

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Septembre 2017

Rapport au Parlement flamand

Pistes cyclables en Flandre - Mise en œuvre et résultats du réseau cyclable fonctionnel supralocal

La Cour des comptes a examiné si les pouvoirs publics flamands sont parvenus à développer le réseau cyclable fonctionnel supralocal (BFF) en Flandre de manière à accroître la sécurité routière et l'utilisation du vélo. Elle a observé que la mise en œuvre du BFF était lente. Par ailleurs, la sécurité routière des cyclistes s'est dégradée ces dernières années en Flandre et la proportion prévue de déplacements fonctionnels à vélo n'a pas été atteinte. Enfin, tant le budget que le coût du BFF manquent de transparence.

BFF

Le réseau cyclable fonctionnel supralocal (BFF) a été conçu comme un réseau de liaisons supralocales pour les déplacements fonctionnels, notamment entre le domicile et le lieu de travail, l'école ou les commerces. Prévu essentiellement pour parcourir des distances de cinq à dix kilomètres, il se voulait complémentaire au réseau cyclable récréatif. L'aménagement d'une bonne infrastructure de pistes cyclables sur le BFF était considérée par les pouvoirs publics flamands comme l'un des moyens permettant d'encourager l'utilisation du vélo et d'améliorer la sécurité routière.

Davantage de vélos et une meilleure sécurité – objectif non réalisé

Bien que la sécurité routière se soit améliorée en général au cours de la période 1999-2016, elle s'est détériorée pour les cyclistes. En 2016, on a enregistré 55 décès, 846 blessés graves et 7.179 blessés légers parmi les cyclistes. Le nombre de cyclistes tués ou gravement blessés a certes diminué entre 1999 et 2016, mais le nombre de blessés légers a augmenté de 35 %. Les cyclistes représentent ainsi plus d'un quart des victimes d'accidents de la route. Par ailleurs, l'utilisation du vélo n'a pas connu une croissance suffisante. Alors que les pouvoirs publics flamands misaient sur une proportion de près d'un déplacement fonctionnel sur cinq effectué à vélo, elle n'a atteint que 11 % en 2015-2016. Depuis 2012-2013, l'utilisation du vélo est toutefois en légère hausse pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école.

Lenteur de l'aménagement des pistes cyclables

Le BFF conceptuel couvrait au départ 11.000 km. La Région flamande devait assurer la gestion de 3.481 km, le reste relevant de la compétence des provinces et des communes. D'après le dernier inventaire datant de 2012, le BFF conceptuel a été étendu à 12.086 km. La mise en œuvre de ce réseau a nécessité l'aménagement ou la rénovation de l'infrastructure de pistes cyclables sur les routes. Toutefois, les pouvoirs publics flamands n'ont pas une idée précise des travaux réalisés sur le BFF, si bien que la Cour des comptes n'a pas pu reconstituer la situation du BFF avec certitude. Le développement du BFF est lent : environ 75 km de nouvelles pistes cyclables sont aménagées par an. Il reste encore à en aménager 3.637 km et à rénover 4.444 km. À ce rythme, l'achèvement complet du BFF prendra encore une cinquantaine d'années, alors que le réseau devait être terminé pour la fin 2012. En outre, moins d'un tiers des pistes cyclables du BFF répondait aux normes de qualité en

2012. Jusqu'à présent, le rapportage effectué par le département Mobilité et Travaux a été incomplet, peu transparent et souvent dépassé. Jusqu'à ce jour, le BFF n'a pas été suffisamment jugé prioritaire par les différents partenaires chargés de la réalisation de l'infrastructure de pistes cyclables.

Gestion et organisation déficientes

Avec le plan de mobilité de la Flandre, le plan global vélo (2002) et le vade-mecum de l'infrastructure cyclable (2003), la mise en œuvre du BFF repose sur une politique cohérente et étayée. Cette politique misait fortement sur la participation des pouvoirs locaux (communes et provinces), mais la collaboration prévue entre les niveaux de pouvoir a fait défaut et diverses réorganisations au sein du département Mobilité et Travaux publics ont entraîné un éparpillement des tâches et une perte d'efficacité. L'autorité flamande a désigné un gestionnaire vélo coordinateur, mais ne lui a attribué que des compétences limitées en matière de pilotage. Entre 2010 et 2014, une équipe vélo a élaboré des programmes pluriannuels intégraux d'investissements cyclistes, qui ne contenaient toutefois pas de calendrier ni d'estimation des coûts et qui ne tenaient guère compte du BFF. Le gestionnaire des voiries flamandes (*Agentschap Wegen en Verkeer*) n'avait pris que sur ses propres projets de pistes cyclables. S'il disposait bien d'un instrument objectif de définition des priorités, la planification objective a souvent été contrariée par des considérations ponctuelles d'ordre pragmatique. Un plan d'investissement vélo 2017-2019 a finalement été présenté début 2017, même s'il ne propose toujours pas de vision globale de développement.

Manque de clarté dans le budget et les dépenses

Le coût du BFF demeure assez flou. Dans son plan de mobilité, le gouvernement l'a estimé à 752 millions d'euros, mais cette évaluation n'a jamais été actualisée et concernait seulement la partie des routes régionales et non les routes locales. Les budgets flamands ne sont pas non plus transparents sur le plan des investissements relatifs aux pistes cyclables et ne font pas la distinction entre ces investissements selon qu'ils relèvent ou non du BFF. L'ambition d'investir 100 millions par an pour des pistes cyclables n'a pas été réalisée. En l'absence d'informations précises, la Cour n'a pas pu déterminer exactement le montant affecté au BFF entre 2002 et fin 2016. En ce qui concerne les projets de subventions, seule la moitié des montants approuvés a effectivement été payée, ce qui indiquerait que les projets n'ont été réalisés qu'à moitié.

Réaction du ministre

Le ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics a souscrit aux observations et recommandations de la Cour des comptes. Il a évoqué une série de mesures récemment adoptées et annoncé des initiatives supplémentaires. Il a souligné que le BFF demeure le fil conducteur pour le développement du réseau cyclable et que l'ambition d'investir 100 millions d'euros par an fait l'objet d'un suivi strict. La Cour estime que certaines de ces mesures et initiatives peuvent suffire, pour autant qu'elles soient mises en œuvre effectivement, mais que d'autres ne garantissent pas suffisamment que les lacunes seront comblées.

Informations destinées à la presse

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés, des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour des comptes travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.



Cour des comptes

Le rapport *Pistes cyclables en Flandre : Mise en œuvre et résultats du réseau cyclable fonctionnel supralocal* a été transmis en néerlandais au Parlement flamand. Ce rapport (en néerlandais) et le présent communiqué de presse sont disponibles sur le site internet de la Cour des comptes (courdescomptes.be).

