

CyCLab : **Le Laboratoire de la Mobilité**



Pro Velo

PRO VELO

L'Asbl Pro Vélo étend son domaine d'action au niveau national, elle a un panel d'actions diversifié pour agir en faveur d'un **changement de pratique** dans les déplacements à Bruxelles.

Son leitmotiv depuis 1992 est **la transition vers une mobilité douce à Bruxelles**. Pour répondre aux enjeux de demain, elle propose des formations et des suivis pour enseigner la conduite du vélo à tou-te-s.

Pro Vélo souhaite ainsi contribuer à apporter une meilleure qualité de vie dans la ville.

Diffuser une **image positive de la mobilité vélo et accompagner la politique cycliste** constitue un point majeur de son combat, ceci à travers un suivi des usager·ère·s demandeur·euse·s de se lancer à vélo. Les besoins des citoyen·ne·s sont au centre de sa réflexion, qu'il·elle·s soient cyclistes ou non.

La dimension sociale et les méthodes qui s'appuient sur **le test et l'évaluation constante** font partie intégrante de sa stratégie, pour s'adapter au caractère changeant des comportements humains.

Depuis plusieurs années déjà, l'Asbl travaille en collaboration avec les étudiant·e·s de master de l'ESA Saint-Luc Bruxelles, dans des projets comme la vélothèque sur le place Morichar ou le Vollenbike.



SAINT
-LUC
BRUXELLES

MDIS

Face à une société en pleine mutation et des **enjeux sociaux, économiques et environnementaux** de plus en plus pressants et complexes, il est urgent d'**innover** dans notre manière d'aborder ces problématiques en pensant l'innovation comme **une convergence de savoirs et de compétences** issue de disciplines académiques et de terrains trop souvent dissociées . Grâce à ce **Master en Design d'Innovation Sociale** inédit en Belgique, l'ESA Saint-Luc a pour objectif de former des étudiant·e·s pour répondre à des défis sociétaux. Cette formation réunit des étudiant·e·s de disciplines variées pour avoir une diversité de compétences à partager dans des projets collectifs.

Au travers de la résolution de problématiques, la formation vise à penser **les solutions de demain** comme techniquement réalisables et économiquement viables, tout en gardant une approche **centrée sur l'utilisateur et responsable de l'environnement**.

Le cursus, ancré dans la réalité de terrain, conduit à mettre la créativité et le savoir-faire au service d'une dynamique de recherche d'innovation telle que ce projet vous le présente.

Le but est de travailler sur des **projets réels** et en co-création avec des partenaires ; les étudiant·e·s réfléchissent donc à des enjeux concrets.

Cette classe de master 1 met en place sur un an des projets conséquents dans le but de trouver ensuite des collaborations intéressantes et enclencher la concrétisation des projets.

Cette méthode de travail s'illustre ici dans la collaboration avec Pro Vélo et ce dossier présente les recherches, le travail et la stratégie déployés depuis septembre 2020 par les 22 étudiant·e·s de master 1.

MOBILITÉ DOUCE

1

PAGES 8-27

**GOOD
MOVE**

10-19

**PRO
VELO**

20-27

**VOIR
PLUS
LOIN**

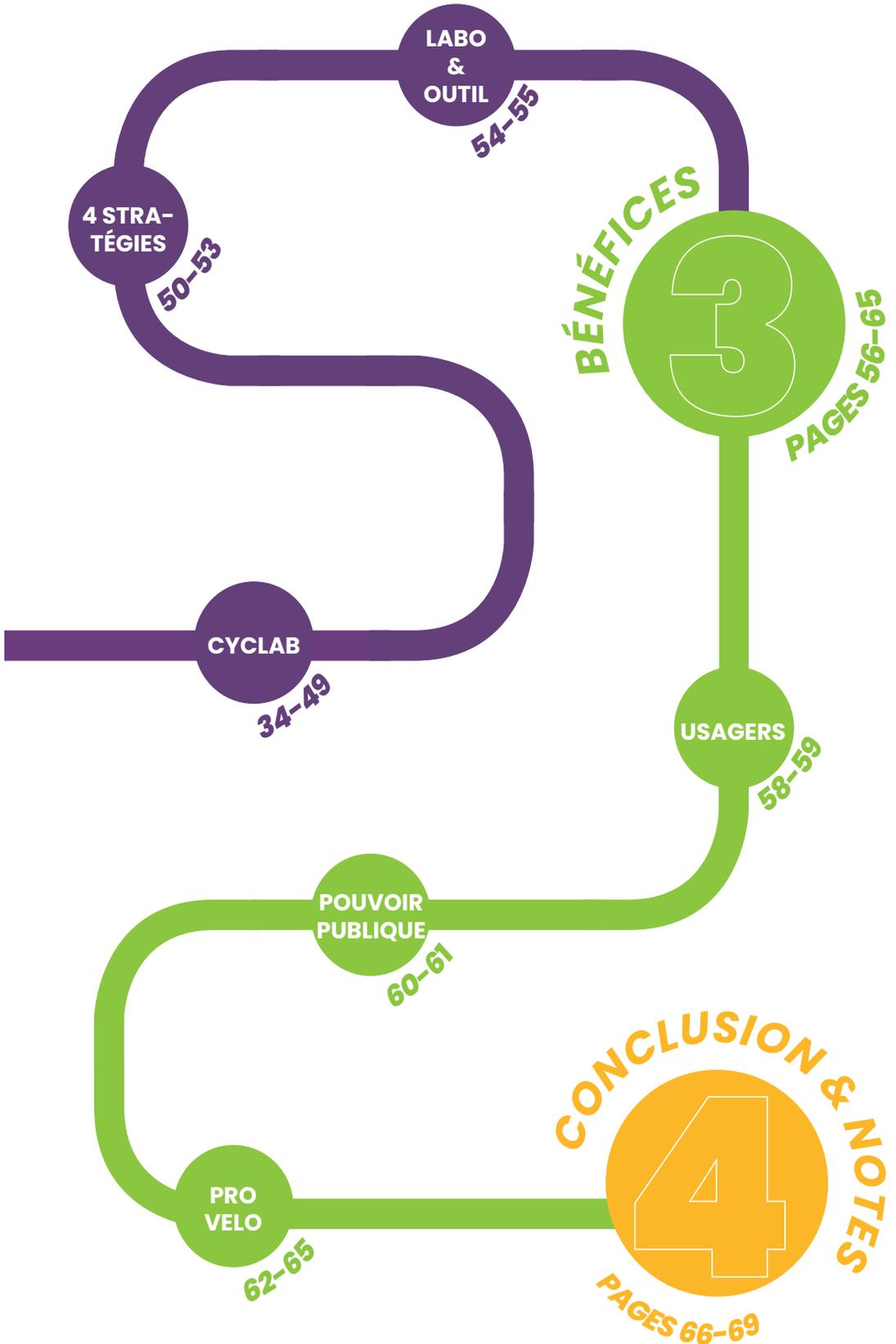
30-33

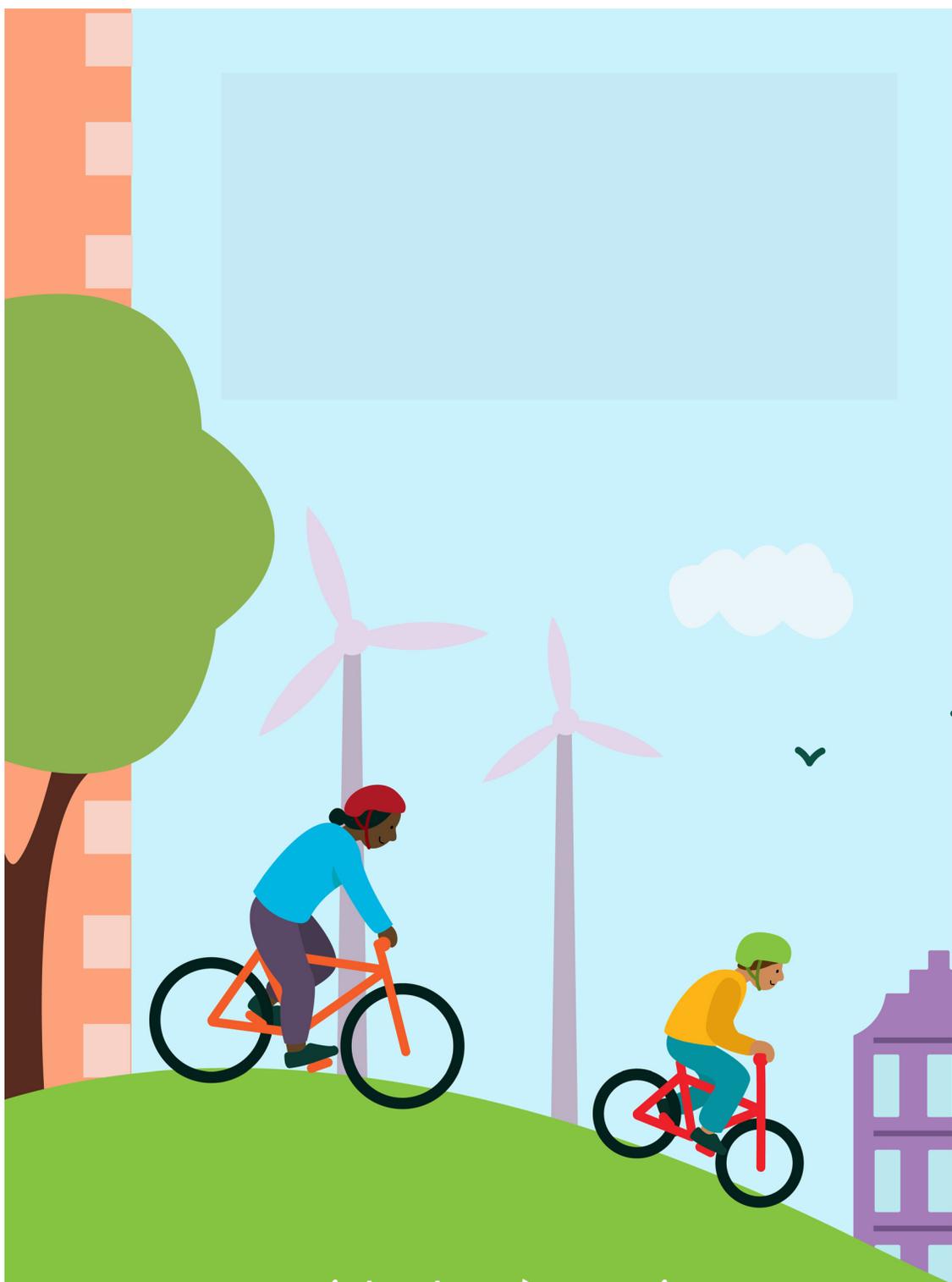
LIVING LAB

2

PAGES 28-55

SOMMAIRE





*« Pour nous qui cherchons à construire un nouveau modèle de **société durable**, le mot **utopie** veut simplement dire un possible qui n'a pas encore été expérimenté »*

Luc Schuïten

1

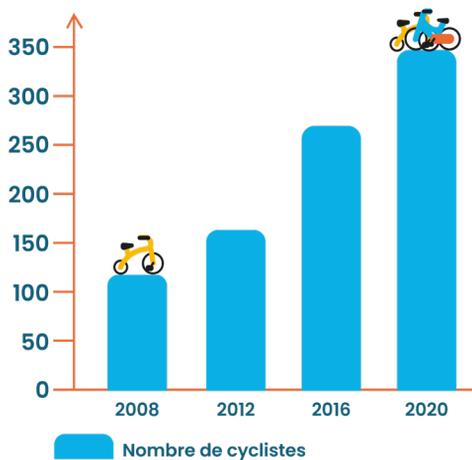
CONTEXTE DE LA MOBILITÉ DOUCE À BRUXELLES



INTRODUCTION

Luc Schuiten nous parle d'utopie, de rêve, d'un **monde désirable** à construire maintenant. Pour nous, cette citation entre en résonance avec le projet que nous avons commencé à tisser avec Pro Velo, dès notre participation au Vollenbike 2020. Le vélo est à la ville ce que le génie est à la lampe magique : un exauceur de vœux pour les communes du 21^e siècle.

Nombre moyen de cyclistes par carrefour en heure de pointe



48%



Part des trajets de 0-5 km qui se font en **voiture** en Région Bruxelles Capitale

38%

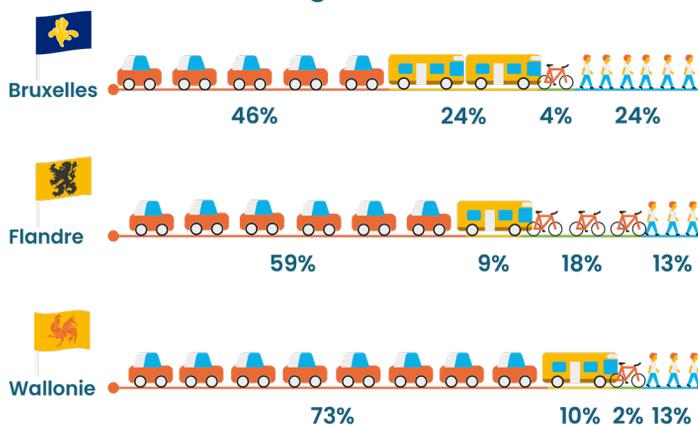


Niveau de **congestion**

(un trajet de 30 min en voiture prendra en moyenne 38% de temps de plus que s'il n'y avait pas d'embouteillage ~41,4 min)

Aujourd'hui, malgré les progrès observés depuis quelques années, la mobilité à Bruxelles affiche des **chiffres alarmants** sur nos modes de déplacement. Avec un taux de congestion de 38%¹, notre ville est **l'une des plus engorgées au monde**. Cet encombrement est majoritairement dû au nombre de **trajets courts effectués en voiture**. En effet, 48% des trajets de moins de 5 km dans la capitale sont parcourus en voiture.² Pourtant, les Bruxellois-e-s montrent progressivement une **volonté de changer** de mode de déplacement, comme l'atteste l'augmentation constante du nombre de cyclistes depuis 10 ans (130 cyclistes en moyenne par carrefour en heure de pointe en 2008 contre 350 en 2019)³. Avec une part modale de 35% à l'intérieur de la Région de Bruxelles Capitale,⁴ la marche devient même le moyen de transport favori des citoyen-ne-s.

Les modes de déplacement selon la région du domicile



INTRODUCTION



Cette volonté de transition vers les modes de déplacements actifs est encouragée pour certain·e·s par la crise sanitaire. En effet, Bruxelles Mobilité a observé une **augmentation du nombre de cyclistes** de 64% pendant l'année 2020 et une partie de ces cyclistes souhaitent garder leur nouvelle habitude de déplacement après la pandémie.

Une enquête indique d'ailleurs que les Bruxellois·e·s souhaitent faire 11% de leurs déplacements en vélo contre 5% avant la crise du coronavirus.⁵ Ces chiffres montrent bien **un intérêt grandissant** des citoyen·ne·s pour le deux-roues et justifient plus que jamais la naissance de projets en faveur de la transition vers des modes de déplacements durables. Peut-on encore imaginer la Grand-Place remplie de voitures ? Pourtant jusqu'en 1972, cette place emblématique de Bruxelles était un espace de stationnement pour les voitures.

C'est un bel exemple d'une transition difficile à enclencher **dans les mentalités** mais qui devient finalement une norme établie pour tout le monde. Dans une dizaine d'années, on peut espérer que l'idée d'une ville centrée sur les **flux** de voitures semblera aberrante pour la majorité des Bruxellois·e·s !



OBJECTIFS

be
**good
move**
be.brussels 

1

**0 blessé
> 0 mort
d'ici 2030**

2

**x4 le nombre
de cyclistes**

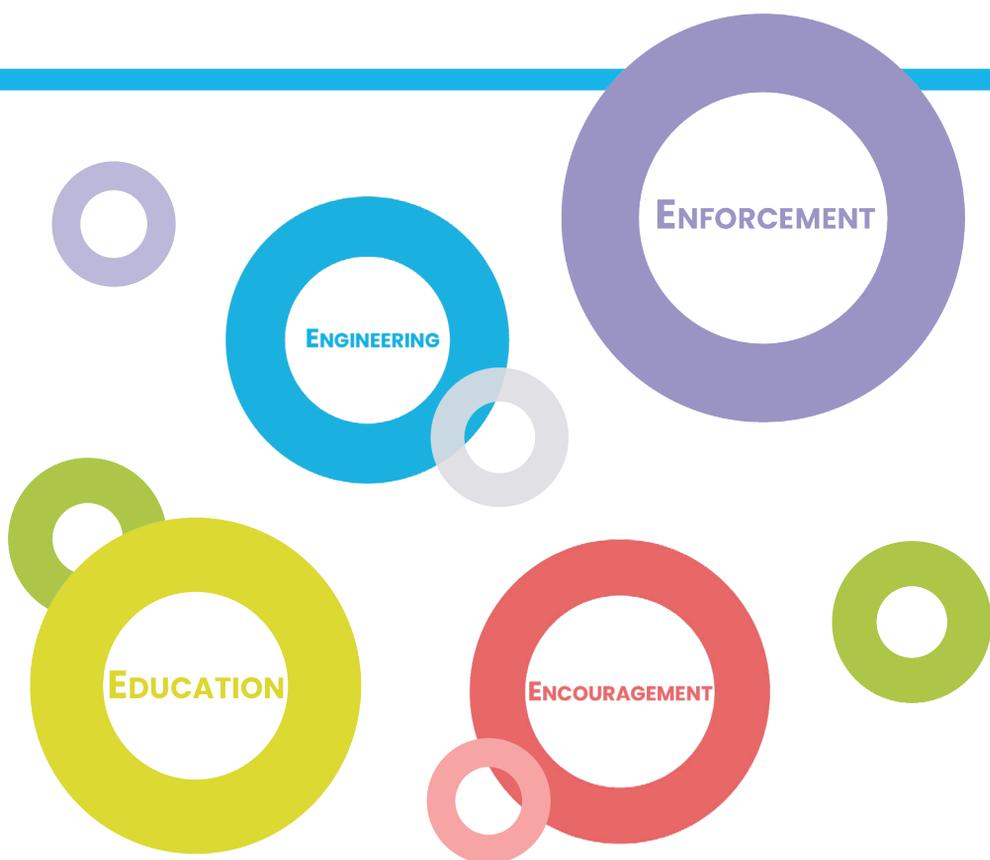
3

**-24% de
voitures**

**+ de
Living
Lab**

4

On sent l'envie d'un **changement de paradigme** qui s'installe dans l'esprit des citoyen·ne·s et dans la politique de mobilité de la ville. En effet, Bruxelles a des **ambitions fortes** pour concrétiser la **transition** vers une ville plus respirable : 0 mort·e et blessé·e grave pour 2030, augmenter par 4 le nombre de cyclistes, réduire de 24% le nombre de voitures et soutenir la création de **Living Lab**⁶ (espaces centrés sur les usager·ère·s permettant de tester des idées/projets/événements grandeurs nature). Certes, le **manque d'infrastructures cyclables** est pointé du doigt par la Région comme facteur défavorable à une meilleure politique cyclable, mais cette infrastructure n'est pas seule vectrice d'augmentation du nombre de cyclistes. Une politique cyclable efficace s'inscrit dans la mise en œuvre des 4 E, soit l'Engineering (les **infrastructures**), l'**Éducation**, l'**Encouragement** et l'Enforcement (**Evaluation, contrôle**).⁷ Ces trois derniers piliers peuvent être mis en place à travers divers projets de sensibilisation autour du vélo dans Bruxelles.



GOODMOVE

Les objectifs du plan régional de mobilité sont précis, et invitent à un **changement de comportement** et de **mentalité** des Bruxellois·e·s. Ce changement s'opérera plus aisément à l'aide d'une compréhension des **obstacles à la transition** vers le vélo que rencontrent les citoyen·ne·s. Les principales catégories de réticences⁸ face au vélo présentes à Bruxelles sont celles **liées aux infrastructures** et celles davantage liées au matériel et au manque d'imaginaire du vélo en ville. Les freins liés aux infrastructures sont par exemple:

Le sentiment de danger dans la circulation, le fait de ne pas se sentir à l'aise dans le trafic ainsi que des aménagements insuffisants. Le manque d'infrastructure renforce le sentiment d'insécurité des cyclistes, car il·elle·s sont amené·e·s à prendre des risques et à improviser sur la route : des indications parfois trop peu lisibles, incohérentes ou inexistantes en sont la cause.



Une infrastructure cyclable cohérente et séparée du trafic augmente la perception positive du vélo chez les cyclistes, notamment quant à leur propre sécurité et leur sentiment d'aisance. Cette transition vers des infrastructures dans lesquelles les cyclistes détiennent une réelle place attirée et assumée, augmente la part modale dans la ville. L'augmentation du nombre de cyclistes⁹ l'a d'ailleurs récemment prouvé grâce aux corona-pistes installées par Bruxelles. De plus, 62% des nouveaux "cyclistes corona" se disent **prêt·e·s à poursuivre leurs déplacements en vélo** si l'infrastructure propose un aménagement qui **évite le conflit avec le trafic motorisé**.¹⁰

Les freins¹¹ non liés aux infrastructures concernent quant à eux l'accessibilité à un vélo, le fait de ne pas avoir pensé à se déplacer à vélo, le vol, le relief et la météo, l'image sociale parfois péjorative du vélo, le problème d'équipement etc. Pourtant, la pratique du vélo amène souvent à reconsidérer ces freins et à les relativiser.

Il y a une différence nette¹² entre les freins des non-cyclistes et ceux des cyclistes. Par exemple, le manque d'aménagement et d'aisance deviennent les freins les moins importants comparés au frein d'une distance trop importante à parcourir, au transport d'enfant ou aux charges des cyclistes régulier·ère·s. Un **apprentissage** et une **sensibilisation** au vélo peut dès lors partiellement changer les mentalités des non-cyclistes pour les **aider à dépasser ces peurs** et ces freins, indépendamment des infrastructures.

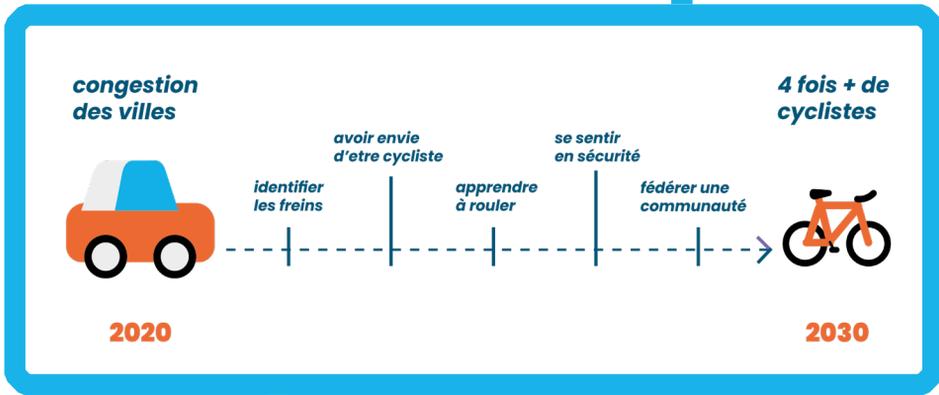


GOODMOVE

Ces obstacles d'infrastructures et d'accessibilité sont accentués par un **manque d'imaginaire autour du vélo**. Imaginer une **ville-vélo**, plutôt qu'une ville-voiture, changerait totalement la donne. Ce changement de point de vue est capital pour détruire des barrières pour le moment très solides. Atteindre cet objectif nécessite un accompagnement pour libérer l'utilisateur et faciliter son engouement pour le vélo.

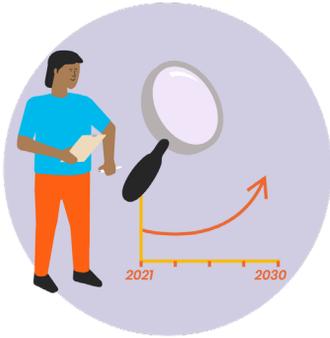


Après avoir saisi les **objectifs** et mieux situé les **freins**, nous nous sommes alors posé la question "Comment faire pour augmenter le nombre de cyclistes quotidien-ne-s à Bruxelles?". C'est cette question qui nous a guidé pour élaborer notre stratégie. Nous partons d'une ville aux infrastructures centrées sur la voiture pour aller vers une nouvelle manière d'envisager la mobilité, une **nouvelle façon d'imaginer la ville**.



Un but très intéressant formulé par M. Winkel, directeur de Pro Velo, est l'objectif "**0 débutant·e**" à Bruxelles. Nous voulons répondre au besoin des usager·ère·s de pratiquer le vélo en les guidant dans le moment où il·elle·s se sentent fragiles, dans leurs **premières expériences à vélo**. Nous nous rendons compte que près de deux semaines après l'utilisation d'un vélo, 85% des personnes vont continuer à faire du vélo régulièrement. Cela s'explique par l'**expérience positive** que vont vivre les usager·ère·s. Pour garder ce lien ténu dans la pratique du vélo dès le début, il est nécessaire de mettre à disposition des débutant·e·s une **formation** et du **matériel** de qualité (vélo, cadenas, système de transport d'enfant ou de charges adéquat...).

PRO VELO



Les objectifs que nous voulons atteindre en nous attaquant aux obstacles qui freinent la transition vélo trouvent des réponses dans l'**offre actuelle de Pro Velo**. L'ASBL a déjà en main les **leviers essentiels** et travaille à développer une **communauté de cyclistes** : sensibilisation, formations, expérience et mise à disposition de services vélo. Nous nous sommes appuyé-e-s sur cette force d'action existante pour construire ensemble un cadre et un processus qui renforce le travail de Pro Velo.

Afin de mieux comprendre la stratégie que nous avons pensé et mis en place, il faut s'intéresser de plus près à la collaboration entre le master DIS de l'ESA Saint-Luc et Pro Velo lors du **Vollenbike**. Cet événement s'adressant aux enfants scolarisé-e-s dans le quartier haut de Saint-Gilles ainsi qu'à leurs parents jouit d'une stratégie efficace : **cibler les écoles** afin de toucher les citoyen-ne-s de demain et les accompagner vers la mobilité du futur.

FORCES

Prêts de
vélo-enfants
sur place

Lieu
sécurisé

Évènement
festif, ludique,
sportif...



Rassure les parents
sur la pratique du vélo



FAIBLESSES

Organisation
disparate

Modules lourds
à porter et manipuler

Cédric est
seul à gérer



Manque
de matériels

MENACES

Mauvaise météo



Perte du soutien
de la Commune



Emplacement
déjà utilisé

OPPORTUNITÉS

Expliquer la pédagogie
implicite du projet

Les enfants sont
prêt.e.s à innover



Informar sur
la mobilité douce



Rassembler
les habitants
de St-Gilles

Observation sur le terrain



Observation
visuelle



Prototypage



Interviews
libres



Questionnaires

VOLLENBIKE BY PRO VELO

La première après-midi d'**observation** au Vollenbike nous a permis de cataloguer les points à renforcer sur l'événement. Notre participation à l'Afterwork Bike Experience nous a familiarisé avec les comportements cyclistes ainsi que les services proposés par Pro Velo. Lors de la deuxième après-midi, nous avons mis en place une première configuration, avec des **prototypes** de modules, une signalétique et des supports de communication dans l'espace, ainsi qu'une organisation générale sur la place.

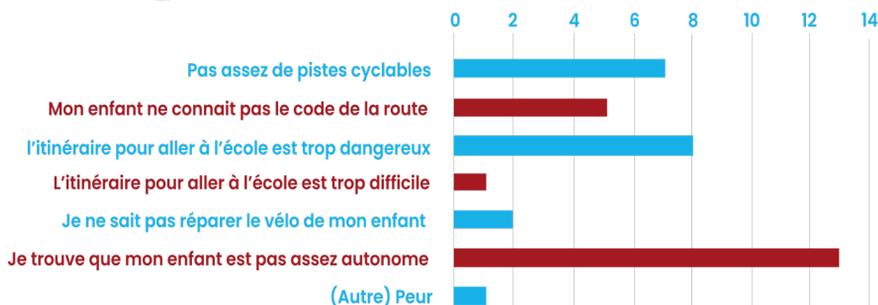
À la suite de cette journée, et faisant suite aux remarques récoltées auprès des participant·e·s concernant l'amélioration de l'évènement, nous avons **réajusté chaque prototype testé**. La dernière après-midi sur la place Morichar a ensuite permis de **tester une nouvelle disposition globale** de l'évènement avec nos nouveaux prototypes (modules, communication, parcours...).

Il en est ressorti que le Vollenbike est avant tout un événement convivial et festif pour **apprendre à rouler** à vélo aux enfants. L'évènement est aussi un cadre permettant à Pro Velo d'identifier **les besoins** des personnes sur le terrain. Notre expérience sur le Vollenbike d'octobre 2020 nous a notamment permis de mettre en lumière d'autres freins mentionnés par les usager·ère·s grâce à nos nombreux échanges.



Les inquiétudes des parents

Qu'est ce qui vous freine à laisser votre enfant rouler seul pour aller à l'école ?



Nous constatons majoritairement des freins liés à l'**autonomie** (ne pas avoir les capacités pour rouler seul-e) et le **besoin de prendre confiance** chez certain-e-s enfants. La pratique du vélo induit cette notion de responsabilité et d'**indépendance** qui dépasse le cadre de l'activité physique : elle encourage les enfants à exercer leur propre **liberté et citoyenneté**.

De plus, le Vollenbike permet un **espace de test**. Les essais réalisés durant l'édition d'octobre 2020 ont donné lieu à la construction d'un système **de plus en plus efficace et adapté** (communication, parcours, modules, stratégie) que l'on pourra peut-être déployer sur la place Morichar en mai 2021.



Enquête de satisfaction

Globalement, êtes-vous satisfait-e avec l'événement Vollenbike?

Très satisfait-e Satisfait-e Pas convaincu-e Déçu-e

Quelles étaient vos attentes pour l'événement Vollenbike?

Que mon enfant s'amuse avec ses amis ou frères et sœurs.
 Que mon enfant apprenne à faire du vélo.
 Réparer le vélo de mon enfant.
 Que mon enfant prenne confiance à vélo.
 Que mon enfant apprenne à aller en vélo à l'école.
 Autre _____

Vollenbike a-t-il répondu à vos attentes? Rajoutez une croix à côté des attentes qui n'ont pas été répondues.

Après Vollenbike, êtes-vous plus rassuré-e sur le fait de laisser votre enfant prendre son vélo seul pour aller à l'école? Oui Non *ça dépend de l'âge de l'enfant.*

Si non, qu'est ce qui vous freine à laisser votre enfant rouler seul pour aller à l'école? (Vous pouvez cocher plusieurs options)

Pas assez de pistes cyclables.
 Mon enfant ne connaît pas le code de la route.
 L'itinéraire pour aller à l'école est trop dangereux.
 L'itinéraire pour aller à l'école est trop difficile (trop loin, trop pentu).
 Il n'y a pas de vélo pour mon enfant.
 Je ne sais pas réparer le vélo de mon enfant.
 Je trouve que mon enfant n'est pas encore assez autonome.
 Autre _____

Seriez-vous intéressé-e par un vélobus, animé par un parent, qui amènerait votre enfant en vélo à l'école? (un vélo bus est un ramassage d'élèves parcourant le même itinéraire pour se rendre à l'école à vélo) Oui Non

Seriez-vous intéressé-e par une séance d'information sur la mécanique et la réparation de vélos avec votre enfant? Oui Non

Qu'est ce qui pourrait être ajouté ou amélioré au Vollenbike, selon vous?
Plus d'infos, attirer enfants et parents

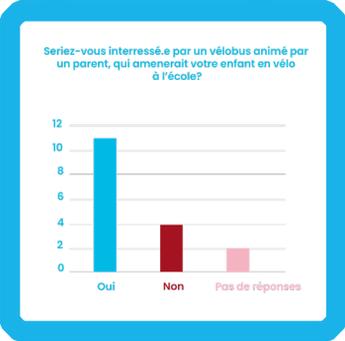
Quel âge a votre(s) enfant(s)? *7 ans et 4 ans*

À quelle école va votre(s) enfant(s)? *Ecole H. Aison*

Comment avez-vous entendu parler du Vollenbike?

Par l'école de mon enfant.
 Par un autre parent.
 En voyant ce qu'il se passe sur la place.
 Sur facebook.
 Autre _____

Merci d'avoir répondu à notre enquête, nous essayons de nous améliorer! 



VOLLENBIKE BY PRO VELO





GRANDE BÂCHE PERMANENTE



KIT DE MONTAGE DU VILLAGE VOLLERBIKE

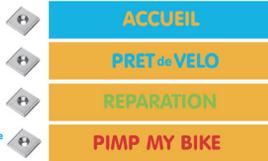
CONTENU :

- 1 boîte de rangement aux dimensions du vélo cargo
 - 1 bache informative (date & programme)
 - 2 banderoles Village Vollenbike
 - 4 bâches nominatives des stands
 - 5 panneaux en bois
 - 20 aimants
 - 12 songes à crochet
 - 7 pots de peinture
 - 1 perche pour peindre le sol
 - 3 beachs flag Village Vollenbike
- >> Notice intégrée au kit pour aider au montage du Village Vollenbike.

NOTICE



BÂCHES NOMINATIVES DES STANDS



PEINTURES



BANDEROLE VILLAGE VOLLERBIKE X2



PANNEAUX EN BOIS

PRO VELO

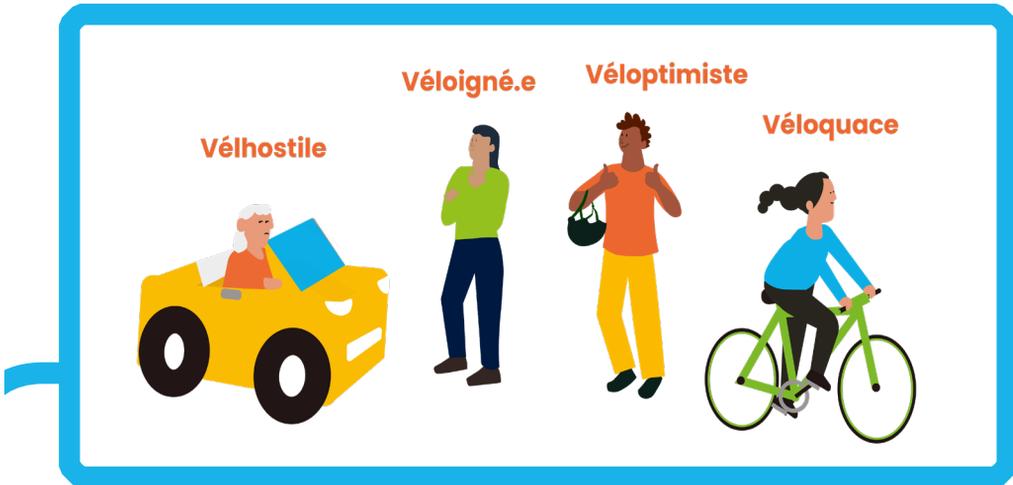
La méthode à l'œuvre dans le VollenBike est celle d'un **Living Lab** : un outil collaboratif que le plan Good Move utilise lui-même et favorise pour atteindre ses objectifs. Un Living Lab s'appuie sur la **dimension pragmatique**, avec une stratégie qui avance simultanément dans l'**analyse et la conception** :

On apprend directement sur le terrain, on comprend avec les utilisateur·rice·s et les personnes expérimenté·e·s dans ce domaine, pour ensuite créer des **solutions concrètes** en fonction des données récoltées. Au-delà des besoins soulevés en communiquant avec les usager·ère·s, un Living Lab permet de faire sortir de terre les besoins qu'il·elle·s n'arrivent pas à formuler, ainsi que ceux qui se présenteront dans le futur. C'est une stratégie qui se base particulièrement sur la **co-construction**, pour favoriser des **projets innovants**.



Grâce au Vollenbike, nous avons une méthode qui fonctionne et qui a fait ses preuves. Cette expérience nous dévoile d'**autres freins** à questionner et à solutionner pour que la pratique du vélo devienne un plaisir et une nécessité pour chacun.e. En effet, le manque d'autonomie à vélo, la peur de laisser les enfants rouler seul·e·s mais aussi l'envie de voir fleurir de nombreux événements autour du vélo et de sa pratique sont autant de points sur lesquels il est nécessaire de travailler.

Nous avons ainsi identifié **4 profils d'usager·ère·s** en fonction de leur avancée vers une pratique du vélo au quotidien, pouvant être résumés comme tels :



Les Vélhostiles : Individu-e-s les plus réfractaires au vélo, tels que certains les automobilistes

Les Véloigné-e-s : Individu-e-s non réfractaires au vélo mais ne se sentant pas concerné-e-s par sa pratique (quotidienne voire occasionnelle). C'est la tranche de personne la plus importante à accompagner, il faut qu'il-elle-s rencontrent le moins d'obstacles possible dans leurs premières expériences à vélo.

Les Vélooptimistes : Individu-e-s enthousiastes voulant intégrer la pratique du vélo dans leur quotidien. Peu ou moyennement informé-e-s, en demande de solutions.

Les Véloquaces : Individu-e-s conquis-e-s par la pratique quotidienne du vélo. Ces personnes sont d'ores et déjà engagées, et développent peu à peu des communautés cyclistes. Elles sont très informées.

Comment peut-on avoir un impact sur des freins nécessitant un changement de mentalité, dans le but d'arriver à un basculement de comportement ?

Cette méthode du **Living Lab** n'a pas montré toutes ses capacités : la suite logique du Vollenbike se déploie sur une échelle différente, grâce à laquelle nous pouvons décupler nos méthodes et avancer vers **un projet plus ambitieux**. La cible n'est alors plus seulement les enfants des écoles de Saint Gilles, mais bel et bien tout-e-s les citoyen-ne-s de Bruxelles, cyclistes ou non cyclistes, engagées ou réfractaires.

