

Masterplan Stationnement Vélo

Vision stratégique 2021-2030



Focus GOOD SERVICE du

Plan régional de mobilité 2020-2030 - GOOD MOVE

Contenu

INTRODUCTION	3
PLAN D’ACTION.....	6
GESTION.....	7
o Opérateur de référence.....	7
o Coûts et accès	7
o Incitants financiers	8
o Données	8
o Vélos ventouses	8
o Suivi et mise à jour du Masterplan.....	9
RÉGLEMENTAIRE.....	10
o Adaptation RRU	10
o Adaptation PRAS	10
o Projet d’Arrêté parking public.....	11
o Permis d’urbanisme, d’environnement et plans de déplacements d’entreprises	11
INTERMODALITÉ	12
o Gares IC	12
o Gares S.....	13
o Réseau STIB	14
o Métro et pré-métro	14
o Bike+Ride (B+R).....	15
DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISATION	16
o En voirie	16
o Hors voirie.....	16
COMMUNICATION	19
o Identité visuelle et signalétique	19
o Marketing et service.....	20
SYNTHESE DES ACTIONS	21
CONCLUSION.....	23



INTRODUCTION

—

Bruxelles fait actuellement face à une situation particulièrement complexe et tendue en matière de mobilité. Le réseau routier connaît aujourd'hui une congestion structurelle pendant les heures de pointe. Ces périodes ont tendance à s'étaler de plus en plus au cours de la journée, les automobilistes cherchant à éviter les phénomènes d'hyper-pointe. Cette congestion a des répercussions sur la qualité de vie bruxelloise à de multiples égards : nuisances sonores, pollution atmosphérique, incivilité et insécurité routière, etc.

Le vélo ressort, dès lors, comme un des leviers principaux pour une mobilité durable à Bruxelles. **Les ambitions du plan Good Move pour le vélo sont d'atteindre plus de 10% de part modale pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles** (internes, entrants et sortants), **et plus de 15% pour les déplacements courts** (moins de 5 km) **à l'horizon 2030**. En nombre de déplacements, cette augmentation de la part modale représente une majoration de 480.000 déplacements quotidiens à vélo (environ 640.000 déplacements en 2030, **soit +300% par rapport à 2018**).

Cette ambition implique qu'il faudra réaliser un saut de qualité dans la cyclabilité pour faire du vélo une solution effectivement plus attrayante que les alternatives. La Région doit devenir une ville lisiblement cyclable, où l'on peut se déplacer à vélo facilement, en sécurité et avec plaisir.

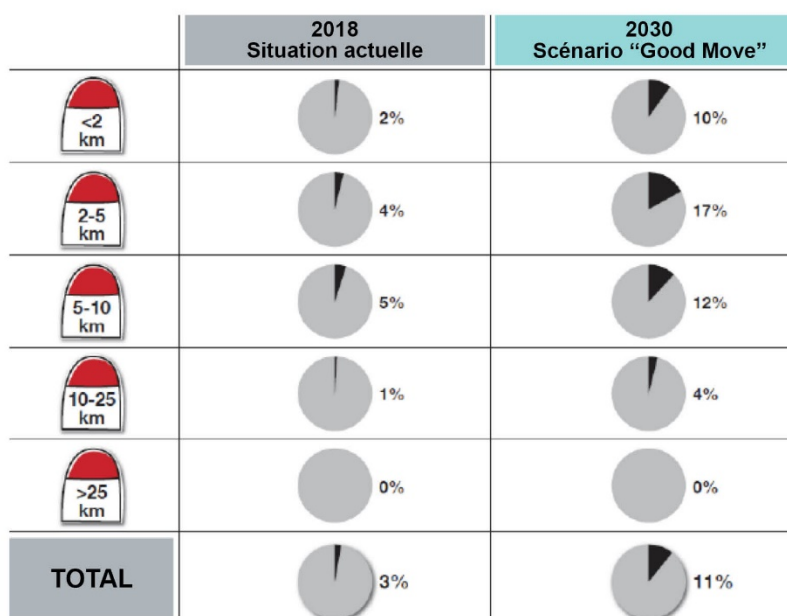


Figure 1 : Evolution visée de la part modale du vélo dans Good Move selon les distances.

Pour y arriver, 2 leviers doivent être mis en avant :

- **Le développement d'aménagements cyclables** doit se poursuivre et s'intensifier dans les prochaines années, notamment au travers de mesures phares tels que les réseaux Vélo PLUS et Vélo COMFORT.
- **Le développement d'une offre de stationnement vélos** adaptée et répondant pleinement aux attentes des cyclistes. En effet, les besoins sont différents en fonction du motif du stationnement. Un arceau en voirie apporte une solution satisfaisante pour du stationnement de courte durée mais, à cause d'un manque de sécurisation du vélo, n'est pas approprié pour du stationnement de longue durée et encore moins la nuit. La question du vol de vélos est particulièrement critique dans les pratiques de déplacements des Bruxellois car, selon Pro Velo, suite à la disparition de leur vélo, 15% des cyclistes arrêtent de rouler à vélo.



Le Masterplan stationnement vélo a pour objectif premier d'initier **le déploiement d'une offre de stationnement sécurisé sur l'ensemble de la Région bruxelloise**. Il s'agit ici de fixer, dans une vision globale, les éléments de dimensionnement de cette offre de stationnement ainsi que de définir les différents leviers d'actions permettant d'apporter une réponse complète et cohérente aux besoins des cyclistes, qu'ils utilisent leur vélo quotidiennement ou de manière plus occasionnelle. L'ensemble des caractéristiques auxquelles doivent répondre les dispositifs de stationnement vélos est repris dans le cahier n°7 du Vadémécum vélo.

Les réflexions et mesures proposées s'inscrivent **à l'horizon 2030**, une temporalité à moyen terme nécessaire à la mise en œuvre effective d'une politique globale de stationnement vélos. En effet, les efforts à produire sont relativement importants et doivent être échelonnés sur plusieurs années. Il faut néanmoins préciser que le stationnement vélo doit faire l'objet d'une évaluation continue afin d'effectuer les adaptations nécessaires pour répondre pleinement aux attentes des cyclistes. Le stationnement vélo est une thématique évolutive pour laquelle la stratégie publique doit régulièrement être examinée. En effet, face à l'essor récent des vélos électriques, vélos-cargo et engins de micromobilité, il faudra adapter les caractéristiques du stationnement vélo (le nombre, la taille et la disposition), sécurisé (boxes, parkings, etc.) et non-sécurisé (arceaux).

Le stationnement vélo est un pilier important dans une politique de lutte contre le vol. Le plan d'action de lutte contre le vol de vélo de 2016 sera mis à jour, avec un rôle plus prépondérant pour Bruxelles Prévention (BPS), la police et le parquet.

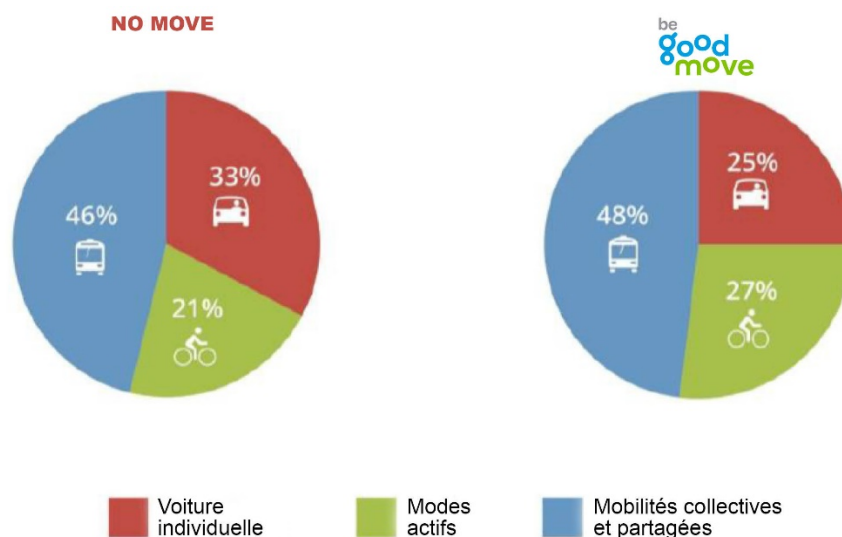


Figure 2 : Ambition d'évolution des parts modales selon Good Move.

Le présent document reprend les actions à déployer dans le cadre du Masterplan. Bruxelles Mobilité dispose d'une étude préalable et approfondie, qui contient :

- un état des lieux du stationnement vélo à Bruxelles ;
- une estimation et un calcul des besoins et du potentiel pour chaque action ;
- des propositions plus détaillées de mesures.





PLAN D'ACTION

GESTION

Opérateur de référence

Pour permettre la mise en place efficace des actions liées au stationnement vélo (stationnement à domicile, à destination et aux pôles d'échanges multimodaux), il est nécessaire d'assigner la gestion à un opérateur de référence. Ce rôle doit être confié à parking.brussels qui doit ainsi reprendre l'administration, la gestion, le développement et l'entretien de la totalité de l'offre de stationnement vélos sécurisé (en ce compris les pôles multimodaux) à Bruxelles. Certaines missions de gestion du stationnement non-sécurisé peuvent également lui être confiées comme acteur de référence. Il est essentiel de donner à parking.brussels les moyens humains et financiers pour y arriver. Il n'est explicitement pas question de créer une situation de monopole à l'avantage de parking.brussels. Les initiatives d'autres acteurs de la sphère publique et privée seront nécessaires et encouragées par parking.brussels.

Pour que parking.brussels puisse jouer pleinement son rôle, les actions suivantes sont nécessaires :

- **Adaptation du contrat de gestion de parking.brussels.**
- **Recrutement progressif des ressources humaines nécessaires pour satisfaire l'ambition de la politique de stationnement vélo et du Masterplan sur base des priorités et des budgets disponibles.**
- **Poursuite de la délégation par les communes de la gestion du stationnement au profit de parking.brussels.**
- **Parking.brussels gère une centrale d'achat de parkings vélos de qualité supérieure à l'attention des partenaires.**
- **Délégation d'installation et d'entretien du stationnement vélo dans les stations de métro/pré-métro avec la STIB.**
- **Mise en place d'une collaboration étroite entre la SNCB et parking.brussels pour la gestion des parkings vélos sécurisés dans les gares bruxelloises avec la SNCB.**

Pilotes	Horizon
Parking.brussels, Bruxelles Mobilité	2021-2022

Coûts et accès

Pour permettre une meilleure attractivité du stationnement vélo, il est nécessaire d'agir à la fois sur le prix du stationnement et sur l'accès. Dans l'esprit de nombreux utilisateurs, il semble y avoir un déséquilibre entre les prix d'une carte riverain pour voiture et le prix d'un abonnement pour une place dans un box vélo, même s'il s'agit de deux types de stationnement différents puisqu'une place dans le box est en principe toujours garantie (après avoir obtenu un abonnement). De plus, l'accessibilité au stationnement (carte, code, clé) peut différer entre les différents espaces de stationnement (boxes, parkings, etc.).

- **Harmonisation de la politique régionale du tarif du stationnement (pas uniquement vélo), notamment au niveau des tarifs des parkings vélo dans les gares SNCB.**
- **Homogénéisation des accès à tous les espaces de stationnement (parkings, boxes, etc.).**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité, SNCB	2021-2022



Incitants financiers

Afin de stimuler la création de places de parkings vélo par les entreprises, les écoles et les particuliers, il est nécessaire de leur offrir des incitants financiers. Ces incitants peuvent prendre plusieurs formes et sont à définir dans le cadre de la mise en œuvre du Masterplan. Notamment, ce Masterplan vise à développer des incitants financiers afin d'encourager :

- les copropriétés à installer des parkings vélo sécurisés via une prime régionale, avec possibilité de majoration de l'incitant à condition d'ouvrir le parking aux (bâtiments) voisins ou au public via parking.brussels.
 - les entreprises, écoles et particuliers à investir dans des parkings vélos.
 - la reconversion des immeubles inoccupés, inachevés ou abandonnés en parking vélo, à condition de prévoir la même offre de stationnement dans un éventuel projet de reconstruction, ou qu'il s'agit d'un abandon partiel, par exemple, un rez commercial difficilement louable.
- **Analyse plus approfondie des possibilités juridiques et urbanistiques**
 - **Mise en place d'incitants financiers**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Bruxelles Environnement Parking.brussels, Bruxelles Fiscalité, Urban.brussels	2021-2022 (développement) 2022-2030 (application)

Données

Les données consolidées sur l'offre en stationnement vélo sur la Région bruxelloise se limitent actuellement à quelques aspects : arceaux en voirie, pôles intermodaux, entreprises soumises à un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Bien que ces informations soient renseignées dans les permis d'urbanisme et d'environnement, il n'y a pas de compilation systématique de ces informations dans une base de données actualisées et actualisables. Il est donc nécessaire de commencer par structurer la collecte régulière des données auprès des différents acteurs institutionnels, et de rendre ces données accessibles en open data. Quelques données seront disponibles après la fin du projet FEDER de Cycloparking, mais devront être traitées, avant d'être publiées, avec une attention particulière pour la vie privée dans le cadre de la réglementation européenne RGPD.

- **Structuration de la collecte des données et suivi annuel de l'occupation du stationnement.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Parking.brussels, Bruxelles Environnement, Perspective, CIRB, Pro Velo, STIB, SNCB, etc.	2021-2022 (structuration) 2022-2030

Vélos ventouses

Le bon fonctionnement des dispositifs de stationnement, notamment des parkings sécurisés, est conditionné par une bonne gestion des vélos ventouses/épaves. Aujourd'hui, la gestion de cette problématique est confiée à différents acteurs en fonction du type de stationnement. Il est nécessaire de confier cette tâche à un coordinateur unique (parking.brussels) en lui permettant, au besoin, de déléguer des tâches aux acteurs publics ou privés. Différents acteurs et procédures seront probablement nécessaires pour le stationnement vélo sécurisé et non sécurisé. La possibilité de signaler une épave sur Fix My Street doit être plus connue.



- **Définition d'un système unique d'enlèvement et gestion des vélos ventouses/épaves**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité, STIB, SNCB, Points Velo, Communes, Zones de police	2021-2022 (élaboration)

Suivi et mise à jour du Masterplan

Afin de s'assurer de la bonne mise en œuvre des recommandations du présent Masterplan, il est essentiel de mettre en place un suivi régulier via un comité d'accompagnement et des programmes de travail annuels. Ce suivi sera, à terme, assuré par le personnel de parking.brussels (voir "Opérateur de référence"), une fois que les ressources nécessaires ont été identifiées.

- **Assurer le suivi des actions identifiées dans le Masterplan Stationnement Vélo**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité SNCB/B-Parking, urban.brussels, STIB, Beliris, Hub.brussels, Bruxelles-Environnement, Brulocalis, Perspective.brussels, les associations d'usagers (Cyclo, Pro Velo, Fietsersbond et GRACQ) et éventuellement d'autres en fonction de l'évolution du secteur.	2021-2030

- **Assurer la mise à jour et l'évaluation des actions identifiées dans le Masterplan Stationnement Vélo**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Parking.brussels SNCB/B-Parking, urban.brussels, STIB, Beliris, Hub.brussels, Bruxelles-Environnement, Brulocalis, Perspective.brussels, les associations d'usagers (Cyclo, Pro Velo, Fietsersbond et GRACQ) et éventuellement d'autres en fonction de l'évolution du secteur.	2021-2030



RÉGLEMENTAIRE

Pour pouvoir avoir une réelle portée et un effet levier sur le développement de la pratique du vélo à Bruxelles, il convient d'apporter des adaptations au cadre réglementaire bruxellois. Ces adaptations concernent :

1. Le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU)
2. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS)
3. L'Arrêté parking Public
4. Les permis d'urbanisme
5. Les permis d'environnement
6. Les plans de déplacements d'entreprises

Adaptation du RRU

Voici les recommandations de modification du RRU :

- Il est nécessaire d'y préciser que les espaces de stationnement doivent respecter les recommandations formulées par le Vadémécum Vélo n°7 de la Région bruxelloise.
- Il faut y acter le dimensionnement du stationnement vélo sur base d'un emplacement par chambre.
- Pour les immeubles de bureaux, le ratio doit au minimum passer d'une place par 200m² à 1 place par 100m².
- Dans le cadre des nouvelles constructions, le parking à vélo doit répondre aux besoins des occupants mais également apporter une solution pour les besoins environnants (+25%).
- Pour les dispositifs de stationnement implantés en voirie, le RRU doit définir leur implantation de manière à ne pas venir empiéter sur l'espace piéton.
- **Adaptation du RRU**

Pilote	Acteurs	Horizon
Urban.brussels	Parlement bruxellois	2021

Adaptation du PRAS

Voici les recommandations de modification du PRAS :

- Il faut que le stationnement vélo soit reconnu comme équipement d'intérêt collectif ou de service public afin de permettre l'implantation d'espaces de stationnement dans l'ensemble des zones du PRAS.
- Cela permettrait également de transformer des locaux en espace de stationnement vélo dans le cadre, notamment, des contrats de quartier et de rénovation urbaine.
- **Adaptation du PRAS**

Pilote	Acteurs	Horizon
Perspective.brussels	Parlement bruxellois	2021-2024



Projet d'Arrêté parking public

Vu qu'il s'agit d'un des leviers principaux de création de stationnement vélo à grande échelle. Voici les recommandations à préciser dans le projet de l'Arrêté parking public :

- Tout parking public, comprenant entre 10 et 50 emplacements de parking publics, comprend au moins 5 emplacements de parking vélo accessible au public.
 - Tout parking public, comprenant entre 51 et 100 emplacements de parking publics, comprend au moins 1 emplacement de parking vélo accessible au public par tranche de 10 emplacements de parking publics entamée, dont au moins 1 emplacement de parking vélo-cargo.
 - Tout parking public, comprenant plus de 100 emplacements de parking publics, comprend au moins 1 emplacement de parking vélo accessible au public par tranche de 10 emplacements de parking publics entamée, avec un minimum de 10 emplacements de parking vélo sécurisé, dont 1 emplacement de vélo-cargo par tranche de 10 emplacements de parking vélo en libre accès ou sécurisé entamée.
- **Adaptation de l'Arrêté parking public**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Parking.brussels Bruxelles Environnement	2021-2024

Permis d'urbanisme, d'environnement et plans de déplacements d'entreprises

Les permis d'urbanisme, les permis d'environnement et les plans de déplacements d'entreprises, en garantissant le respect notamment du PRAS et du RRU, jouent un rôle fondamental dans le déploiement de l'offre de stationnement pour les vélos et dans le respect des recommandations du Vadémécum Vélo et du Masterplan Stationnement Vélo. Dans ce cadre, une attention particulière doit être donnée à la création et à la mutualisation du stationnement hors voirie mais également à la prise en compte des besoins environnants lors de la création d'espaces de stationnement vélo.

Pour une meilleure prise en compte des normes dans l'octroi des permis, il est essentiel que les acteurs du secteur immobilier (communes, sociétés immobilières de service public (SISP), promoteurs, architectes, entreprises, etc.) puissent bénéficier de formations dédiées, ainsi que d'autres instances comme les centres sportifs, les grandes surfaces, les hôpitaux...

- **Création de formations à destination des acteurs du secteur immobilier, des entreprises et d'autres instances intéressées.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Environnement	Bruxelles Mobilité, Parking.brussels, Perspective.brussels, Urban.brussels, Communes, SISP, Promoteurs Immobilier, Architectes, etc.	2021-2022



INTERMODALITÉ

Le Masterplan a montré le déficit important du nombre de places de stationnement vélo (sécurisées et non sécurisées) qui existe en lien avec le réseau ferré et le réseau de surface de manière générale, en comparaison aux autres villes belges et aux standards suisses, français ou néerlandais.

Néanmoins, si les besoins identifiés sont énormes, il est nécessaire de garder des objectifs réalistes d'un point de vue financier et de la gouvernance.

Les interventions dans les gares IC et S sont principalement de compétence fédérale (SNCB), mais devront néanmoins être bien coordonnées avec les ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale comme décrit ci-dessous et estimé dans l'étude préalable. Des mesures complémentaires comme par exemple le développement d'installations flexibles de type « consignes » ne sont pas exclues.

Gares IC

Même si les gares IC disposent déjà d'infrastructures de stationnement vélo, il est nécessaire de lancer des projets de qualité et de grande envergure à l'image de ce qui se fait dans des villes comme Gand et Louvain, en donnant une attention particulière à la progressivité des projets.

- **Création de parkings à vélo de grande ampleur dans les gares IC avec une offre sécurisée et une offre non sécurisée**

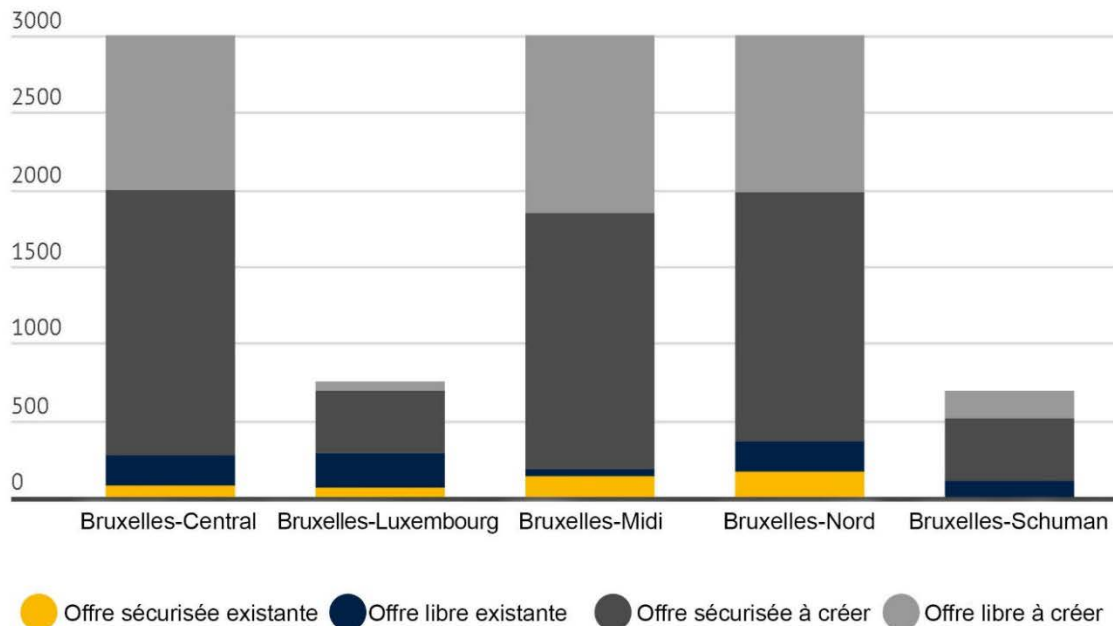


Figure 3 : Besoins en stationnement dans les gares IC à Bruxelles selon l'étude préalable

Pilote	Acteurs	Horizon
SNCB	Parking.brussels, Bruxelles Mobilité, Communes	2021-2030



Gares S

Développer le niveau de services de toutes les gares S et particulièrement celles de deuxième couronne afin d'en faire de véritables nœuds pour les déplacements internes à la Région bruxelloise. Parmi celles-ci, mentionnons les gares de Bockstael, Jette, Saint-Job (ou Vivier d'Oie) qui sont situées dans des zones urbaines denses et pour lesquelles la desserte en transport public structurant est plus faible. Ces interventions permettraient en plus de renforcer la visibilité et l'attractivité du réseau S.

- **Création de stationnement vélo dans toutes les gares S avec des offres sécurisées et non sécurisées**

Figure : Exemple de la gare de Jette.

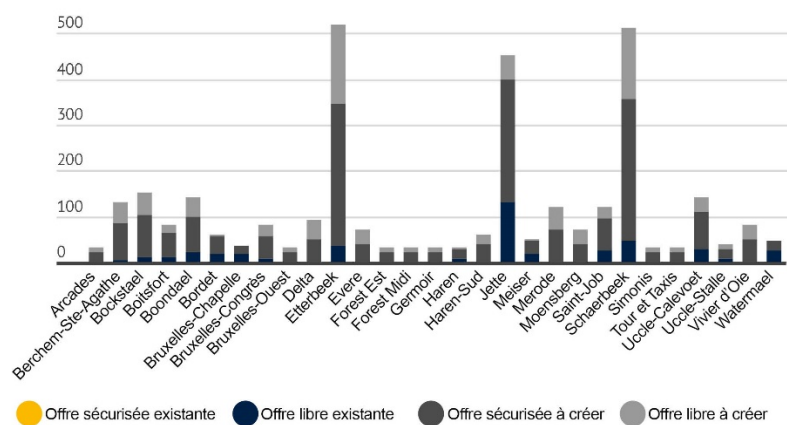


Figure 4 : Besoins en stationnement dans les gares S à Bruxelles selon l'étude préalable

Pilote	Acteurs	Horizon
SNCB	Beliris, Parking.brussels, Bruxelles Mobilité, Communes	2021-2030



Réseau STIB

En ce qui concerne l'intermodalité avec le métro et le pré-métro, le Masterplan distingue 2 actions différentes. La première concerne l'augmentation généralisée de la capacité de stationnement vélo aux arrêts métro, pré-métro, tram et bus à Bruxelles. En effet, il faut saisir chaque occasion (réaménagement d'arrêt, nouvelle ligne, etc.) pour augmenter petit à petit le nombre de places vélo sur base des actions légères.

- **Création de de stationnement vélo aux arrêts/stations de la STIB (sécurisées et non sécurisées).**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Parking.brussels, STIB, Communes	2021-2030

Métro et pré-métro

La deuxième action, quant à elle, concerne des interventions beaucoup plus lourdes avec la création de parkings de grande ampleur aux stations de métro et pré-métro. En principe, chaque station de métro et pré-métro devrait être multimodale à terme, mais comme il s'agit souvent de grandes interventions, cette action devra être menée dans le cadre du programme de construction et de rénovation des stations de la STIB. Il s'agira de profiter au maximum des possibilités offertes dans et aux alentours des stations. Cependant, il y a clairement des stations avec un potentiel plus élevé et donc dans ce cadre, il est primordial d'orienter les interventions vers les stations offrant le plus grand potentiel de rabattement. Ainsi, les priorités doivent se concentrer sur :

1. Les stations de bout de lignes. Les futurs parkings vélos de ces stations devront inciter le rabattement des Bruxellois mais également des navetteurs résidant en périphérie directe de la RBC.
2. Les stations desservies par plusieurs lignes ou par des lignes à hautes fréquences. Il s'agit de faire du vélo une alternative pertinente et efficace pour rejoindre ces stations. Elles doivent devenir un point de convergence et de rabattement vers l'offre métro/pré-métro depuis des zones où l'offre structurante est moins présente.

Stations de bout de lignes	Stations avec fréquences et connexions élevées
Erasme/CERIA	Meiser/Diamant
Roi Baudouin/Heysel	Montgomery
Stockel/Kraainem	Simonis
Herrmann Debroux/Beaulieu/Delta	Gare de l'Ouest/Beekkant
Stalle	Verboekhoven (+2025 à étudier ~ faisabilité technique)
Albert (+2022)	
Bordet (+2025)	

Figure 5 : Liste des stations métro et pré-métro prioritaires selon l'étude préalable

- **Création de parkings vélo de grande ampleur dans ou à côté des stations métro/pré-métro, notamment les stations prioritaires, avec des offres sécurisées et non sécurisées.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité (DITP)	Parking.brussels, STIB, Communes	2021-2030



Bike+Ride (B+R)

Une action connexe est la création de stationnement vélo dans les Park+Ride pour permettre l'intermodalité voiture+vélo ou donc du 'Bike+Ride'. Il s'agit souvent d'endroits qui dispose d'une station de métro ou de tram, déjà couverts dans les actions ci-dessus, mais qui nécessitent un renforcement de l'intermodalité vélo/voiture. Les P+R doivent être des pôles multimodaux avec du stationnement pour des vélos (privés et notamment aussi partagés).

- **Création d'une offre de stationnement vélo sécurisé (et parfois non sécurisé) dans tous les Park+Ride bruxellois (avec un ratio indicatif de 10 places vélos pour 100 places voitures).**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité, STIB, Communes	2021-2030



DÉVELOPPEMENT ET OPTIMISATION

L'évaluation des besoins réalisée précédemment montre à quel point les besoins en stationnement sont nombreux à l'échelle de la Région bruxelloise. Pour répondre à l'ensemble de ces besoins identifiés, il est primordial de pouvoir développer une solution globale intégrant plusieurs leviers de développement de l'offre de stationnement vélo. L'espace public ne pouvant accueillir à lui seul toute l'offre de stationnement nécessaire, l'augmentation du nombre de places doit s'effectuer à la fois en voirie mais principalement hors voirie. Pour ce faire, plusieurs actions sont mises en avant ci-dessous.

En voirie

Si un développement massif ne pourra jamais absorber l'intégralité des besoins en termes de stationnement vélo en voirie et qu'il pourrait poser problème en termes de partage de l'espace public, il est nécessaire de poursuivre les efforts actuels en termes d'implantation de boxes sur le territoire régional. Pour être cohérent avec les augmentations de parts modales du vélo prévues dans Good Move et avec la demande non-satisfaite aujourd'hui, il faut poursuivre la politique des boxes dans l'espace public, mais surtout développer progressivement le report vers le stationnement hors voirie.

Notons que des places supplémentaires peuvent être créées en utilisant d'autres dispositifs sécurisés, accessibles depuis la voirie (voir après). Dans ce cas, les boxes déjà existants dans le voisinage peuvent être réutilisés ailleurs. Dans le cadre du Masterplan, le développement de l'offre d'arceaux n'est pas repris puisqu'il l'est déjà dans le Plan Régional de Politique de Stationnement.

- **Poursuite et intensification du déploiement de stationnement vélo sécurisé public (boxes ou autres dispositifs fermés).**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Communes	2021-2030

Les boxes présents en Région bruxelloise offrent actuellement cinq emplacements. Face à l'ampleur des besoins identifiés et à la diversification des vélos (vélos-cargos, etc.), il est nécessaire que certains boxes puissent accueillir un plus grand nombre de vélos ou de types de vélo différents.

- **Adaptation de la taille et du design des boxes.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels		2021

Hors voirie

Alors que le stationnement non sécurisé des vélos se fera principalement en voirie et une partie des besoins en matière de stationnement sécurisé pour les vélos peut y être satisfaite, le présent Masterplan met l'accent principalement sur la nécessité du développement du stationnement vélo sécurisé hors voirie. Pour ce faire, plusieurs actions visant à développer le stationnement vélo hors voirie sont mises en avant ci-dessous.

En intervenant en profondeur sur l'espace bâti et l'espace public, les Contrats de Quartiers Durables et de Rénovation Urbaine permettent de créer de nouveaux espaces de stationnement pour les vélos, notamment par le biais du rachat et de la transformation de bâtiments vides. Les quartiers prioritaires à cibler sur base des demandes actuelles sont : le Pentagone, Saint-Gilles, le haut d'Ixelles et Etterbeek, mais le stationnement vélo doit être un levier pour le développement d'une politique cyclable dans tous les quartiers et des mesures doivent donc être prises dans tous les quartiers. Il faut revoir les arrêtés et réglementations qui concernent la rénovation urbaine pour mieux prendre en compte la création de parkings vélo de quartier. La gestion de ces nouveaux parkings publics est à confier à parking.brussels.



Via les SISP (Sociétés Immobilières de Service Public), les autorités disposent également d'un gisement potentiel de création de parkings sécurisés, aussi bien pour les habitants des immeubles concernés, que pour les habitants des abords. Un rapport devra être établi pour estimer plus clairement le potentiel des locaux disponibles, parking.brussels pourra également mettre en œuvre ces « parkings de quartier » dans les SISP.

- **Adaptation des cadres réglementaires organisationnels nécessaires pour inclure le stationnement des vélos comme moyen de développement urbain.**
- **Création de stationnement sécurisés grâce au mécanisme des Contrats de Quartiers Durables et de Rénovation Urbaine.**
- **Création de stationnement sécurisés dans les immeubles gérés par les SISP.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité, Urban.brussels, SISP, Communes	2021-2030

La Région bruxelloise compte actuellement de nombreux bâtiments inoccupés (commerces, immeubles de bureaux avec parking surdimensionnés, conciergeries, etc.). Au lieu de rester vides et de se dégrader au fil du temps, ces locaux peuvent être aménagés en parkings à vélos de quartier. Selon les besoins identifiés dans un rayon de 50 m, ils peuvent apporter une solution de stationnement aux riverains, aux employés des entreprises voisines, etc. et reprendre le fonctionnement des parkings partagés comme définis précédemment.

- **Reconversion d'immeubles/parkings vacants en espace de stationnement vélo.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Environnement	2021-2030

La Région bruxelloise est dotée de nombreux parkings publics pour les voitures, parkings essentiellement gérés par des opérateurs privés. Ces parkings ont été dimensionnés selon les pratiques de déplacement en cours à l'époque de leur construction, pratiques qui ont fortement évoluées au cours des dernières années. Par conséquent, en dehors de certaines périodes spécifiques, ces espaces de stationnement disposent de réserves de capacité. Ces parkings publics devront avoir pour obligation de proposer une offre de stationnement dédiée aux vélos. L'adoption d'un Arrêté parking public – voir les recommandations ci-dessus – sera le principal levier pour atteindre l'objectif ci-dessous, combiné avec le guidage et le suivi de parking.brussels.

- **Aménagement d'espaces de stationnement dans les parkings publics.**

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.brussels	Bruxelles Mobilité	2021-2030

Beaucoup de garages bruxellois sont souvent utilisés pour d'autres usages (par exemple du stockage) que le stationnement voiture. Ces garages peuvent donc être utilisés par les habitants et/ou voisins pour entreposer leur vélo. Pour permettre cela, il convient d'encadrer les modalités du partage des garages entre riverains par une convention (obligations, assurances, etc.) ou de développer des collaborations avec de partenaires privés qui gèrent des espaces de parking sous-utilisés. De tels espaces sont également des solutions efficaces pour les vélos-cargos, entre autres. Ces garages ainsi mis à disposition doivent être intégrés à la plate-forme Cycloparking afin de bénéficier d'une bonne visibilité. Un exemple est le lancement, en 2017, par parking.brussels d'un appel à projets auprès des communes bruxelloises afin de créer des espaces de stationnement vélo hors voirie (pas seulement des garages). Trois projets pilotes ont été retenus pour cette première édition. Cette démarche doit être poursuivie et intensifiée.

- **Création d'une convention-type pour le partage des garages entre voisins pour le stationnement vélo.**
- **Développement des partenariat public-privé autour des parkings sous-utilisés.**
- **Intégration des nouvelles places à la plateforme Cyclo.**



- Poursuite et intensification de la démarche d'appels à projets lancée par parking.brussels

Pilote	Acteurs	Horizon
Parking.Brussels,	Communes Bruxelles Environnement	2021-2024

Figure 6 : Garage transformé en parking sécurisé par parking.brussels - Rue de Nancy



COMMUNICATION

Identité visuelle et signalétique

Afin de garantir une bonne visibilité, l'ensemble des dispositifs de stationnement doit faire l'objet d'une même identité visuelle et d'une signalétique spécifique. Celles-ci doit permettre aux cyclistes d'identifier aisément les espaces de stationnement et aux non-cyclistes de découvrir l'offre déployée.

Afin d'être lisible pour l'utilisateur actuel et futur et afin de profiter de la notoriété visuelle de Bike For Brussels, la meilleure solution serait de reprendre la charte graphique de ce dernier et de la compléter, notamment par une signalétique adaptée en créant une synergie avec la marque CycloParking.

- Complétion de l'identité visuelle de Bike For Brussels.

Figure 7 : Signalétique Utrecht



Pilote
Parking.brussels

Acteurs
Bruxelles Mobilité, STIB
SNCB, Communes

Horizon
2021-2022

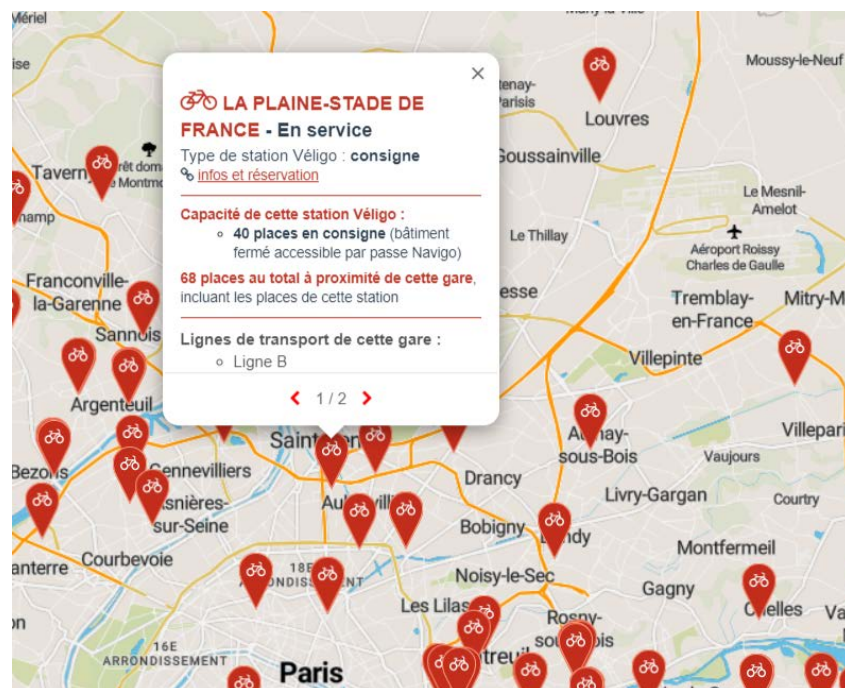


Marketing et service

Un meilleur service, une visibilité et une connaissance accrues de l'offre de stationnement vélo passe également par les actions suivantes :

- Intensification de la campagne Bike for Brussels avec une attention particulière donnée au stationnement (1 campagne de grande ampleur et 2 petites par an).
- Cartographie de l'offre de stationnement existante et accessibilité de l'information pour le public (via plateforme web, application mobile, etc.).
- Suivi des démarches d'amélioration du service CycloParking (sur base du guide de recommandations réalisé à la fin du projet FEDER de CycloParking qui regroupe des idées concrètes à mettre en place pour améliorer le service CycloParking).
- Développement de programmes de fidélisation au stationnement.

Figure 8 : Stations Véligo en Ile de France



Pilote	Acteurs	Horizon
Bruxelles Mobilité	Parking.brussels, STIB, SNCF	2021-2030





SYNTHESE DES ACTIONS

—

Catégories	Actions	Pilote
Gestion	Opérateur de référence	Bruxelles Mobilité, Parking.brussels
Gestion	Coûts et accès	Parking.brussels
Gestion	Incitants financiers	Bruxelles Mobilité
Gestion	Données	Bruxelles Mobilité
Gestion	Vélos ventouses et épaves	Parking.brussels
Gestion	Suivi et mise à jour du Masterplan	Bruxelles Mobilité Parking.brussels
Réglementaire	RRU	Urban.brussels
Réglementaire	PRAS	Urban.brussels Perspective.brussels
Réglementaire	Permis d'urbanisme, d'environnement et plans de déplacements d'entreprises	Bruxelles Environnement
Intermodalité	Gares IC	SNCB
Intermodalité	Gares S	SNCB
Intermodalité	Réseau de surface	Bruxelles Mobilité
Intermodalité	Métro et pré-métro	Bruxelles Mobilité
Intermodalité	Bike+Ride (B+R)	Parking.Brussels
Développement et optimisation	En voirie	Parking.brussels
Développement et optimisation	Hors voirie	Parking.brussels
Communication	Identité visuelle et signalétique	Parking.brussels
Communication	Marketing en service	Bruxelles Mobilité



The image features a solid yellow background. Three dark yellow circles are scattered across the page: one in the upper right, one in the lower left, and a larger one in the lower right. The word "CONCLUSION" is centered in white, bold, uppercase letters.

CONCLUSION

Dans son nouveau Plan régional de mobilité (Good Move), **la Région a pour objectif d'augmenter significativement l'utilisation du vélo à Bruxelles**. Pour y arriver, l'augmentation et l'amélioration de l'offre de stationnement est un des vecteurs majeurs identifié. En effet, la progression de la pratique du vélo pose la question de son stationnement, que ce soit **à domicile, à destination ou dans les pôles intermodaux**. L'enjeu est donc de pouvoir proposer des espaces de stationnement vélo en nombre suffisant et sécurisés afin de répondre aux attentes des cyclistes actuels et futurs, notamment en traitant la problématique du vol de vélos. Si le plan d'actions se veut **pragmatique**, il sera nécessaire de **considérer l'évolution des pratiques et l'apparition de nouveaux types de vélos** (vélos-cargos, vélos électriques, etc.) de manière régulière afin d'adapter le stationnement, sécurisé et non sécurisé, aux nouvelles tendances.

Dans ce cadre, le Masterplan stationnement vélo vise donc à **créer une offre de qualité et sécurisée** sur l'ensemble du territoire régional afin d'accentuer le report modal vers le vélo. Il se veut volontariste, tout en restant cohérent avec les ambitions du plan Good Move en termes de report modal et sur base des estimations des besoins figurant dans l'étude préalable. Pour y parvenir et permettre une mise en place efficace, le Masterplan préconise de remettre la gestion du stationnement vélo (stationnement à domicile, à destination et aux pôles d'échanges multimodaux) à **un acteur de référence** et permettre ainsi une gestion harmonisée de la thématique. **Parking.brussels** est l'acteur qui serait le plus à même de mener cette mission à bien.



