projets, la circularité des (e-)vélos est devenue l'un des quatre piliers.

La consultation du secteur a montré que la réparabilité des vélos posait plusieurs problèmes en Belgique, mais qu'en même temps, de nombreux pionniers enthousiastes considéraient que la circularité des vélos était importante et travaillaient activement dans ce sens. Parmi tous les projets soumis dans le cadre du premier appel BBBC, la plupart visaient à augmenter la réparabilité et la durée de vie des vélos. Le thème de la réparation et de la circularité est donc très présent dans le secteur. Cinq projets de vélos ont finalement été sélectionnés. Parmi eux, une étude sur la circularité du secteur du vélo en Belgique et 4 projets d'économie circulaire du vélo qui, grâce à ce soutien, ont reçu un coup de pouce supplémentaire sur la voie d'un secteur du vélo circulaire en Belgique. »

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

La mesure a été finalisée.

Plus de détails

Plus d'informations sur cet appel sont disponibles [ici](#).

Entre autres informations, vous y trouverez les noms des cinq lauréats « vélos » du premier appel à projets Belgium Builds Back Circular. Ce premier appel à projets, qui bénéficiait de 8 millions d'euros, était à la recherche d'idées innovantes de conception circulaire dans les secteurs des vélos, des éoliennes, des soins de santé et du biomimétisme. Le soutien financier offrira à présent aux organisations lauréates l'opportunité d'expérimenter concrètement leurs idées de conception circulaire de produits et de services.

Car « *La phase de la conception est déterminante pour réduire l'empreinte environnementale de notre production et de notre consommation. L'écoconception ne s'arrête pas aux produits, mais s'étend aussi au système dans lequel se trouvent les produits. Il convient de repenser leur conception pour pouvoir évoluer vers des chaînes de valeur circulaires.* »

8. Cartographier les bonnes pratiques au sein de Fedasil

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

Engagement initial

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.



Nicole de Moor, Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration :

« Chaque centre d'accueil, géré par Fedasil elle-même ou par l'un de ses nombreux partenaires d'accueil, a, dans une certaine mesure, son propre fonctionnement. Nous pouvons apprendre beaucoup les uns des autres en identifiant et en partageant les bonnes pratiques. »

Indicateur(s)

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

Mise en œuvre

En cours, finalisée en 2023

- ▶ En 2022 :
 - Tableau regroupant les bonnes pratiques : Tous les centres ont été interrogés ; finalisation fin 2022
 - Organisation d'intervisions/échanges : En cours ; finalisation en 2022
 - Faire le lien avec l'appel à projets : À commencer
 - Prendre les contacts avec des organisations : À commencer
- ▶ En 2023 :
 - Suivi des plans d'action annuels des centres avec un objectif de développement durable, avec l'accent mis sur le développement de la mobilité active. Lorsque plusieurs centres de la même région se focalisent sur le plan vélo/mobilité active pour les résidents, les Régions les mettent en contact pour échanger leurs bonnes pratiques.
 - Une enquête supplémentaire sur les bonnes pratiques a été menée parmi les partenaires de Fedasil en Flandre et le 19 juin, un retour d'information lors d'une journée d'inspiration à grande échelle. En outre, 5 ateliers sont prévus (réparation de vélos, partenariat, prêt de vélos, cours de vélo...), après quoi un temps d'échange est prévu. De cette manière, les centres d'accueil qui n'ont pas été sélectionnés comme projets pilotes pour le projet national mais qui souhaitent lancer ou améliorer une initiative cycliste, peuvent poursuivre leur travail.

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 active.

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*

[Plan d’Action pour la Promotion du Vélo du Gouvernement fédéral 2021 – 2024](#)

2. *L’impact du vélo sur la santé, le climat et l’économie en Belgique*

Revue de la littérature et analyse coût-avantage d’une augmentation de l’utilisation du vélo en Belgique.

Bouwen, L., Dons, E. & Schoeters, A. (2022). L’impact du vélo sur la santé, le climat et l’économie en Belgique – Revue de la littérature et analyse coût-avantage d’une augmentation de l’utilisation du vélo en Belgique, Bruxelles : institut Vias

[L’impact du vélo sur la santé, le climat et l’économie en Belgique](#)

3. *L’usage du vélo pour les déplacements domicile-travail*

Rapport intermédiaire sur la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail établi par le Conseil Central de l’Économie (CCE) et le Conseil National du Travail (CNT), Bruxelles, 17 mai 2022.

[L’usage du vélo pour les déplacements domicile-travail – 17 mai 2022](#)

[Rapport final sur le vélo – 25 octobre 2022](#)

4. *Le problème du vol de vélos en Belgique. État des lieux exploratif et recommandations d’action d’une perspective Mobilité*

État des lieux exploratif et recommandations d’action d’une perspective Mobilité.

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

[Le problème du vol de vélos en Belgique](#)

5. *Note Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024*

SPF Justice, 31 mars 2022

La Note-Cadre de Sécurité Intégrale 2022-2024 (NCSI) offre des réponses globales et intégrées aux problèmes internes de sécurité actuels et futurs en Belgique.

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

6. *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) , Belspo, SSD, Science pour un Développement durable, Transport et mobilité, 2007-2010

[ADDICT - Résultats](#)

7. *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.

L’enquête MONITOR est une enquête sur la mobilité en Belgique. Elle a été réalisée en 2017, à l’initiative du SPF Mobilité et Transports et de l’institut Vias. L’objectif était de connaître les

habitudes de déplacement de la population belge. L'enquête a interrogé plus de 10.632 Belges entre mars 2016 et septembre 2017.

[Enquête monitor sur la mobilité des Belges](#)

8. L'écologisation de l'e-commerce et de la logistique

Le Conseil Central de l'Économie (CCE), la Commission consultative spéciale « Distribution » et la Commission consultative spéciale « Consommation » ont approuvé un avis conjoint consacré à l'ambition de rendre la logistique de l'e-commerce plus durable.

[L'écologisation de l'e-commerce et de la logistique](#)

9. Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2021-2022

Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2021, SPF Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire Direction Mobilité, Service Études et Enquêtes Bruxelles, Février 2023.

[Enquête fédéral sur les déplacements domicile-travail 2021-2022](#)

10. BEMOB

Le rapport BeMob portent sur la micromobilité, à savoir l'utilisation des moyens de transport alternatifs tels que les vélos (avec ou sans assistance électrique), les trottinettes et les monoroues.

[La micromobilité en Belgique](#)

11. Les cyclistes seniors

Institut Vias (2021) Briefing « Les cyclistes seniors ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, www.vias.be/briefing Rédaction de ce document : Nathan De Vos

[Les cyclistes seniors](#)

12. Les « speed pedelecs »

Institut Vias (2023) Briefing « Speed pedelecs ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, www.vias.be/briefing Rédaction de ce document : Maya Vervoort

[Speed pedelecs](#)

13. Les blessés de la route hospitalisés. Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020

Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Les blessés de la route hospitalisés – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles : institut Vias.

[Les blessés de la route hospitalisés](#)

14. Les enfants et la sécurité routière

Institut Vias. (2022). Briefing « Les enfants et la sécurité routière ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, www.vias.be/briefing Rédaction de ce document : Naomi Wardenier

[Les enfants et la sécurité routière](#)

Evaluation par des experts externes

Evaluation et perspectives de la politique cycliste du Gouvernement fédéral : débat d'experts le 05/09/2023

Pour le débat sur l'évaluation de Be Cyclist et les perspectives de la politique fédérale du vélo, le SPF Mobilité et Transports a invité toutes sortes d'experts travaillant dans ce domaine en Belgique : administrations fédérales et régionales de la mobilité, organisations d'employeurs et de travailleurs, associations de cyclistes quotidiens, centres de connaissances, partenaires sociaux, entreprises de transport public, universitaires...

La réunion, en présence du Ministre de la Mobilité et de la présidente du SPF Mobilité et Transports, avait deux objectifs concrets. Premièrement, évaluer des mesures incluses dans le premier plan vélo fédéral Be Cyclist à travers un feedback critique des participants. Deuxièmement, examiner ensemble les besoins concrets et les souhaits de chacun pour la future politique fédérale du vélo.

Le point de vue européen sur le plan Be Cyclist

Key-note de Fabian Küster, Directeur Advocacy and EU Affairs, de la European Cyclists' Federation (ECF), l'organisation européenne chapeautant les associations nationales de cyclistes.



Figure 1 : Aperçu de l'état des stratégies nationales en faveur du vélo (The state of national cycling strategies in Europe, 2022 - source : <https://ecf.com/>)

La Belgique passe au vert ! Depuis 2021, la Belgique dispose également d'une stratégie de politique vélo au niveau national, à l'instar de nombreux autres pays européens. Le message de l'ECF est clair : la Belgique doit rester dans le vert, car l'objectif est d'avoir une carte de l'Europe entièrement colorée en vert d'ici à 2030.

Points forts et domaines d'amélioration

La simple existence de Be Cyclist mérite d'être saluée. Le plan est une expression politique importante du Gouvernement fédéral qui contribue à la promotion du vélo en Belgique. Ensuite, ECF salue la clarté des actions contenues dans le plan : il contient des mesures concrètes, indique qui est responsable de quelles actions et dans quels délais. Enfin, le plan comprend des mesures créatives que l'on ne trouve nulle part ailleurs en Europe dans les plans nationaux, par exemple des actions de la Défense et de Fedasil et d'autres domaines politiques moins évidents.

D'un autre côté, Be Cyclist contient également quelques points à améliorer, selon ECF. Par exemple, certaines mesures auraient pu être un peu moins détaillées, comme le nombre exact de places de stationnement pour vélos au Théâtre de la Monnaie, tandis que d'autres auraient pu être plus complètes, comme les dispositions relatives au nouveau code de la route. De cette manière, le plan dans son ensemble aurait eu plus de cohérence entre les mesures. Une grande question demeure également : "Où est l'argent ?" Un budget clair et distinct pourrait constituer un pilier solide dans une future deuxième version de Be Cyclist.

5 recommandations d'ECF pour un futur plan vélo fédéral

1. Pousser encore plus loin le stationnement des vélos dans les gares ; en plus de la loi exemplaire prévoyant des emplacements pour les vélos dans les nouveaux trains à partir de 2025, cela soutiendra davantage le voyageur multimodal belge ;
2. Inclure l'économie belge du vélo comme pilier du plan. Élaborer une stratégie qui reflète les emplois soutenus par le vélo, tels que la production locale de vélos et le cyclotourisme belge ;
3. Rendre le vélo encore plus intéressant sur le plan fiscal. Lorsqu'il s'agit de se rendre au travail à vélo, la Belgique est déjà numéro un en Europe, mais une réduction supplémentaire de la TVA peut être accordée sur la vente, la location et le leasing de vélos ;
4. Consacrer davantage d'efforts aux soins de santé préventifs. En contrepartie de l'attractivité fiscale, qui peut être perçue comme un coût onéreux, l'intérêt de miser sur le vélo comme moyen de prévention sanitaire est important ;
5. Lier les ressources financières aux stratégies. Par exemple, on pourrait créer un fonds pour investir dans la mobilité active, ou mettre en place des programmes d'efficacité énergétique permettant de subventionner l'installation de parkings à vélos et l'achat de bicyclettes.

Évaluation de Be Cyclist par les experts

A l'aide d'un vote interactif sur toute une série de questions, les experts ont pu donner leur avis, axe par axe, sur les mesures de l'actuel plan Be Cyclist dans un premier tour.

Évaluation générale

Pour l'axe 1 de Be Cyclist, l'amélioration de l'indemnité vélo (73%) et la lutte contre le vol de vélo (64%) ressortent comme les mesures les plus pertinentes. Les associations de cyclistes quotidiens et les partenaires sociaux soulignent les grands progrès réalisés en Belgique pour l'extension de l'indemnité vélo. Un dernier effort est nécessaire pour les derniers éléments du secteur public qui ne sont pas encore entièrement couverts.

Pour l'axe 2, les participants indiquent que la pertinence des mesures concernant la combinaison du vélo et du train (87%), suivie de l'engagement en faveur des cyclostrades le long des voies de chemin de fer (43%) sont les plus importantes. Les associations vélo et les opérateurs de transport public attendent avec impatience la poursuite des discussions entre les différents partenaires pour continuer à progresser sur les itinéraires cyclables le long des voies ferrées. Ils mentionnent également la charte qui est en cours d'élaboration pour faciliter davantage la construction de ces itinéraires cyclables dans un avenir proche. Les experts sont également d'accord avec la recommandation d'ECF de poursuivre les travaux sur les infrastructures cyclables sécurisées dans les gares, avec une protection adéquate contre le vol.

Pour l'axe 3, les participants considèrent qu'il est pertinent de rendre le vélo encore plus accessible aux femmes (50%) et que des efforts sont faits pour rendre les livraisons de colis plus durables (50%). En outre, la promotion de l'utilisation du vélo auprès de la police et des fonctionnaires fédéraux est également une mesure importante selon eux (45%).

En ce qui concerne les mesures complémentaires, la quatrième composante, les avis sont partagés. L'information aux PME sur la mobilité durable (48%) est considérée comme la mesure la plus pertinente. En outre, les travaux de la commission interfédérale vélo (39%) et les études et statistiques sur l'utilisation du vélo (39%) sont également indiqués comme des actions pertinentes ; vient ensuite la promotion de l'utilisation du vélo au niveau européen (35%). Les participants indiquent qu'il est difficile de choisir parmi ce groupe de mesures de renforcement.

Enfin, les experts attribuent une note d'évaluation globale à Be Cyclist, où 1 correspond à "pas bon" et 5 à "très bon". Ainsi, Be Cyclist reçoit une note de 3,7 sur 5. Verbalement, certains d'entre eux commentent qu'ils considèrent leur score comme un encouragement à faire encore plus à l'avenir.

Du point de vue de l'administration, Be Cyclist est une réalisation importante. Il ne faut pas sous-estimer le travail accompli, mais il y a maintenant une certaine fierté à l'égard de ce qui a déjà pu être réalisé. La vision de la mobilité à vélo est positive et tournée vers l'avenir, tant au niveau fédéral que régional.

Un futur plan d'action fédéral ? Oui, à l'unanimité !

À la question de savoir si une deuxième version de Be Cyclist est nécessaire au cours de la prochaine législature, les participants ont été unanimes : 100 % ont voté OUI !

Selon la plupart des participants, la poursuite de Be Cyclist devrait se concentrer davantage sur des mesures destinées à un large public (85%). Une minorité affirme qu'il faut également cibler de nouveaux domaines (15%) afin d'utiliser le plus grand nombre de leviers possible.

Recommandations d'amélioration

En Belgique, de nombreuses connaissances ont été accumulées dans le domaine de la politique vélo, de l'infrastructure et de l'indemnisation kilométrique. Les Belges peuvent en être fiers et propager ce qui a été réalisé. Be Cyclist est un exemple de coopération avec différentes parties qui continueront à travailler pour la mobilité à vélo.

Toutefois, selon les experts, le futur plan vélo devrait être basé sur le budget et les ressources financières. Ils aimeraient également voir une vision stratégique claire et des actions formulées autour des parkings à vélos et d'autres infrastructures.



Figure 2: Que faudrait-il améliorer pour un éventuel futur plan vélo fédéral?

Les participants ont été invités à proposer la mesure idéale pour un futur plan vélo fédéral. Il en ressort qu'il y a un grand désir de déployer des mesures plus larges autour de la combinaison du vélo et des transports publics, entre autres. En outre, il y a également un désir de mesures visant à rendre les vélos encore plus attractifs sur le plan fiscal par rapport aux voitures-salaire. Ces améliorations sont tout à fait conformes aux recommandations de l'ECF.



Figure 3: Quelle est selon vous la mesure idéale pour un futur plan vélo fédéral?

Be Cyclist est le premier plan fédéral pour la promotion du vélo et constitue une belle réalisation et un exemple en termes de coopération. Au cours du débat d'experts, il apparaît à nouveau clairement que de nombreux progrès ont déjà été réalisés en Belgique en matière de promotion du vélo. Cependant, il reste encore beaucoup de travail à faire. Avant 2021, il n'y avait pas de plan fédéral, mais seulement quelques initiatives.

Les experts encouragent le futur Gouvernement fédéral à passer à la vitesse supérieure dans la poursuite de Be Cyclist et donnent les conseils suivants :

- ▶ L'impact des mesures est crucial : oser parfois opter pour des mesures moins soutenues mais à fort impact et suivre le déploiement des mesures à l'aide d'indicateurs qui reflètent les avantages pour les cyclistes ;
- ▶ Vision à long terme : un plan avec des objectifs stratégiques peut aider à réaliser les mesures ;
- ▶ Hétérogénéité des cyclistes : nécessité d'une combinaison de mesures à large impact, telles que le leasing vélo et la possibilité de combiner les modes de transport ;
- ▶ Coopération : interfédérale, mais aussi entre politiciens et experts. L'échange de connaissances et de données, à la fois sur les besoins des cyclistes et sur la conception possible des infrastructures, peut apporter des synergies et des idées importantes ;
- ▶ Accessibilité de base pour tous : la recherche sur l'accessibilité des emplois, les outils destinés aux villes pour promouvoir le vélo et la sécurisation de l'environnement

immédiat des lieux de travail peuvent contribuer à rendre la pratique du vélo agréable et sûre pour tous.

Il reste encore quelques questions en suspens dans le plan actuel qui nécessitent une coordination, y compris le nouveau code de la route. D'autres moments importants sont encore attendus, comme le vote de la Chambre en faveur de la proposition de loi visant à pérenniser les plans fédéraux pour le vélo dans les futurs gouvernements, la réunion des Ministres européens de la mobilité pour rallier encore plus de pays à l'European Cycling Declaration initiée par la Belgique en 2022 et, enfin, la journée nationale du vélo (dimanche 17/09/2023, également connue sous le nom de dimanche sans voiture) où la Belgique tentera de créer la plus longue chaîne de vélos au monde.