



# Rapport de la réunion de lancement de l'évaluation de la politique vélo de la commune d'Ixelles et de la réalisation d'un plan d'actions (Audit Bypad)

18 février 2016

## 1. Participants

- Mme Caroline Désir (Commune d'Ixelles - Echevine de la Mobilité)
- Mme Maud Verkindere (Commune d'Ixelles - Service Mobilité)
- Mme Musumba Matamba (Commune d'Ixelles - Cabinet de la Bourgmestre)
- M. [Stéphane Larose](#) (Commune d'Ixelles)
- M. Erik Geeroms (Commune d'Ixelles)
- Mme Emilie Humbert (Provelo)
- M. Florent Verstraeten (Provelo)
- Mme Pauline de Wouters (Gracq Ixelles)
- M. Frédéric Mertens (Gracq Ixelles)

## 2. Introduction

La Région de Bruxelles-Capitale encourage les communes bruxelloises à réaliser un audit de leur politique cyclable selon une méthode éprouvée internationalement, l'audit ByPad (*Bicycle Policy Audit*).

Pour ce faire, La Région de Bruxelles-Capitale soutient financièrement les communes qui se portent candidates dans la réalisation de leur ByPad. C'est ce qu'a fait la commune d'Ixelles, sélectionnée pour l'année 2016.

L'audit ByPad visant la concertation et le consensus entre politique, administration et usagers, deux représentants de la locale ixelloise du Gracq ont été conviés à participer au lancement de l'évaluation de la politique vélo de la commune d'Ixelles et de la réalisation d'un plan. Cette réunion, en date du 18 février dernier, marquait le lancement de l'audit ByPad sur Ixelles.

Nous saluons d'ailleurs l'initiative de la commune, espérant qu'il en découlera un plan d'actions ambitieux, lequel trouvera écho sur le terrain.

Outre deux représentants du groupe local, cette réunion réunissait le politique - cabinets de la Bourgmestre et de l'Echevine de la mobilité - et l'administration dont différents services étaient représentés. Cette première rencontre, pilotée par Pro Velo - en charge dudit audit avec le bureau d'études Timenco -, visait à présenter aux différents acteurs la méthodologie qui serait de vigueur. Mais également à constituer le groupe de travail « ByPad » ixellois, formé de deux représentants des usagers, deux représentants du politique et de l'administration (services de la mobilité, des travaux et de l'urbanisme représentés).

Les prochaines étapes seront :

- Une visite de terrain pour appréhender au mieux les réalités des cyclistes
- Remise d'un questionnaire à chaque membre de la commission « ByPad », à compléter individuellement
- Elaboration d'un diagnostic de la situation et de la politique cyclables à Ixelles

Informations sur l'audit ByPad :

- [www.provelo.org/fr/rd/documentation/bypad-un-audit-politiques-cyclables-villes-europeennes](http://www.provelo.org/fr/rd/documentation/bypad-un-audit-politiques-cyclables-villes-europeennes)
- [www.bypad.org](http://www.bypad.org)

### 3. Contexte régional

Le plan IRIS II a l'ambition de réduire la circulation automobile bruxelloise de 20% (par rapport à 2011) d'ici 2018 et de favoriser les modes actifs, à l'instar des cyclistes dont l'objectif est de porter la part modale à 20 % d'ici 2020.

La politique cyclable régionale actuelle se concentre prioritairement sur la création d'un réseau de 80 km de pistes cyclables séparées.

Bien entendu, il est impossible de dissocier les voiries régionales des voiries communales, d'où l'importance capitale d'un partenariat entre les communes et la Région.

Dès lors, les communes bénéficient d'un soutien régional pour auditer leur politique cyclable. C'est dans ce cadre que la Région a fait appel à la méthodologie ByPad, un outil développé pour évaluer et améliorer le niveau de qualité de la politique cyclable d'un territoire. Développé par des spécialistes du Groupe de pilotage international de BYPAD entre 1999 et 2001 dans le cadre d'un projet européen, le BYPAD est basé sur les meilleures expériences européennes, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans le BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

BYPAD signifie Audit de la Politique Cyclable (*BicYcle Policy AuDit*) et est basé sur les méthodes de « gestion de la qualité »\* qui sont déjà employées dans le monde des entreprises depuis plusieurs années. La politique cyclable est considérée comme un processus dynamique dont les forces et les faiblesses sont analysées. Dans ce contexte, non seulement les mesures de la politique du vélo et leurs résultats sont au centre d'intérêt mais aussi tout particulièrement la question « comment ce processus est intégré dans les structures politiques et administratives? ». Ceci permet, parallèlement, d'analyser les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables.

Plus de 195 villes dans 24 pays européens ont déjà été convaincues des avantages de BYPAD et ont commencé à améliorer la qualité de leur politique cyclable par des mesures simples, efficaces et efficientes en termes de rapport coûts / effets. Grâce au BYPAD, ces villes bénéficient désormais d'une mobilité et d'une qualité de vie améliorées.

\* "Gestion de la qualité" : A l'origine, le terme vient de l'industrie. La personne responsable de la qualité met en œuvre la politique définie par la direction. Elle organise et garantit le respect des règles pour arriver à une totale satisfaction du client. Cette personne va vérifier l'approvisionnement jusqu'à la consommation/utilisation finale à travers l'ensemble des fonctions de l'entreprise.



Entre 2012 et 2015, dix communes bruxelloises ont bénéficié du soutien de la Région de Bruxelles-Capitale pour auditer et améliorer leur politique cyclable : Anderlecht, Forest, Jette, Ville de Bruxelles, Watermael-Boitsfort, Schaerbeek, Berchem, Evere, Molenbeek et Woluwe-Saint-Pierre. Et maintenant c'est au tour d'Ixelles, de Woluwe-Saint-Pierre et de Ganshoren. Sans omettre plusieurs ByPad régionaux qui ont été réalisés en 2004, 2017 et 2010.

## 4. Enjeux communaux

Ixelles souffre d'une importante pression automobile - tant sur les voiries régionales que communales - pour plusieurs raisons :

- pôle d'attrait international avec un rayonnement en lien avec le Pentagone,
- lieu de séjour à forte densité,
- zone de bureaux importante,
- nombreuses écoles et universités,
- développement fort de l'Horeca,
- offre culturelle particulièrement riche.

Exemples de conséquences :

- Charges de circulation extrêmement élevées sur la petite ceinture, du même ordre de grandeur que celles du ring, soit près de 110 000 voitures par jour ;
- Circulation importante mais variables sur les voiries métropolitaines : 10 000 voitures / jour sur le boulevard de la Plaine et plus de 50 000 sur la moyenne ceinture ;
- Sur les autres voiries, s'observent des charges de circulation qui ne sont pas toujours en adéquation avec le niveau hiérarchique : trafic plus élevé sur la chaussée de Waterloo (artère inter-quartier) que sur l'avenue de la Couronne (artère principale).

Les caractéristiques d'Ixelles donnent à la commune une situation et une diversité de fonctions favorables aux déplacements courts, et utilitaires. En effet, la grande majorité des déplacements à Ixelles concernent des trajets de moins de 6 km. Dès lors, le vélo représente une alternative à la voiture individuelle avec les bénéfices bien connus pour l'efficacité de l'activité et la qualité de vie.

## 5. Malentendus des élus quant aux attentes de leurs électeurs

*Ce que souhaitent les élus et les électeurs, ce que les électeurs pensent que veulent les élus, et ce que les élus croient que veulent les électeurs...*

Des sondages intéressants montrent les attentes des élus et des électeurs en matière de priorité aux automobiles et d'accessibilité au centre des villes. Ces enquêtes soulignent un énorme malentendu : les élus et les électeurs ont des attentes similaires, mais les élus ont une opinion tout à fait erronée quant aux attentes des électeurs. En d'autres termes, entre 90 % et 70 % des électeurs et des élus souhaitent donner la priorité aux piétons, transports publics et vélos, mais les élus croient que la plupart des électeurs préfèrent donner la priorité aux automobilistes ! A noter toutefois, les sondages présentés datent de 1991 et de 1996...

## 6. Méthodologie ByPad

La méthode ByPad se veut une dynamique de concertation et de consensus entre les usagers, l'administration communale et les représentants politiques. Notons que le préalable est bien évidemment la présence d'une volonté politique.

Ce groupe de travail, avec l'aide d'experts et des visites de terrain, réalise un diagnostic de la situation, ce qui permet de définir des objectifs et des actions prioritaires faisant l'objet d'un consensus.

Ce diagnostic s'établit grâce à un ensemble d'approches complémentaires :

- **Approche transversale** : il s'agit d'une analyse des trois étapes d'un processus dynamique (subdivisées en 9 modules et détaillées en 17 questions), à savoir de la planification (besoins des usagers, responsabilité et coordination, politiques dans les textes, ressources disponibles), des réalisations (infrastructure et sécurité, information et éducation, promotion et partenariats, actions complémentaires), et du suivi et de l'impact.
- **Travail de terrain** : il s'agit d'une visite à bicyclette par le groupe de travail à travers la commune afin de constater et analyser la réalité des cyclistes.
- **Questionnaire standardisé** : chaque membre du groupe de travail doit compléter le questionnaire et motiver ses réponses aux 17 questions, se basant notamment sur la visite de terrain mais aussi sur son vécu personnel. Concrètement, les membres du GT doivent attribuer une cote allant de 1 à 4 à chaque question :
  - 4 = intégrée (mise en lien avec les domaines connexes que sont l'aménagement du territoire, l'urbanisme...)
  - 3 = systémique (vision de long terme)
  - 2 = isolée (pas de suivi, pas d'interaction avec d'autres domaines)
  - 1 = au cas par cas
- **Meilleures pratiques et enseignements** européens, mais aussi bruxellois.
- **Processus participatif** : ensuite, l'auditeur anime une réunion dont l'objectif est de dégager une vision partagée. En d'autres termes, l'état des lieux doit refléter le consensus entre les techniciens, les citoyens et les politiques.
- **Résumé des forces et des faiblesses** : finalement, le diagnostic se matérialise par la rédaction d'un document de synthèse par l'auditeur. Celui-ci identifie en détail les forces et les faiblesses de la politique vélo de la commune.

Après le diagnostic, le groupe de travail définit des objectifs et des actions prioritaires. Il s'agit de corriger les faiblesses, rééquilibrer la situation, identifier les leviers d'actions et proposer un plan d'actions.

Finalement, l'auditeur rédige un document qui développe les actions identifiées par le groupe d'évaluation, sur base de concertations ponctuelles, avec la validation par le groupe d'évaluation, à présenter au Collège et au Conseil communal.

## 7. Prochaines étapes

- **15/03 am** : visite de terrain (ou le 16/02 pm en cas de mauvaise météo la veille)
- **21/03** : remise du questionnaire complété
- **21/04** : élaboration d'un diagnostic de la situation et de la politique cyclable à Ixelles (réunion de concertation)

## 8. Contacts

- Emilie Humbert, Pro Velo : [e.humbert@provelo.org](mailto:e.humbert@provelo.org)
- Sara Van Boeckhout, Timenco : [sara@timenco.be](mailto:sara@timenco.be)

Rédaction du PV : Frédéric Mertens

Relecture : Pauline de Wouters