

# VIVRE BOUGER RESPIRER

Classement des 5 principales  
villes belges en matière  
de mobilité urbaine  
et durable



**GREENPEACE**

Ce document est le résumé d'un rapport commandité par Greenpeace Belgique. Il a été réalisé par l'Institut Wuppertal pour le Climat, l'Environnement et l'Énergie basé en Allemagne. Le rapport complet peut être téléchargé [ici](#). Ce rapport analyse la mobilité durable et la qualité de vie des 5 villes belges les plus peuplées: Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Charleroi.

L'Institut Wuppertal a précédemment travaillé avec Greenpeace pour analyser la mobilité durable et la qualité de vie de 13 grandes villes européennes. Cela avait abouti à un rapport publié en mai 2018: "[Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport](#)".

## AVANT-PROPOS PAR GREENPEACE

La prochaine législature locale (2018-2024) déterminera la résilience des villes par rapport au défi climatique dans les décennies à venir. Dans tous les secteurs, et certainement en matière de mobilité, les villes doivent apporter des réponses ambitieuses au défi climatique et aux demandes de leurs habitants pour un air propre et une meilleure qualité de vie. En effet, dans la perspective de respecter les réductions ambitieuses de gaz à effet de serre promises dans l'accord de Paris, le transport routier constitue un défi de taille pour la Belgique.

Alors que d'autres secteurs ont réduit leurs émissions, celles du trafic vont rester stables, voire augmenter avec les politiques actuelles. Or, à l'instar de villes étrangères, les villes belges pourraient dès à présent adopter un rôle de meneur face à ce défi. Ce classement n'a pas pour but de pointer telle ou telle ville du doigt. Il offre un point de repère pour que les villes puissent améliorer la qualité de vie de leurs citoyens. Toutes ont une marge d'amélioration et gagneraient à s'inspirer d'autres villes belges ou européennes.

Le classement utilise des paramètres objectifs et comparables, basés sur les dernières données officielles disponibles. Cela ne reflète donc pas nécessairement les mesures récemment introduites qui, à terme, modifieront les scores des villes. Lors de la réalisation de cette étude, il est toutefois apparu qu'il y a un réel manque de données concernant la répartition modale de Bruxelles, Charleroi et Liège. Ce manque de données crédibles sur le nombre de trajets par mode de transport rend plus difficile l'évaluation des politiques de mobilité durable.

Ville	Points	Transports publics	Sécurité routière	Qualité de l'air	Gestion de la mobilité	Mobilité active
Gand	46.00	5.50	13.00	14.00	8.00	5.50
Bruxelles	45.75	9.00	12.00	14.00	5.75	5.00
Anvers	45.00	5.50	14.00	13.00	7.00	5.50
Liège	31.75	3.75	6.50	14.50	4.50	2.50
Charleroi	27.00	5.50	0.00	14.50	5.00	2.00

D'après les données disponibles, Liège et Charleroi ferment le classement et ont du retard à rattraper. Ces villes sont encore dominées par l'automobile et doivent de toute urgence décourager la mobilité motorisée (politiques de stationnement, zones à ultra-basses émissions, plans de circulation, etc.) et développer les alternatives en investissant dans les transports en commun et dans des infrastructures cyclistes et piétonnes sécurisées.

Gand, puis Bruxelles et après Anvers composent le haut du classement. Pour autant, leurs efforts ne devraient pas s'arrêter là. Comparées aux autres villes européennes, il leur reste une grande marge d'amélioration en matière de qualité de l'air, de sécurité routière, de mobilité active et de gestion de la mobilité. Par exemple, Bruxelles doit offrir plus d'infrastructures sûres et continues, séparées du trafic motorisé, à la marche et au vélo, une ambition compliquée par la fragmentation des prises de décision dans la capitale. Si Gand et Anvers sont plus performantes en matière de mobilité active, les deux villes devraient elles aussi renforcer la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes, et renforcer leur réseau de transports en commun. Anvers et Bruxelles ont instauré des zones à basses émissions ("Low Emission Zones" ou LEZs, en anglais) respectivement en 2017 et 2018. Gand n'introduira une LEZ qu'en 2020, mais récolte déjà les effets positifs de son plan de circulation instauré en 2017. Liège et Charleroi n'ont annoncé aucun projet de ce genre pour les prochaines années.

Toutes les villes doivent accélérer le mouvement pour sortir les voitures alimentées aux énergies fossiles de leur territoire en introduisant des zones à ultra-basses émissions ("Ultra Low Emission Zones" ou ULEZs, en anglais). Ces mesures toucheront d'abord le diesel, puis le pétrole et enfin le gaz naturel comprimé. Cela transformera graduellement les villes en zones zéro émission d'ici 2025-2030. Les (U)LEZs et les plans de circulation remplissent un rôle différent, mais complémentaire, et augmentent significativement la qualité de vie dans les villes. La première mesure rend le parc automobile moins polluant dans et autour des villes, tandis que la seconde diminue considérablement le nombre de voitures en ville et améliore la qualité de l'air, la sécurité routière et le partage de l'espace public.

Dans le cas particulier de la Belgique, un grand défi est de prendre des mesures fortes et extensives malgré l'organisation politique complexe de notre pays et la division des compétences. Les villes sont capables d'actionner des leviers importants de la mobilité urbaine, mais pas tous. Les autorités locales doivent pousser leurs gouvernements à avancer sur ces changements supralocaux et à réaliser les investissements nécessaires. En effet, les gouvernements régionaux ont une responsabilité importante, particulièrement en ce qui concerne les démarches d'harmonisation, les transports publics et des mesures comme la taxe kilométrique intelligente ou le péage urbain. Et si chacune des trois Régions doit composer avec ses spécificités, celles-ci ne devraient jamais être une excuse pour ne pas en faire plus pour une mobilité durable respectueuse de l'environnement et des personnes.

Ultimement, la clé du changement est la volonté politique pour développer une vision cohérente et ambitieuse. Des villes comme Copenhague, qui a massivement investi dans la mobilité active, ou comme Paris, qui a annoncé une sortie du diesel en 2024 et de l'essence en 2030, montrent la voie.



## 3 RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES PAR VILLE

### GAND

- 1 Transformer la LEZ annoncée pour 2020 en ULEZ pour faciliter la sortie du diesel (et après de l'essence et du CNG) dans la décennie à venir, afin d'améliorer la qualité de l'air et de participer au respect des objectifs climatiques.
- 2 Renforcer les politiques qui découragent l'utilisation de la voiture privée, par exemple en étendant le plan de circulation aux quartiers situés en dehors du centre-ville, etc.
- 3 Améliorer les infrastructures et la sécurité pour la mobilité active, renforcer les transports en commun et travailler à l'intégration des deux.

### BRUXELLES

- 1 Renforcer la LEZ actuelle en introduisant une ULEZ pour faciliter la sortie du diesel (et après de l'essence et du CNG <sup>1</sup>) dans la décennie à venir, afin d'améliorer la qualité de l'air et de participer au respect des objectifs climatiques.
- 2 Renforcer les politiques qui découragent l'utilisation de la voiture privée, comme une augmentation du prix du stationnement, la mise en place d'un plan de circulation, etc.
- 3 Améliorer les infrastructures et la sécurité pour la mobilité active, renforcer les transports en commun et travailler à l'intégration des deux.

### ANVERS

- 1 Renforcer la LEZ actuelle en introduisant une ULEZ pour faciliter la sortie du diesel (et après de l'essence et du CNG) dans la décennie à venir, afin d'améliorer la qualité de l'air et de participer au respect des objectifs climatiques.
- 2 Renforcer les politiques qui découragent l'utilisation de la voiture privée, comme une augmentation du prix du stationnement, la mise en place d'un plan de circulation, etc.
- 3 Améliorer les infrastructures et la sécurité pour la mobilité active, renforcer les transports en commun et travailler à l'intégration des deux.

1 - CNG, Compressed Natural Gas en anglais ou gaz naturel comprimé en français.

## LIÈGE

- 1 Introduire ou renforcer rapidement des politiques qui découragent l'utilisation de la voiture privée, comme une augmentation du prix du stationnement, l'encouragement des systèmes de voitures partagées, la mise en place d'un plan de circulation, etc.
- 2 Améliorer les infrastructures et la sécurité pour la mobilité active, renforcer les transports en commun et travailler à l'intégration des deux.
- 3 Introduire une ULEZ pour faciliter la sortie du diesel (et à terme de l'essence et du CNG) dans la décennie à venir, afin d'améliorer la qualité de l'air et de participer au respect des objectifs climatiques.

## CHARLEROI

- 1 Introduire ou renforcer rapidement des politiques qui découragent l'utilisation de la voiture privée, comme une augmentation du prix du stationnement, l'encouragement des systèmes de voitures partagées, la mise en place d'un plan de circulation, etc.
- 2 Améliorer les infrastructures et la sécurité pour la mobilité active, renforcer les transports en commun et travailler à l'intégration des deux.
- 3 Introduire une ULEZ pour faciliter la sortie du diesel (et à terme de l'essence et du CNG) dans la décennie à venir, afin d'améliorer la qualité de l'air et de participer au respect des objectifs climatiques.

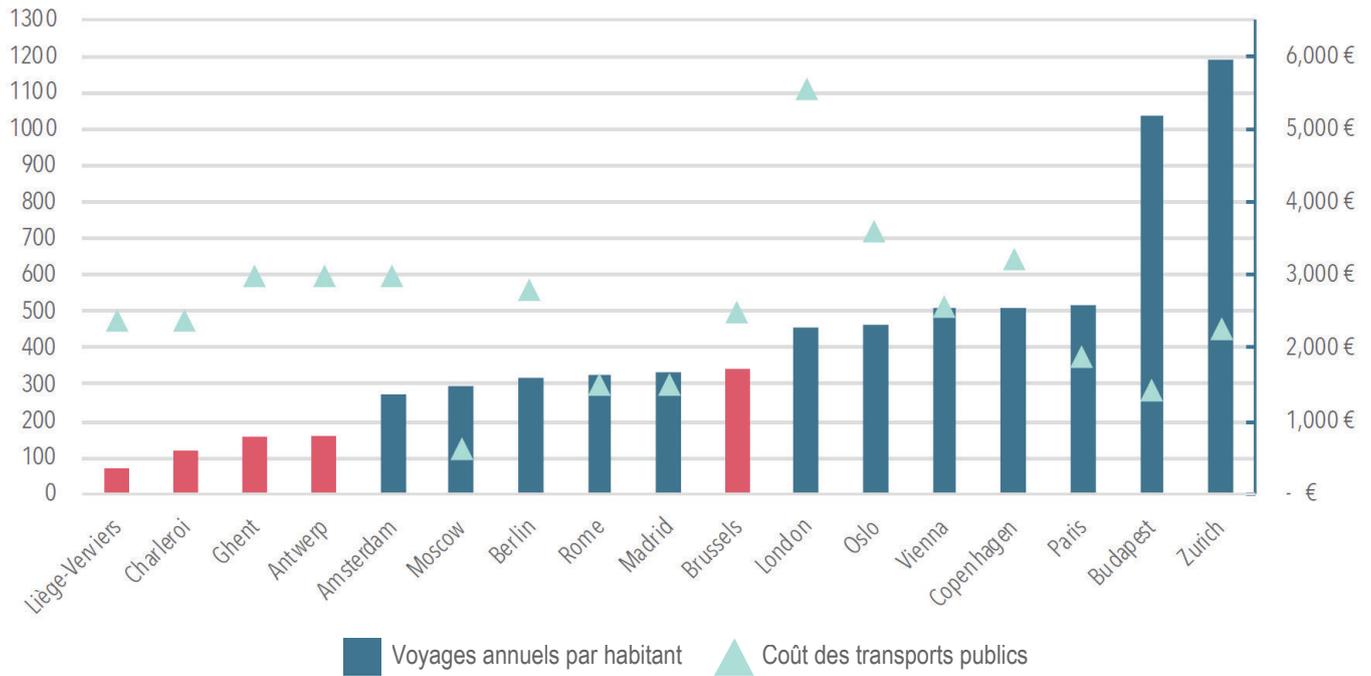
## MÉTHODOLOGIE

Pour cette étude, 21 indicateurs ont été sélectionnés et divisés en 5 catégories. Chaque catégorie a un score maximum de 20 points de façon à ce que le score total soit égal à 100 points. Ces catégories sont : les transports en commun, la sécurité routière, la qualité de l'air, la gestion de la mobilité et la mobilité active. Les indicateurs ont été notés individuellement, puis additionnés afin d'obtenir le score de la catégorie. L'addition des scores de toutes les catégories a ensuite permis de classer les villes. Pour plus d'information sur les indicateurs, consultez le rapport complet de l'Institut Wuppertal.

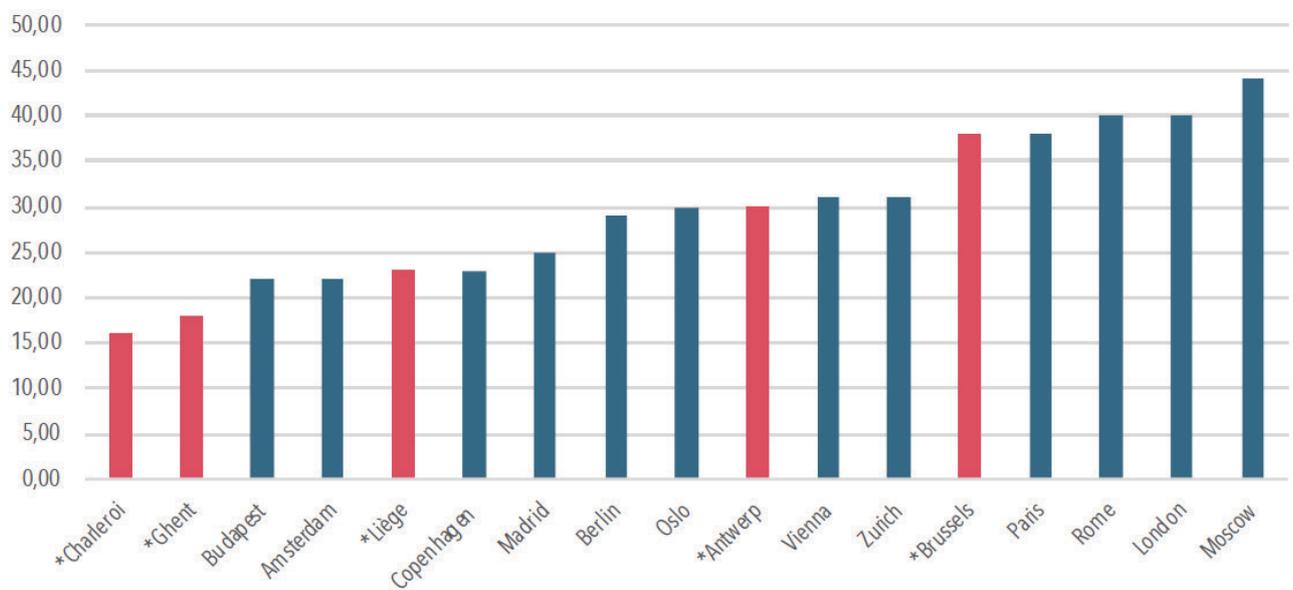
### LES VILLES BELGES COMPARÉES AUX VILLES EUROPÉENNES

L'Institut Wuppertal a précédemment travaillé avec Greenpeace pour analyser la mobilité durable et la qualité de vie de 13 grandes villes européennes. Cela avait abouti à un rapport publié en mai 2018: "[Living. Moving. Breathing. Ranking of European Cities in Sustainable Transport](#)". La méthodologie ayant été légèrement adaptée pour la présente étude, les deux rapports ne sont pas entièrement comparables. Cependant, certains indicateurs ont été comparés quand cela était possible. Par rapport à plusieurs voisines européennes, toutes les villes belges ont encore des efforts à faire pour développer une mobilité durable.



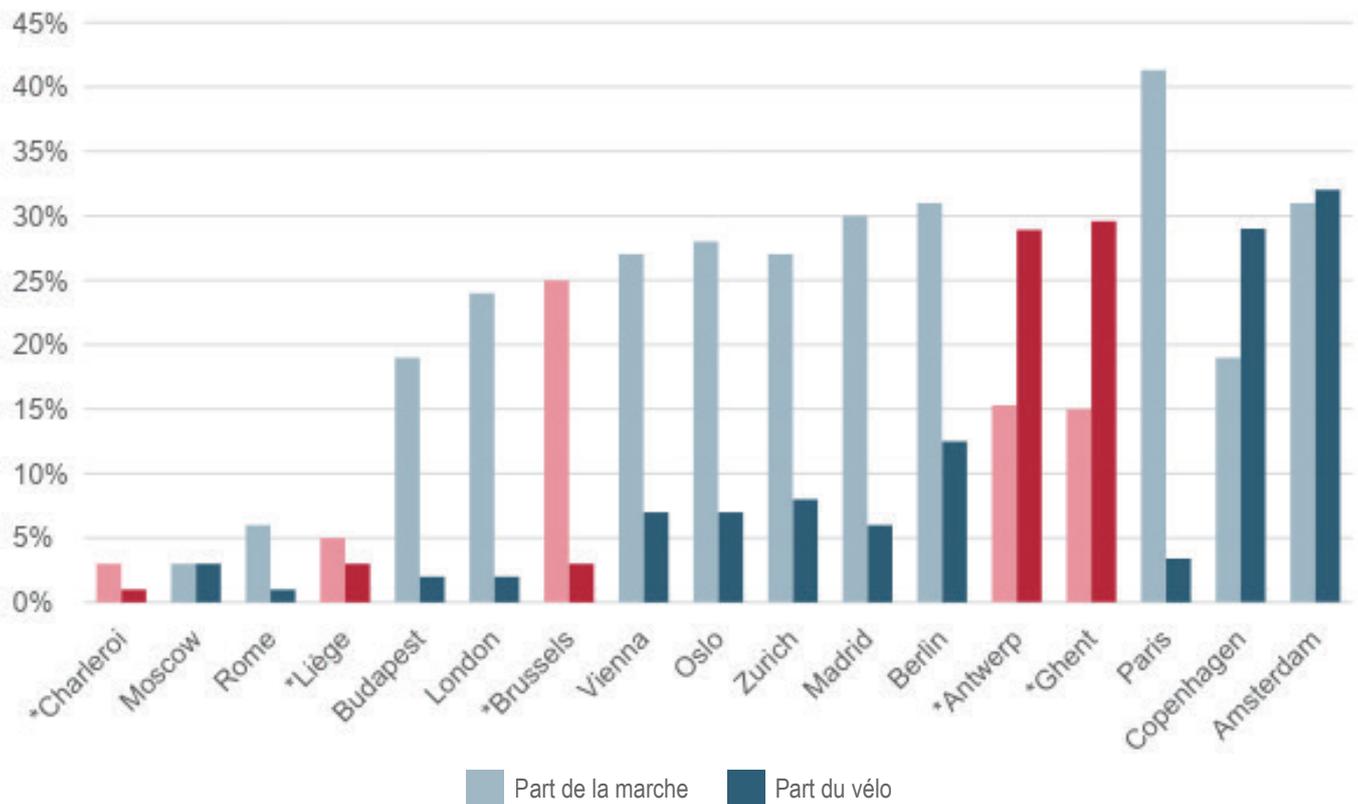


Trajets annuels par habitant et coût des transports publics dans 17 villes européennes



Pourcentage d'augmentation du temps de trajet dû à la congestion (source : TomTom)





Mobilité active dans 17 villes européennes

## TRANSPORTS EN COMMUN

Les transports publics (routier ou ferroviaire) constituent la colonne vertébrale de tout système de transport urbain efficace. S'ils sont intelligemment associés à une plus grande part de mobilité active (marche et vélo) et une planification urbaine digne de ce nom, alors le recours à l'automobile personnelle se trouve drastiquement réduit.

Position	Ville	Part des transports publics (%)	Trajets annuels par personne	Coût d'un ticket "un voyage" en transports publics *	Densité des stations	Superficie de la ville en km <sup>2</sup>
1	Bruxelles	28%	341	2.50 €	13.86	161.38
2	Anvers	14%	146	3.00 €	6.17	204.51
2	Gand	14%	144	3.00 €	6.75	157.96
4	Charleroi	12%	117	2.40 €	8.56	102.08
5	Liège-Verviers	16%	69	2.40 €	0.63	3,862.31**

\* Achat à bord du véhicule

\*\* Le nombre de trajets annuels et la densité des stations pour Liège sont calculés pour la région de Liège-Verviers.

L'étude montre qu'en matière d'utilisation des transports en commun, Bruxelles décroche le meilleur score. Gand et Anvers<sup>2</sup> sont ex-aequo et classées secondes, Charleroi est troisième et Liège-Verviers<sup>3</sup> est quatrième. Le succès de Bruxelles dans ce domaine s'explique par la disponibilité de différents modes de transport en commun dans la ville, la proximité des stations et le prix abordable du ticket. Ainsi, le nombre de trajets annuels par personne à Bruxelles est de 341.

Liège est la ville qui a le moins de trajets annuels par personne (69) comparée aux autres villes. L'utilisation importante de la voiture privée à Charleroi et Liège semble révéler que l'infrastructure dans ces villes est centrée autour de la voiture, car les politiques de déplacement soutiennent la voiture privée.

Bruxelles, Anvers et Gand ont plutôt un bon système de transport en commun comparées à Liège et Charleroi qui ont encore de la marge pour promouvoir les transports publics. Toutes les villes devraient cependant travailler à l'expansion de leurs réseaux et intégrer des solutions technologiques innovantes.



Le système de transports publics de Zurich est abordable et très utilisé.

Ce succès s'explique par l'étendue du réseau des transports en commun dans lequel les différentes formes de transports (train, tram, bus, bateau) concordent en matière de prix, d'horaire et d'infrastructure<sup>4</sup>.

2 - L'opérateur de transports publics en Flandre De lijn rapporte le nombre de passagers transportés annuellement à un niveau plus élevé que celui de Bruxelles. Lors, le nombre de trajets annuels en transports publics à Anvers et Gand est approximatif.

3 - Le nombre de trajets annuels et la densité des stations pour Liège sont calculés pour la région de Liège-Verviers. Le TEC Liège-Verviers couvre une zone de 3 862 km<sup>2</sup>, ce qui correspond à 84 communes, Liège y compris.

4 - Kodukula, Ganthosh, Rudolph, Frederic, Jansen, Ulrich, Amon, Eva (2018), "Living, Moving, Breathing, Ranking of European Cities in Sustainable Transport", Wuppertal, Wuppertal Institute, p.2.

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière est un facteur déterminant pour le succès de la mobilité active. Un taux élevé d'accidents et de décès, associé à un manque d'infrastructure, renforce la perception négative de la marche et du vélo, et limite la croissance de la mobilité active. Les villes doivent s'efforcer de réduire drastiquement les accidents de la route. Toute vie perdue dans un accident de la route en est une de trop. Les villes doivent limiter la vitesse des automobiles et adopter des objectifs de sécurité routière ambitieux.

Position	Ville	Part de la marche (%)	Décès de piétons (par million de trajets à pied) *	Accidents de piétons (par million de trajets à pied) *	Part du vélo (%)	Décès de cyclistes (par million de trajets à vélo) *	Accidents de cyclistes (par million de trajets à vélo) *
1	Anvers	15%	0.05	4.96	29%	0.02	5.78
2	Gand	15%	0.10	5.18	30%	0.01	8.19
2	Bruxelles	25%	0.03	3.70	3%	0.06	19.95
4	Liège	5%	0.20	11.42	3%	0.17	6.01
5	Charleroi	3%	1.14	59.36	1%	1.46	64.40

\* Pour calculer les trajets, nous avons estimé que chaque personne effectue 2,77 trajets par jour

Charleroi a le score le plus bas en matière de sécurité routière. Proportionnellement au nombre de piétons et de cyclistes, c'est la ville qui compte le plus d'accidents et de décès et, au demeurant, c'est aussi la ville qui a la part la plus faible pour la marche et le vélo.

Les villes où la mobilité active est déjà bien installée, comme Anvers, Gand et Bruxelles (seulement pour la marche) sont les plus sûres pour les cyclistes et les piétons. Si le nombre absolu d'accidents de cyclistes et de piétons était pris isolément, Anvers et Gand compteraient un nombre élevé d'accidents comparées à Liège et Charleroi. Toutefois, les accidents et les décès doivent être considérés en tenant compte du nombre de trajets réalisés par les cyclistes et les piétons.



À Oslo, l'approche pour atteindre l'objectif de zéro décès – la politique "Vision Zero" – a intégré le design urbain et des solutions technologiques dans le domaine de la sécurité routière. Avec des objectifs ambitieux qui donnent la priorité à la sécurité des usagers vulnérables, les villes deviennent plus sûres<sup>5</sup>.

5 - [Ibid.](#), p.3.

## QUALITÉ DE L'AIR

La pollution de l'air est la conséquence de la combustion des carburants fossiles qui, dans un contexte urbain, est en grande partie due aux véhicules motorisés. Les cyclistes et les piétons sont affectés par cette pollution, tout comme les automobilistes qui sont très exposés aux gaz toxiques qui s'accumulent dans les voitures.

Position	Ville	Moyenne annuelle NO <sub>2</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	Moyenne annuelle PM <sub>10</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )	Moyenne annuelle PM <sub>2.5</sub> (in µg/m <sup>3</sup> )
1	Liège	26.50	14.50	8.50
2	Charleroi	23.00	15.80	9.80
2	Bruxelles	35.35	18.96	13.93
4	Gand	28.00	23.00	14.00
5	Anvers	39.00	23.00	14.00

Qualité de l'air dans les 5 villes belges

(source : Analyse de l'Institut Wuppertal)

La concentration annuelle moyenne autorisée par l'Union européenne pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines PM<sub>10</sub> est de 40 µg/m<sup>3</sup> (microgrammes par mètre cube). Pour les particules très fines (PM<sub>2.5</sub>), il s'agit de 25 µg/m<sup>3</sup>. Les valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour le NO<sub>2</sub> sont de 40 µg/m<sup>3</sup>, de 20 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et de 10 µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2.5</sub>. Les valeurs recommandées par l'OMS sont plus strictes que les standards européens.

Pour cette étude, les moyennes annuelles obtenues dans toutes les stations urbaines qui mesurent ces 3 polluants dans chaque ville ont été comparées. Une exposition prolongée à un de ces polluants peut provoquer des maladies respiratoires, des complications prénatales et augmente le risque de maladies cardiaques congénitales.

En moyenne, les 5 villes belges sont conformes aux réglementations européennes pour les concentrations moyennes annuelles de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> and PM<sub>2.5</sub>. Cependant, une station de mesure à Bruxelles et deux stations à Anvers, situées dans des zones urbaines denses, ont dépassé les limites européennes de concentrations annuelles moyennes de NO<sub>2</sub>. Cela prouve que la qualité de l'air est mauvaise pour un nombre significatif d'habitants de Bruxelles et d'Anvers.



Anvers et Gand dépassent les valeurs recommandées par l'OMS pour les concentrations de  $PM_{10}$ , tandis que Bruxelles n'en est pas loin. La grande concentration de particules fines pose un sérieux problème de santé public pour les citoyens. De même, Anvers, Gand et Bruxelles dépassent les valeurs recommandées par l'OMS pour les concentrations de  $PM_{2,5}$ , même si les cinq villes sont conformes aux limites européennes.

Les données pour Liège et Charleroi montrent des concentrations de pollution de l'air assez basses, bien que ces deux villes soient dépendantes de la voiture. En réalité, les stations de mesure de Liège et Charleroi sont situées à distance du trafic urbain et enregistrent ainsi des concentrations qui ne représentent pas la qualité de l'air dans des zones urbaines denses. Pourtant, une collecte de données cohérentes et consistantes est essentielle pour refléter la réalité.

Toutes les villes étudiées ont des centres-villes (partiellement) fermés aux voitures. Anvers et Bruxelles ont aussi introduit des LEZ afin de réduire l'accès aux véhicules polluants. Une révision régulière des restrictions d'entrée pour bannir à temps les véhicules très polluants assurera l'efficacité d'une telle zone.

Les villes doivent prendre des décisions audacieuses pour, à terme, exclure tous les véhicules polluants, même si le véritable objectif devrait être de développer la mobilité durable et les transports durables. Cela suppose le remplacement du moteur à combustion interne alimenté aux énergies fossiles, et la diminution progressive de la mobilité motorisée individuelle.



Dans le classement européen, Oslo est la seule ville qui a des taux de concentrations de pollution de l'air en-dessous des limites européennes et des valeurs recommandées par l'OMS. Le score d'Oslo s'explique par les réglementations norvégiennes sur la qualité de l'air qui imposent des limites plus strictes que l'Union européenne. Oslo a aussi fermé son centre aux voitures : de nombreuses places de parking ont été supprimées, l'utilisation des transports en commun a augmenté et des pistes cyclables ont été construites.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> - [Ibid.](#)

## GESTION DE LA MOBILITÉ

La gestion de la mobilité ("Mobility Management" en anglais) consiste à contrôler la demande pour les déplacements en voiture avec des mesures politiques et des instruments financiers. Les indicateurs suivants ont été utilisés :

- Le coût d'une heure de parking ;
- Les mesures politiques innovantes comme l'implémentation d'une taxe kilométrique, d'une LEZ ou d'une politique stricte pour réduire l'utilisation de la voiture privée comme un plan de circulation ;
- Les incitants pour faciliter l'usage des transports en commun comme des applications sur smartphone pour les horaires et les achats de ticket ;
- L'index de congestion TomTom, qui indique l'augmentation moyenne du temps de déplacement en voiture due à la congestion ;
- Le nombre de vélos et de voitures partagés par km<sup>2</sup>

Position	Ville	Taxe kilométrique intelligente	Coût pour 1h de parking	Politique de transport innovante	Application pour les horaires et l'achat de tickets	Augmentation du temps de trajet (en %)	Voitures partagées /km <sup>2</sup>	Vélos partagés /km <sup>2</sup>	Voitures partagées / 1000 habitants *	Vélos partagés / 1000 habitants *
1	Gand	Non	2.20 €	Oui	Horaire et achat	18.00	3.48	0.63	2.15	0.39
2	Anvers	Non	1.60 €	Oui	Horaire et achat	30.00	2.76	24.07	1.08	9.39
3	Bruxelles	Non	1.50 €	Oui	Horaire	38.00	5.51	32.62	0.76	4.48
4	Charleroi	Non	1.00 €	Non	Horaire	16.00	0.05	0.00	0.02	0.00
5	Liège	Non	1.00 €	Non	Horaire	23.00	0.52	0.10	0.18	0.04

\* Données fournies à titre informatif et non utilisées dans le calcul

Anvers et Bruxelles ont une LEZ qui restreint l'entrée de certains types de véhicules. Gand a introduit en 2017 un plan de circulation qui donne plus de place aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun et qui est, en principe, destiné à être étendu. Cependant, aucune des 5 villes ne dispose d'instrument fiscal pour réduire les voitures, comme un péage urbain à l'instar de Londres ou Stockholm.

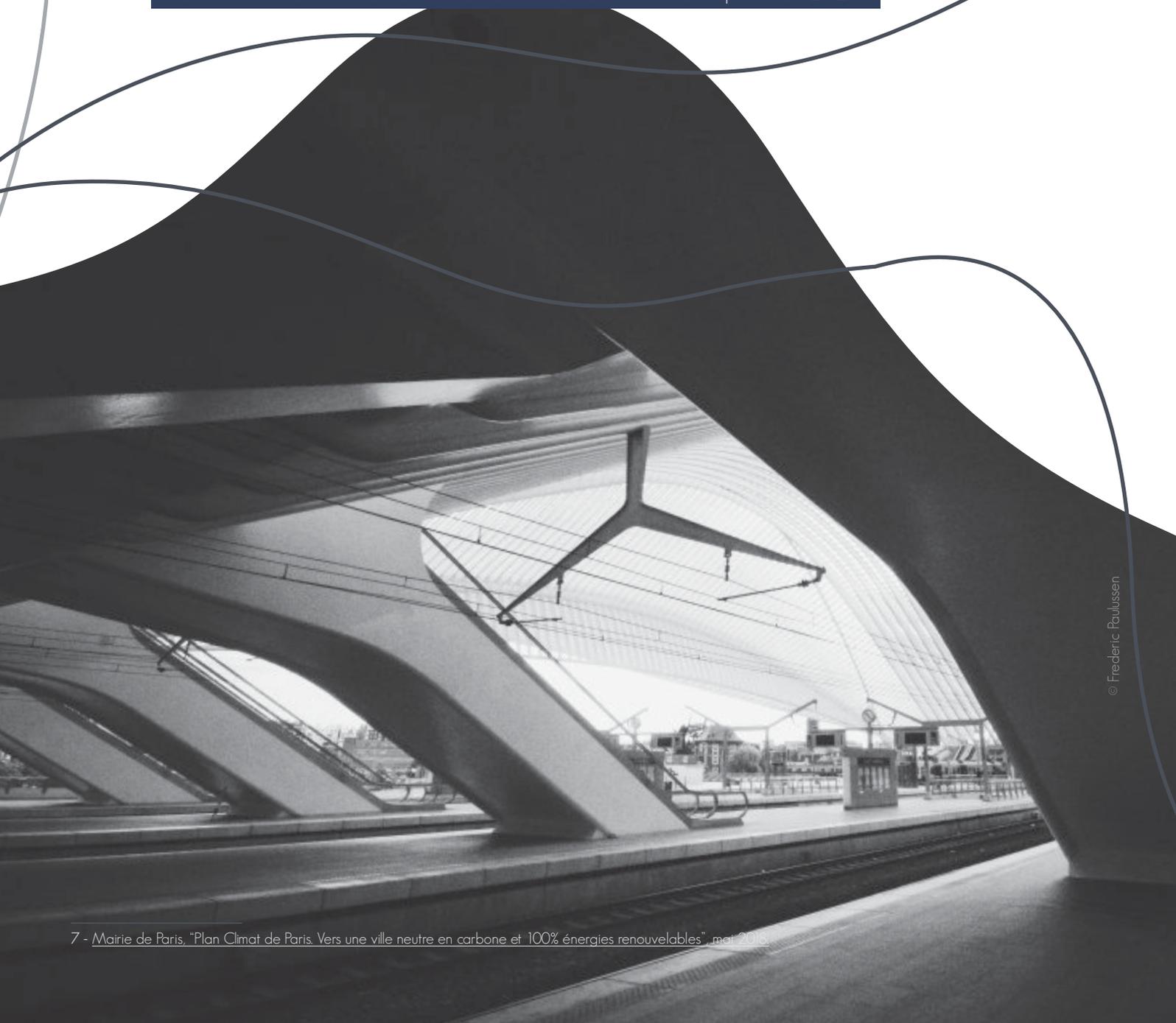
Dans toutes les villes, les usagers peuvent planifier leurs trajets en utilisant un smartphone ; cependant, l'achat d'un ticket avec une application (ou par sms) est uniquement possible pour les utilisateurs de De Lijn.

Concernant la mobilité partagée, toutes les villes, sauf Charleroi, proposent des systèmes de vélos partagés. Bruxelles a le plus grand nombre de vélos partagés, suivi par Anvers. Pareillement, Bruxelles a le plus grand nombre de voitures partagées par kilomètre carré. Gand a quant à elle le plus grand nombre de voitures partagées pour 1000 habitants, suivie par Anvers. Gand a aussi le plus grand nombre de fournisseurs de voitures partagées et prévoit d'augmenter l'accès à ce type de service.

Gand est la seule ville avec un coût élevé de parking à l'heure ; Bruxelles et Anvers ont des prix de parking abordables là où Liège et Charleroi proposent un parking à 1 €/h, tandis qu'à certains endroits le parking ne coûte rien. Ces villes doivent fournir un travail considérable pour réduire le nombre de voitures en décourageant son usage.

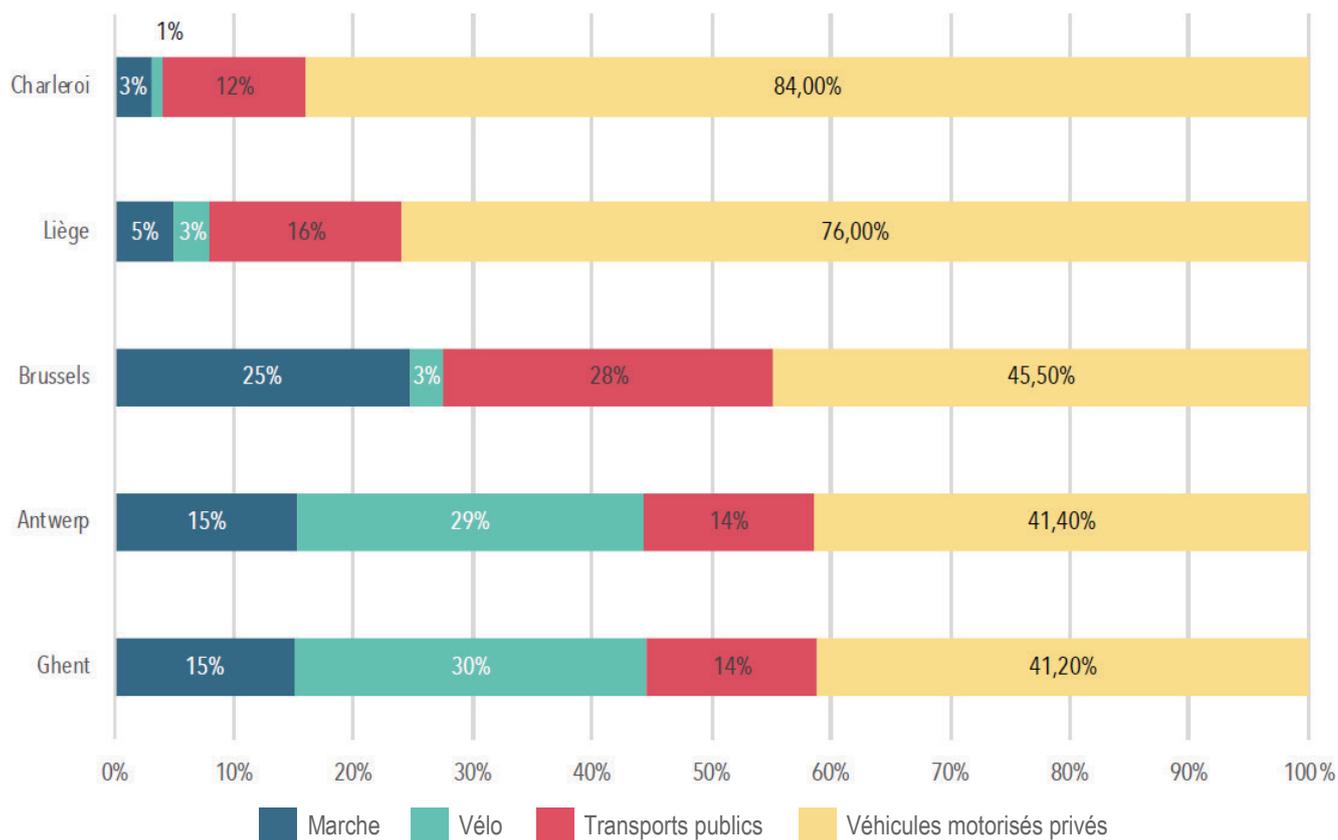


Paris transforme sa mobilité. Cela se traduit par le développement des pistes cyclables, la création de Vélip' et Autolib' à Paris et en Métropole, l'extension de lignes de métro autour de Paris, et la création de 24 km de tramway. Par ailleurs, la capitale française prévoit de sortir de la mobilité diesel en 2024 et essence à horizon 2030. La Ville de Paris étudie aussi la possibilité d'une différenciation du prix du stationnement en fonction du niveau d'émission des véhicules à partir de 2020<sup>7</sup>.



## MOBILITÉ ACTIVE

La mobilité active désigne la marche et le vélo. Les villes centrées sur leurs habitants ont une grande part de mobilité active et sont plus sûres que celles qui ont une infrastructure dédiée à l'automobile.



Part modale par transport dans les villes belges analysées (source : répartition modale des villes).

C'est à Bruxelles que la part modale de la marche est la plus grande, tandis que c'est à Gand et à Anvers que le vélo est le plus utilisé avec respectivement 30% et 29% de part modale. Gand et Anvers sont donc dans la course pour devenir des villes centrées sur le vélo. Bien que Bruxelles fasse des efforts pour développer l'usage du vélo, une approche coordonnée dans les (prises de) décisions serait bénéfique pour faire avancer l'usage de la bicyclette.

Ni Charleroi ni Liège n'ont d'installations étendues pour le vélo. Charleroi a seulement 45 km de pistes cyclables tandis que les chiffres pour Liège ne sont pas disponibles. Le peu, voire le manque, d'infrastructures cyclistes diminue l'intérêt pour le vélo et augmente les risques d'avoir un accident, ce qui se ressent dans la piètre sécurité routière pour les cyclistes à Charleroi.

Anvers et Gand promeuvent aussi activement les systèmes de vélos partagés. Toutefois, le plus grand nombre de vélos partagés se trouve à Bruxelles et ensuite à Anvers. Liège a un petit système de vélos partagés géré par Blue-Bike et Charleroi n'en propose aucun. À noter que Liège et Gand proposent aussi un système de location alternatif qui permet aux usagers de louer un vélo à moyen ou long terme. Le système liégeois est géré par la Ville et s'appelle "Vélocité" ; à Gand il est opéré par la Ville dans le cadre du projet "L'ambassade du vélo de Gand".



Pour promouvoir la mobilité active, les villes belges ne doivent pas chercher l'inspiration très loin : de nombreuses villes néerlandaises et danoises offrent parmi les meilleures infrastructures modernes pour le vélo. Heureusement, des capitales comme Amsterdam et Copenhague partagent publiquement la recette de leur succès. Les normes de conception danoises et néerlandaises pour la marche et le vélo sont applicables dans n'importe quelle ville qui veut renforcer la mobilité active. Toutefois, l'ingrédient crucial reste une réelle volonté politique<sup>8</sup>.

8 - Kodukula, Santhosh; Rudolph, Frederic (2018), "Living. Moving. Breathing. Ranking of 5 major Belgian cities on Sustainable Urban Mobility", Wuppertal: Wuppertal Institute, 2018, p.33.



**GREENPEACE**