

Les Belges ont passé en moyenne 21 heures dans les embouteillages en 2016

Rédaction en ligne

Mis en ligne il y a 1 heure

/meta chapeau

A Bruxelles, cette moyenne grimpe à 41 heures.

L'automobiliste belge a passé en moyenne quelque 21 heures dans les embouteillages l'an dernier, ressort-il lundi du rapport annuel Traffic Scorecard de la société américaine Inrix, le premier fournisseur mondial de services d'info-traffic en temps réel. La Belgique occupe ainsi la 14e place du classement européen. Les personnes devant circuler dans et autour de Bruxelles doivent toutefois prendre leur mal en patience un petit peu plus que les autres automobilistes du pays. **Elles ont en effet passé une moyenne de 41 heures dans les embouteillages, ou 12 % du temps de conduite total, ce qui fait de la capitale la 14e ville européenne la plus saturée de véhicules et la 41e au niveau mondial.**

Les Belges ont également perdu pas mal de temps dans le trafic à Anvers (37 heures en moyenne), Liège (un tout petit peu moins de 19 heures), Gand (15 heures, la seule où le total a quelque peu baissé) et Courtrai (14 heures) l'an dernier.

Le classement mondial

Inrix a analysé les embouteillages dans 1.064 villes de 38 pays différents à travers le monde, dont 628 métropoles de 23 Etats européens.

- **En Europe**, ce sont les Moscovites qui sont restés le plus longtemps coincés dans des bouchons : au moins 91 heures en moyenne, soit un quart de leur temps total de conduite. La Russie compte cinq villes dans le top 10, ce qui fait d'elle la championne européenne des embouteillages.

Londres, Paris, Istanbul et Krasnodar, en Russie, complètent le top 5.

- **Au niveau mondial** par contre, c'est Los Angeles le leader absolu en la matière, avec 104 heures perdues dans le trafic.

La mégapole américaine est suivie de Moscou, New York, San Francisco et Bogota, en Colombie.

30% de vélos en plus à Bruxelles en 2016

Le Soir - 15 février 2017

Un possible effet de l'attentat de Bruxelles, selon des spécialistes.

Il n'y a jamais eu autant de cyclistes dans les rues de Bruxelles. Selon les derniers comptages réalisés par l'ASBL Pro Vélo pour le compte de l'observatoire bruxellois du vélo, le nombre de cyclistes recensés dans les rues de la capitale a progressé de

30 % en 2016 par rapport à 2015, qui avait enregistré une augmentation de 4,70 % par rapport à l'année précédente.

L'an dernier se conclut ainsi par une des progressions les plus importantes de ces dernières années. Une augmentation particulièrement notable au cours des mois de mai et de septembre.

Les responsables des comptages y voient un « effet attentat », après le 22 mars, l'accroissement étant particulièrement important sur les axes correspondant aux lignes passant par la station de métro Maelbeek (Arts-Loi, Merode, Schuman). Là, « *on atteint des records inédits sur plusieurs points de comptage* », indique le rapport dont *Le Soir* a pris connaissance. Outre l'attentat du 22 mars, plusieurs facteurs expliquent sans doute la progression de la pratique du vélo à Bruxelles : la fermeture des tunnels, la mise en place du piétonnier, une météo sèche et douce au printemps et à la fin de l'été...

« Ces chiffres sont aussi impressionnants qu'encourageants, réagit Pascal Smet (SP.A), le ministre bruxellois de la Mobilité. Un changement s'est produit en 2016, rouler à vélo est devenu une alternative crédible. Cette semaine et les mois qui viennent, avec le retour du beau temps, nous allons essayer de convaincre les cyclistes hésitants qu'ils ont fait le bon choix. Ces chiffres vont aussi leur montrer qu'ils font partie du changement en cours à Bruxelles ».

Une augmentation durable ?

Cet effet s'essoufflera-t-il ou aura-t-il convaincu les néocyclistes de l'efficacité (et de la sécurité) du vélo en Région bruxelloise ? Difficile à dire à ce stade. Outre l'attentat du 22 mars, plusieurs facteurs expliquent sans doute la progression de la pratique du vélo à Bruxelles : la fermeture des tunnels, la mise en place du piétonnier, une météo sèche et douce au printemps et à la fin de l'été... Novembre aura en revanche été particulièrement froid et assez pluvieux : les comptages ne montrent qu'une faible progression (4 %) de la pratique du vélo.

Reste que de plus en plus d'usagers semblent être convaincus que, comme le disent les experts, le vélo est le mode de transport par excellence sur les courtes à moyennes distances.

Pro Vélo a réalisé ses comptages en 26 lieux à Bruxelles et à 4 moments de l'année, entre 8 et 9 heures du matin, en semaine. L'ASBL a également analysé l'utilisation des stationnements pour vélo aux principaux arrêts de transport en commun. L'association vérifie également l'éclairage des vélos et le port du casque par les conducteurs. Principaux points de passage des cyclistes : Mérode (760 passages/heure), rue de la Loi (692 passages) et l'avenue de la Couronne à Ixelles (555 passages), mais aussi la Porte de Flandre (509).

Lentement mais sûrement, les infrastructures cyclables progressent à Bruxelles. En 2016, il y avait 101 kilomètres de pistes séparées, 48 km de pistes marquées, 38 km de « bande de suggestion » (marquage au sol) et 7 km de bandes bus ouvertes aux vélos (sur 12 km de site propre pour les bus au total).

« Nous avons des projets pour augmenter le nombre de pistes cyclables séparées et sécurisées à Bruxelles, poursuit Smet. Dans les mois qui viennent les chantiers vont commencer. A terme, elles vont inévitablement contribuer à voir le nombre de cyclistes à Bruxelles continuer d'augmenter. » Reste que Bruxelles n'est ni

Amsterdam, ni Copenhague ni même Strasbourg : « *Il demeure un gros potentiel de développement du vélo pour les déplacements internes à la Région* », notent Thomas Ermans et Céline Brandeleer, chercheurs à Saint-Louis. La part des déplacements internes à la Région qui s'effectuent à vélo est de 4 % (1,2 % en 1999), contre 32 % pour la voiture.

La voiture dominante

/ field field printed from field.tpl.php

On observe un mouvement de rééquilibrage des espaces dévolus aux piétons, aux vélos et au transport en commun, au détriment de l'automobile à Bruxelles. C'est ce qu'observe le dernier cahier de l'observatoire de la mobilité consacré au partage de l'espace public à Bruxelles. « *Cette tendance s'opère cependant à un rythme lent et ne remet pas foncièrement en question l'hégémonie de l'automobile* », indiquent les auteurs. Les chiffres sont éloquentes : Cette surface représentait, en 2005, 1.577 ha et a graduellement été réduite, atteignant 1.532 ha en 2014, soit une réduction totale entre 2005 et 2014 de 45 ha (-2,8 %). En 2014, la part de la voirie dédiée principalement à l'automobile représentait plus de la moitié (57,7 %) des espaces viaires bruxellois.

/ field

END scald=2610922 scald=2610918:full

field printed from field.tpl.php

Les principaux enseignements du rapport 2016 de l'Observatoire du vélo en Région bruxelloise

/ field field printed from field.tpl.php

Deux sur trois sont des hommes

La pratique du vélo à Bruxelles reste essentiellement masculine : 65,8 % des cyclistes observés sont des hommes, contre 34,2 % de femmes ; 2,17 % sont des enfants. La part des femmes est cependant en augmentation, la plus importante depuis 2007.

Le casque presque une fois sur deux

Le port du casque progresse également : 46,5 % des cyclistes observés le portent. C'est globalement la même chose chez les hommes et chez les femmes. En revanche, sept enfants cyclistes sur 10 portaient un casque. La part de cyclistes casqués augmente d'année en année depuis 1999.

Le vélo électrique s'incruste

Pour la première fois, les comptages ont distingué les vélos classiques des vélos électriques. Ces derniers sont plus répandus (8,5 %) pour les déplacements domicile-travail que pour les vélos de loisir (5,1 %). Sans surprise, le vélo semble être davantage utilisé sur un itinéraire longue distance (route du canal) que sur des itinéraires plus urbains. Les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes à utiliser le vélo électrique.

Eclairage : peut mieux faire

Il reste encore de sérieux progrès à faire du côté des cyclistes et on ne parle pas seulement du respect des feux rouges et des trottoirs. L'éclairage fait également trop souvent défaut. Selon les comptages de Pro Vélo, 63 % des vélos étaient correctement éclairés à l'avant et à l'arrière. Un sur quatre n'était pas éclairé du tout. Et un peu plus d'un cycliste sur trois portait une chasuble fluorescente.

M.d.M.

Trop de voitures, trop d'insécurité

/ field FIELD PRINTED FROM FIELD.TPL.PHP MIS EN LIGNE LE 15/02/2017 À 07:55 / FIELD PAR M.D.M.

Florine Cuignet est responsable de la politique bruxelloise au Gracq, l'ASBL des cyclistes quotidiens. Pour elle, les résultats du dernier baromètre « *correspondent à ce que les cyclistes ressentent eux-mêmes : il y a beaucoup plus de vélos en rue qu'auparavant. Il faut cependant voir si cela se confirme à long terme. Comme à Londres après juillet 2005, on constate un «effet attentat» Mais il est compliqué de savoir quelle est la part exacte de cet élément et celle d'autres facteurs. Une chose est claire cependant : une fois que les gens sont mis en selle, beaucoup le restent*

De quoi penser que les chiffres vont se maintenir ?

On peut s'y attendre. Mais Bruxelles a toujours un manque d'infrastructure et un trop-plein de voiture. C'est ce que montrent nos enquêtes de manière récurrente : un sentiment d'insécurité (même si le nombre d'accidents graves n'est pas dramatiquement élevé) et une plainte sur le manque d'infrastructure. Voilà les freins.

Mais les choses avancent, non ?

Il y a des projets dans les cartons, mais ils restent difficiles à concrétiser. Dès qu'on touche à la place de la voiture, cela bloque, comme on le voit avec le projet de réaménagement de l'avenue Franklin-Roosevelt. Il y a systématiquement des tensions entre la Région et les communes. Dans ce contexte, la « cyclabilisation » de la Petite Ceinture pourrait avoir gros effet, notamment au niveau symbolique.

Bruxelles reste arriérée au niveau cyclable ?

Une ville n'est pas l'autre, mais il est clair que le trop-plein de voitures met les gens en insécurité. Il y a, à Bruxelles, un super-réseau d'ICR (itinéraires cyclables régionaux), mais celui-ci ne permet pas vraiment de mettre les gens en selle parce qu'il y a trop de voitures, dans les voiries locales, dans les zones 30, et les vitesses des autos sont souvent excessives. C'est la condition première : les cyclistes ne réclament pas toujours des pistes cyclables séparées, mais ils veulent une infrastructure apaisée, notamment la généralisation du 30 km/h sur les voiries locales. Il faut aussi savoir qu'un point noir – par exemple un carrefour – suffit à compromettre l'attractivité de tout un trajet. Il faut réfléchir en termes d'itinéraire et de liaison.