

 ECHOS DE LA REGION

Bruxelles mise sur
les vélos-cargo

 SOUS LA LOUPE

Ville 30 : Focus signalisation

 HOMMAGES

Le réseau des CEMA
perd un des siens

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



FOCUS : EVOLUTION DU TRAFIC EN PÉRIODE DE (DÉ)CONFINEMENT

TRIMESTRIEL N° 58



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Sophie van den Berghe, Jean-Michel
Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Gauthier Libeau, Sophie Van den Berghe,
Charlotte De broux, Julie d'Oultremont

PHOTO DE COUVERTURE :

Shutterstock

Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de Bruxelles-
Capitale et l'Association de la Ville et des
Communes de la Région de Bruxelles-
Capitale, ASBL

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET
COMMUNES DE BRUXELLES

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles
Tél 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

mobilite@sprb.brussels

mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

ÉVOLUTION TRAFIC EN PÉRIODE DE CONFINEMENT
ET DE DÉCONFINEMENT COVID-19..... 04

NOS COMMUNES

LA CRISE SANITAIRE ET LA MOBILITÉ DANS NOS COMMUNES..... 10

ÉCHO DE LA RÉGION

BRUXELLES MISE SUR LES VÉLOS-CARGO POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ
DE L'AIR..... 12

SOUS LA LOUPE

VILLE 30 : FOCUS SIGNALISATION 14

ACTUALITÉS

LA MOBILITÉ, ÇA SE PARTAGE 17

HOMMAGES

LE RÉSEAU CEMA PERD UN DES SIENS 19

EDITO

La crise sanitaire que nous traversons a eu un impact important sur la mobilité et sur nos habitudes de déplacement. Le télétravail imposé aux entreprises durant le confinement – et toujours recommandé au moment d'écrire ces lignes - a réduit drastiquement le flux automobile et pousse les managers à revoir durablement leur stratégie de gestion d'entreprise. Dans le même temps, des milliers de citoyens ont préféré la marche à pied ou le vélo à l'utilisation des transports en commun afin de limiter les risques de transmission du covid 19. Tous ces changements rapides ont encouragé les pouvoirs publics – Région et Communes – à prendre des mesures de mobilité temporaires (sous la forme de tests) ou définitives en faveur des modes actifs. La crise contribue à accélérer ainsi les transformations fondamentales de notre société qui visent à améliorer la qualité de vie dans nos grandes villes. Nous avons vu se multiplier au cours des derniers mois des pistes cyclables, des zones de rencontre, des rues réservées au jeu, des projets de réaménagement, etc. Certains aménagements ou projets d'aménagement soulèvent aujourd'hui des débats. Il est important à cet égard que la crise ne soit pas perçue comme un effet d'opportunité saisi par les autorités pour confisquer une certaine forme de démocratie et de transparence dans les décisions, mais bien comme un moment important pour repenser la durabilité de notre société et poursuivre la réorganisation de son système de mobilité.

L'enjeu pour les mois qui viennent sera celui de la durabilité des changements de comportement constatés au cours de cette crise. Le retour à la « normale » pourrait engendrer un retour aux (mauvaises) habitudes aussi... mais la normale de demain sera-t-elle la même que celle d'hier ?

Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière vous propose d'analyser l'évolution du trafic en mode (dé)confinement et de parcourir à titre d'exemples quelques-unes des mesures que les communes bruxelloises ont adoptées durant la crise. Nous vous présentons aussi le projet européen « Cairgo Bike » piloté par Bruxelles Mobilité qui vise à améliorer la qualité de l'air en encourageant l'utilisation du vélo-cargo pour le transport de marchandises et de personnes, pour un usage professionnel ou particulier. Ce projet s'inscrit en complément idéal de l'appel à projets aux communes, lancé en 2020, visant notamment le soutien financier aux communes désireuses de tester ce type de transport. Enfin, nous ferons un point sur l'état d'avancement du vaste projet de mise en « Ville 30 » de l'entièreté de la Région de Bruxelles-Capitale au travers d'un focus technique sur la question de la signalisation routière.

L'avenir nous dira si nous avons pu transformer l'essai et provoquer un réel changement de comportement vers une société plus durable...

La rédaction

> Gauthier LIBEAU, Centre de Mobilité, Bruxelles Mobilité

ÉVOLUTION TRAFIC EN PÉRIODE DE CONFINEMENT ET DE DÉCONFINEMENT COVID-19

Le début de cette année 2020 aura été marqué par la pandémie de COVID-19 qui a entraîné un confinement de la Belgique à partir du 18 mars jusqu'au déconfinement progressif et avec une évolution variant de semaine en semaine. Le confinement aura bouleversé les habitudes du million de Bruxellois, des centaines de milliers de navetteurs inter-régionaux et par la même occasion leur mobilité. Voyons quelles ont été ces évolutions entre mars et fin juin.

UNE VUE GLOBALISÉE SUR BRUXELLES

Le Centre de Mobilité a suivi l'évolution de la mobilité dans la Région par le biais de différents canaux, en fonction des modes de transport. Pour l'analyse routière, nous avons des comptages automobiles permanents et ponctuels au sein du réseau routier régional bruxellois, les caméras (Mobiris), les données liées à la zone basse émission (LEZ) via Bruxelles Environnement, les données d'opérateurs GPS (Google, Tom tom), d'acteurs de la téléphonie (Google, ODIQ), et les comptages du Vlaams Verkeerscentrum pour les voiries de la Région flamande (Ring 0 et connexions à Bruxelles).

Pour le trafic cycliste, nous disposons de comptages permanents et ponctuels, ainsi que des caméras trafic.

La STIB, quant à elle, veille sur son réseau et nous transmet ses statistiques de fréquentation.

Cet ensemble d'informations et d'interlocuteurs permet au Centre de Mobilité d'avoir une vue globalisée et multimodale sur la Région de Bruxelles-Capitale.

LE TRAFIC AUTOMOBILE

Afin d'obtenir un indicateur nous permettant d'avoir une vue sur l'évolution du trafic automobile en Région bruxelloise, les comptages d'une dizaine de tunnels bruxellois¹ ont été suivis.

Une valeur de référence, la « Moyenne 2019 », a été établie sur base des données de mars 2019 car dès mi-février 2020, l'effet COVID-19 se faisait ressentir et nous constatons une légère baisse du trafic par rapport aux semaines précédentes. Les mardis et jeudis ont été sélectionnés étant donné que la densité du trafic y est plus importante de manière générale. Nous avons limité les heures d'analyse entre 6 et 22h pour intégrer les heures

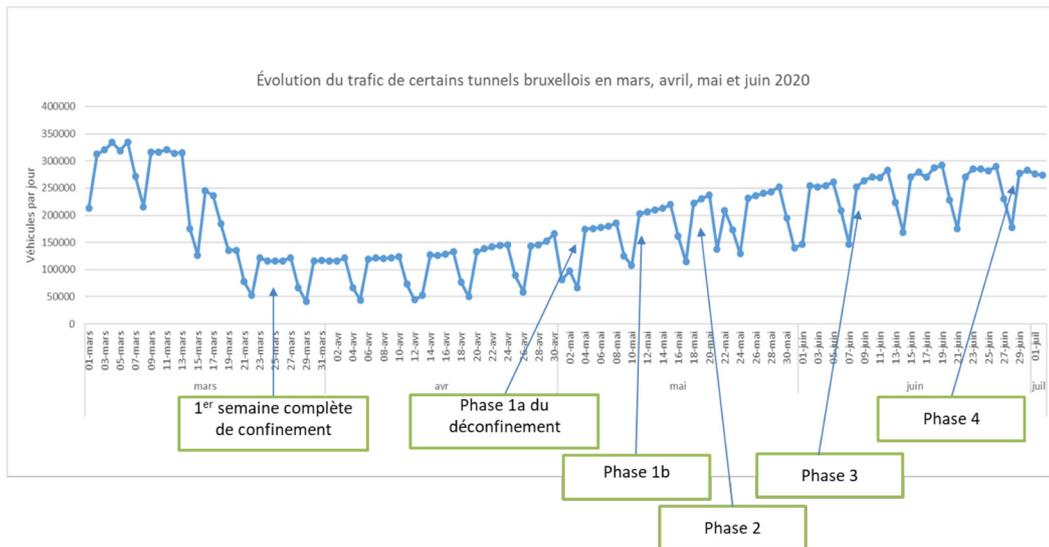
d'affluence tout en évitant les biais induits par les fermetures de maintenance des tunnels.

Le mercredi 18 mars, à partir de midi, le Conseil National de Sécurité (CNS) décide la mise en place d'un confinement généralisé en Belgique. Le lendemain ne fut pas le jeudi avec le plus faible trafic, sans doute dû à un délai d'adaptation aux mesures de confinement. La semaine des mardi 24 et jeudi 26 mars a vu le trafic diminuer en moyenne de 62 %, allant de -50 à -80 % selon les tunnels.

Alors que le confinement est en cours, sans changement dans les décisions du CNS et les contraintes imposées, nous constatons une augmentation de la circulation automobile allant jusqu'à +25 % entre la première semaine de confinement et la dernière semaine avant l'amorce du déconfinement, 28-30 avril 2020. La phase 1A du déconfinement, le 4 mai 2020, a marqué une augmentation du trafic de +42 %. La phase 1B, le 11 mai, a renforcé cette croissance du trafic à 63 %. La phase 2, le 18 mai, atteint une augmentation de 76 %. La phase 3 du déconfinement, le 8 juin, voit une augmentation du trafic de 101 % depuis la première semaine de confinement. Bien que le trafic ait doublé depuis le début du confinement, il reste à -27 % des volumes de la Moyenne 2019. La dernière semaine de juin, à l'approche de la phase 4 du déconfinement, le trafic est 17 % inférieur à cette moyenne de référence.

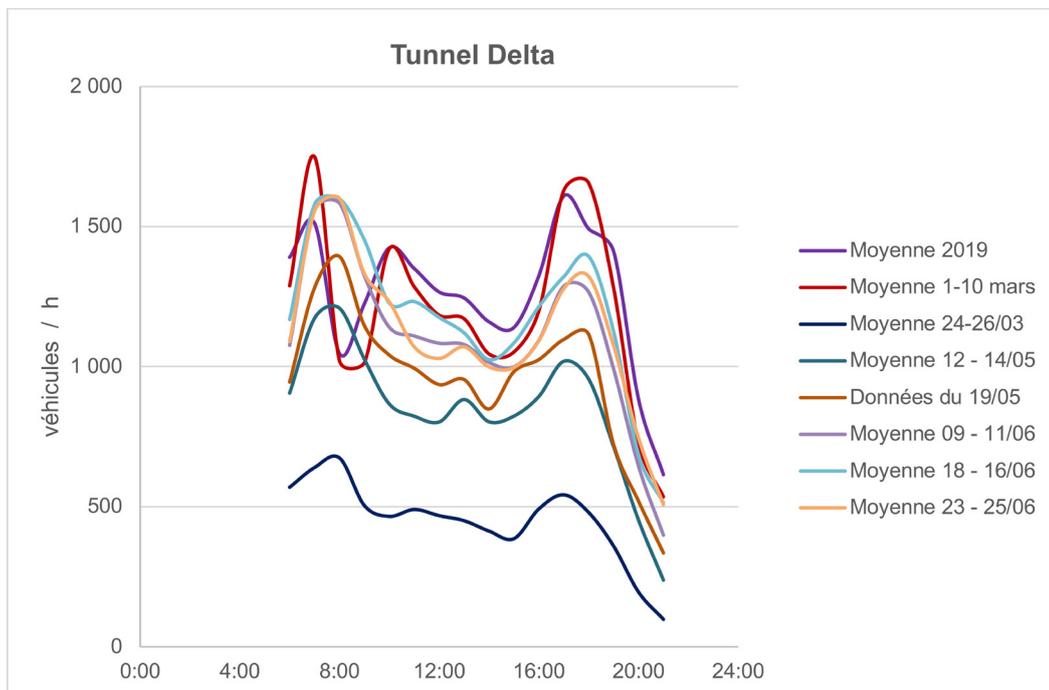
Le graphique ci-après montre l'évolution quotidienne du trafic dans les tunnels sélectionnés. L'alternance entre les jours de semaine et de week-end ou fériés y est visible, ainsi que l'effet du confinement sur le volume du trafic et les phases de déconfinement les lundis des phases 1A, 1B et 2. L'entrée en phase 3 a été moins marquée que les précédentes.

1. Les dix tunnels suivis sont : Porte de Hal, Louise, Botanique, Rogier, Belliard, Cinquantenaire, Reyers, Montgomery, Stéphanie et Delta.



Par la diminution du nombre de véhicules en circulation au sein de la Région, ainsi que sur les axes d'accès à celle-ci, un déplacement de l'heure de pointe du matin a été constaté. Par exemple, dans le tunnel Delta, ci-dessous, nous pouvons visualiser que le pic de l'heure de pointe du matin s'est déplacé de la 7^e à la 8^e heure de la journée.

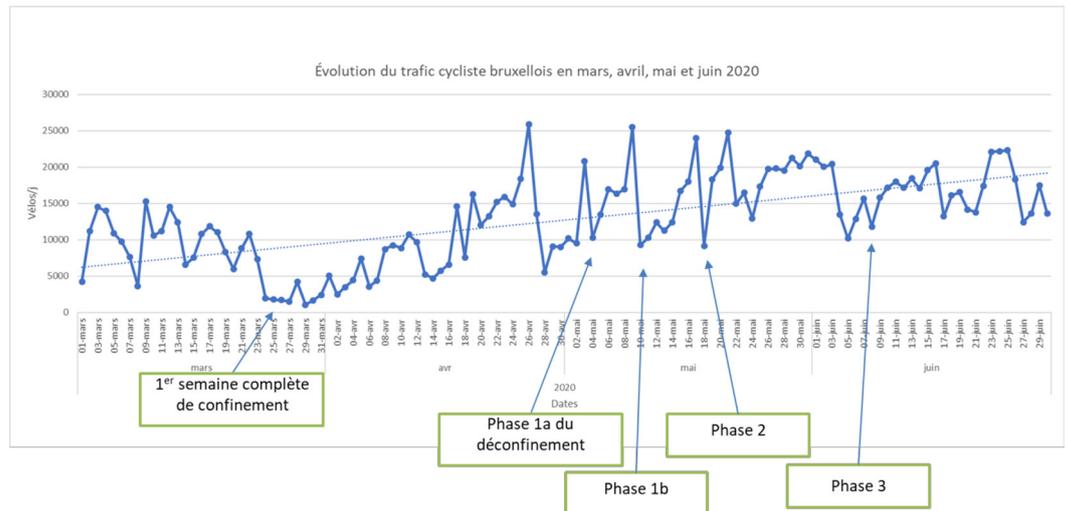
Comme dans les autres tunnels bruxellois, au fur et à mesure des semaines, les courbes évoluent vers les volumes de la Moyenne 2019. Il sera intéressant de voir comment évoluent ces courbes durant la période estivale et à la rentrée.



LE TRAFIC CYCLISTE

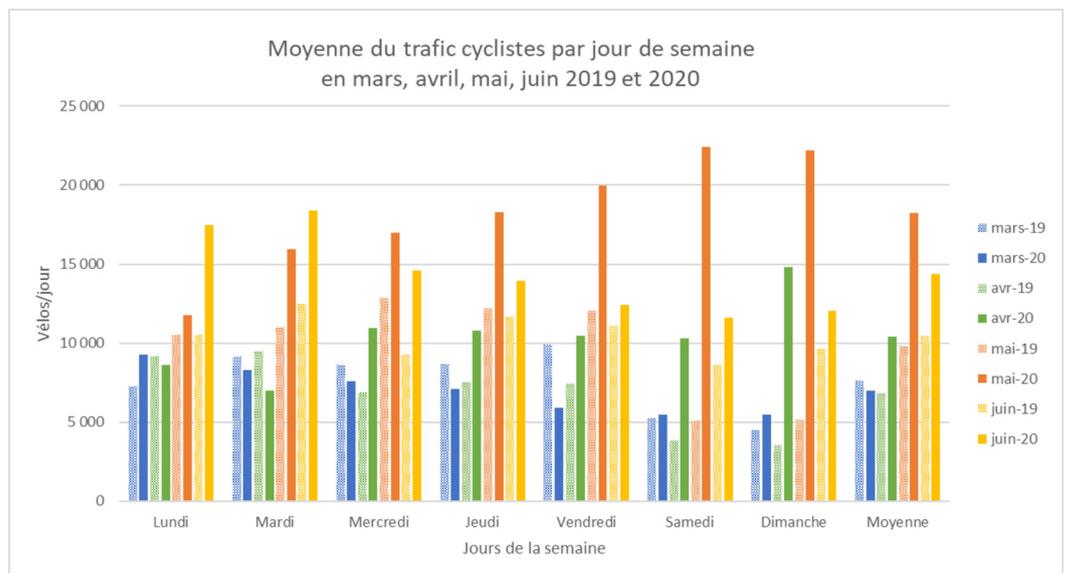
Bruxelles Mobilité dispose de treize points de comptages permanents sur des pistes cyclables et réalise annuellement des comptages ponctuels, en partenariat avec Provélo. Comme pour le

trafic routier, nous pouvons constater une baisse importante de la circulation cycliste à partir du confinement généralisé durant la semaine du 23-29 mars 2020. Une augmentation progressive est visible à partir du week-end du 17 avril, dépassant les volumes des semaines précédentes.



Le graphique ci-dessous nous montre qu'à l'exception de mars, le trafic a été plus important durant les précédents mois de 2020 que durant ces mêmes mois de 2019. En 2019, le trafic durant les jours de semaine était plus important que celui du week-end. En avril et mai 2020, les jours de week-end égalent ou dépassent les jours de semaine.

À partir de juin 2020, nous remarquons que la distribution du trafic entre les week-ends et les jours de semaine change, avec une augmentation du trafic les lundis, mardis et mercredis et une baisse les samedis et dimanches, mais surtout une diminution du nombre de cyclistes comptabilisés.



Le tableau suivant totalise le nombre de cyclistes mesuré sur nos différents points de comptages permanents entre les mois de mars, avril et mai de l'année 2019 et 2020 et permet de voir l'évolution

de la répartition entre les jours de semaine et de week-end d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre.

Nombre de cyclistes comptabilisé par jour du mois								
	mars-19	mars-20	avr-19	avr-20	mai-19	mai-20	juin-19	juin-20
Lundi	29.121	46.289	45.875	34.436	42.059	47.043	42.045	87.320
Mardi	36.686	41.395	47.459	27.879	43.987	63.860	49.807	92.088
Mercredi	34.567	38.005	34.489	43.859	51.351	67.878	37.076	72.980
Jeudi	34.618	35.404	37.757	43.275	48.822	73.093	46.559	69.848
Vendredi	39.608	29.610	37.144	41.843	48.240	79.989	44.470	62.175
Samedi	20.957	27.314	19.287	41.156	20.355	89.634	34.387	57.941
Dimanche	18.068	27.326	17.758	59.222	20.628	88.885	38.641	60.202
Moyenne	30.518	35.049	34.253	41.667	39.349	72.912	41.855	71.793
Somme	213.625	245.343	239.769	291.670	275.442	510.382	292.985	502.554
Evolution	15 %		22 %		85 %		72 %	

Villo !, l'un des opérateurs de location de vélos en Région bruxelloise, est resté opérationnel durant la période de confinement. Ses données d'utilisation confirment les tendances observées par nos comptages, ce qui se marque par une baisse de l'utilisation durant les jours de semaine de mars et avril. Une baisse moins marquée durant les week-ends, voire une utilisation plus importante les dimanches d'avril, et une utilisation nettement plus importante que l'année précédente durant les week-ends de mai.

Une étude qualitative auprès des usagers pourrait certifier que durant la période de confinement, l'usage du vélo a été essentiellement récréatif. Une majorité d'entreprises favorisant le télétravail, la fermeture des activités et loisirs, la croissance des ventes auprès des vélocistes, entre autres, laissent supposer qu'une part importante de cet usage du vélo était dédiée aux loisirs. Suite aux différentes phases de déconfinement, la variation de la répartition jour de semaine/week-end, ainsi que la réapparition d'un pic en heures de pointe du matin, peuvent représenter le retour des trajets domicile-travail à vélo.

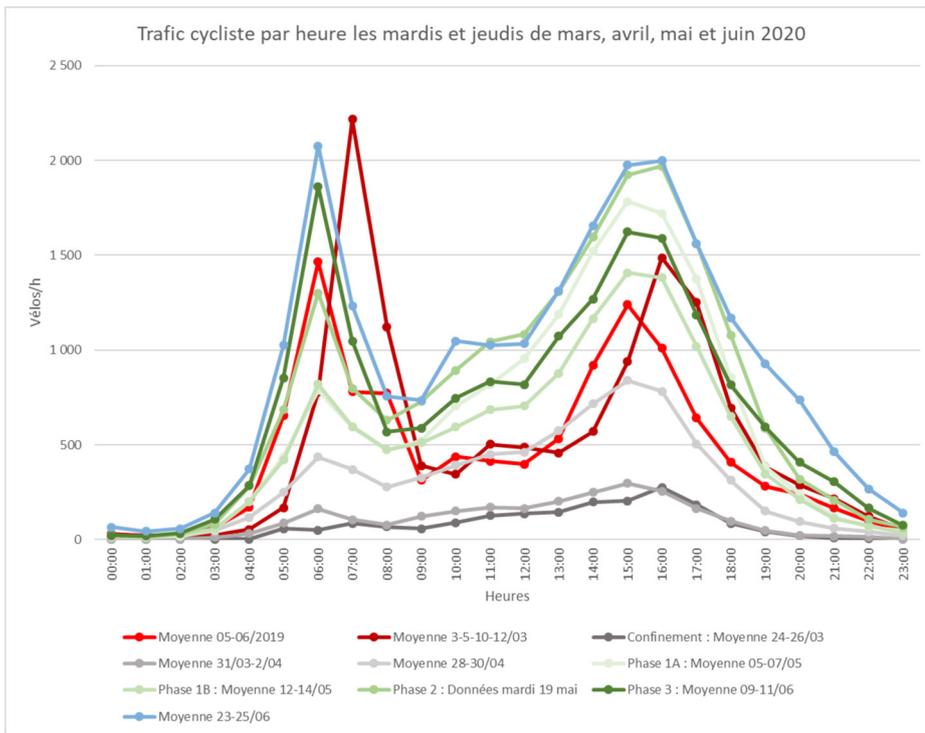
Par ailleurs, les mois de mars, avril et mai 2020 ont été particulièrement ensoleillés par rapport à ceux de l'année 2019, si l'on se réfère aux données d'insolation de l'IRM². Dès lors, outre les facteurs sanitaires et sécuritaires, le facteur météorologique

peut avoir eu une influence importante et permis aux personnes confinées de se balader à vélo.

Si nous nous intéressons aux heures de déplacement avec le graphique ci-dessous, représentant la répartition du trafic cycliste des mardis et jeudis durant les heures d'une journée, nous constatons qu'avant le confinement, les heures de pointe étaient clairement marquées, avec un maximum plus important en matinée qu'en soirée. À partir du confinement, une baisse importante de la fréquentation sur les pistes cyclables mesurées est perceptible. Au fur et à mesure des semaines, le trafic a repris, avec un changement de la distribution entre les heures de pointe du matin et du soir. L'heure de pointe du matin est deux fois plus faible, en termes de volume, par rapport à celle du soir, alors qu'avant le confinement, la proportion entre la matinée et le soir était égale, voire légèrement supérieure en matinée. Nous supposons que cet effet de changement de distribution est constitué en grande partie par du vélo de loisir durant l'après-midi.

Suite aux différentes phases de déconfinement, le pic de l'heure de pointe du matin progresse peu à peu pour finalement surpasser la moyenne des mois de mai-juin 2019 entre les phases 2 et 3 du déconfinement, alors que l'heure de pointe depuis la phase 1A.

2. Ensoleillement en mars 2020 162h, contre 107h en 2019, soit une augmentations de +51 % ; en avril 2020 278h contre 201, soit une augmentation de +38 % ; en mai 301h contre 182h, soit +65 %. Source : <https://www.meteo.be/fr/climat/bilans-climatologiques/>, consulté le 12/06/2020.

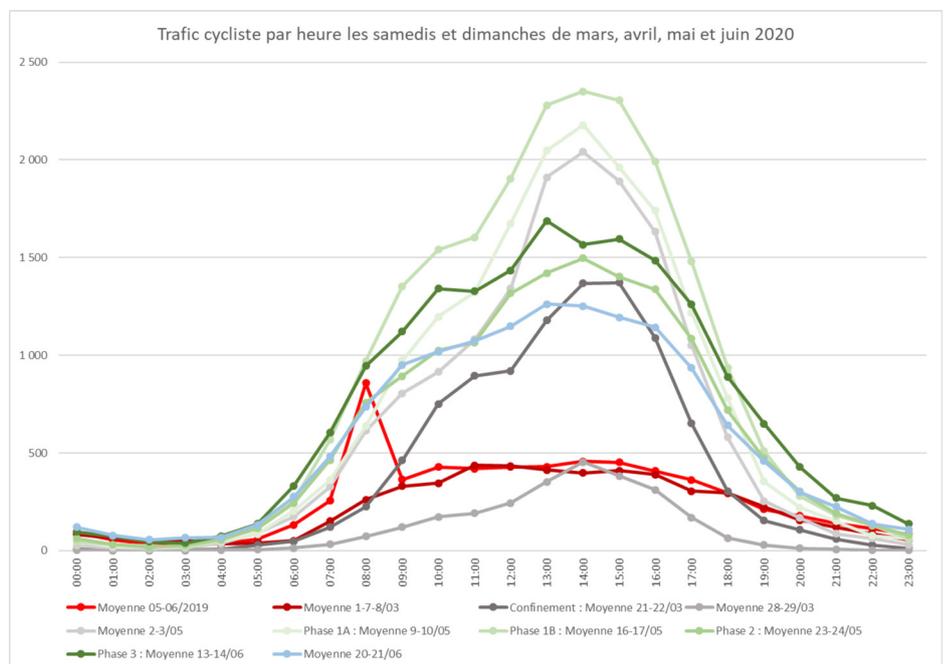


En semaine, entre mars et juin, les pistes cyclables les plus fréquentées étaient celles du quai des Charbonnages, de la chaussée de Vilvorde et de la rue de la Loi, représentant un peu moins de la moitié du trafic sur les 13 pistes mesurées. Les pistes ayant eu les croissances de trafic les plus importantes étaient celles du boulevard du Souverain, du boulevard de la Woluwe et de l'avenue de l'Exposition.

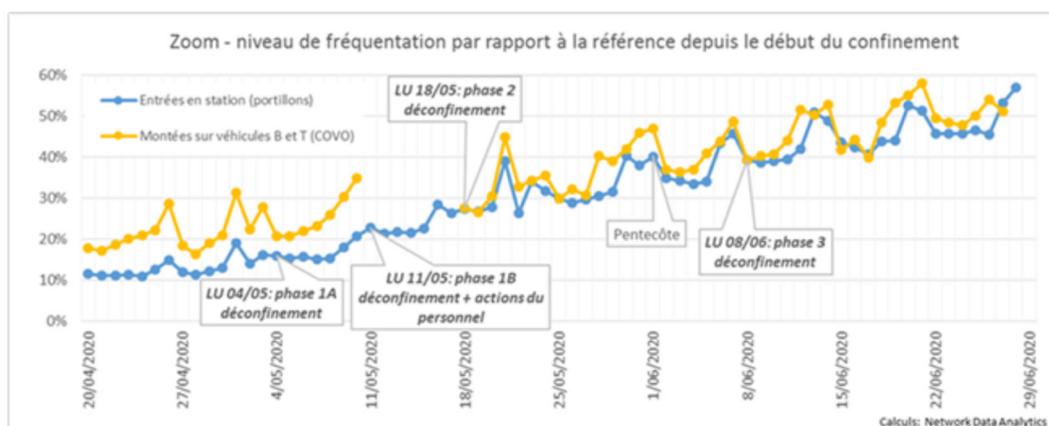
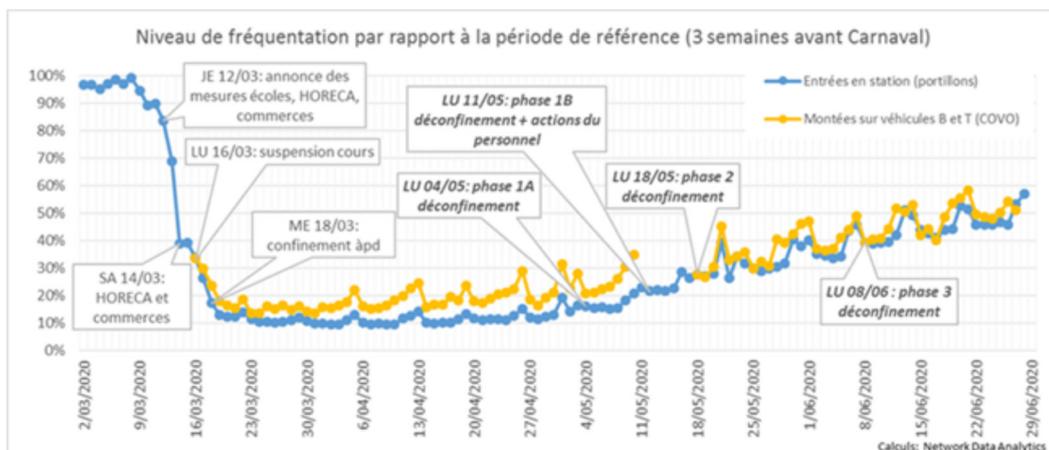
Une analyse des données horaires du week-end nous montre que le trafic cycliste en mai-juin 2019 et début mars 2020 était relativement faible par rapport aux volumes qui ont suivi l'entrée en confinement. De manière générale, le trafic a augmenté au fur et à mesure du confinement pour finir par diminuer à partir des phases de déconfinement. Comme précité, le facteur météo peut avoir une influence sur le trafic cycliste, ce qui s'est produit le w-e du 28-29 mars, où le dimanche fut venteux et nuageux, faisant que la fréquentation dénote avec les autres courbes de mars-avril-mai.

Les pistes cyclables les plus fréquentées les week-ends sont celles de la chaussée de Vilvorde, du quai des Charbonnages et du boulevard du Souverain, totalisant plus de la moitié du trafic des 13 pistes cyclables entre mars et juin.

Début mai, la croissance la plus importante du trafic cycliste était constatée aux chaussées de Vilvorde, boulevard du Souverain et avenue de l'Exposition. Le trafic y a quadruplé.



LA FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN



Source : STIB

La fréquentation du réseau de la STIB a fortement diminué avant même le confinement généralisé, suite à la suspension des cours, entre autres. Fin juin, la demande en souterrain représente 49 % de la demande habituelle et la demande en surface est à 51 %. Le week-end reste proportionnellement plus fréquenté que les jours ouvrables.

Le confinement engendré par le COVID-19 a, un impact direct sur l'ensemble de la mobilité en

Région bruxelloise. Tous les modes de transport sont concernés. Les phases de déconfinement en cours voient une augmentation progressive du trafic automobile, contrairement au trafic cycliste qui, après une augmentation, se réduit quelque peu. L'arrivée de la période estivale et par la suite la rentrée scolaire vont nous confronter à des nouvelles situations inédites dont nous ignorons encore les tendances, mais que le Centre de Mobilité ne manquera pas de suivre. 

> Sophie VAN DEN BERGHE, Conseillère en mobilité, Brulocalis

LA CRISE SANITAIRE ET LA MOBILITÉ DANS NOS COMMUNES

La crise inédite à travers laquelle nous sommes en train de passer a un impact direct sur notre mobilité. Lors du confinement, nous avons pu goûter aux rues calmes, exemptes de circulation ; ensuite, la vie a repris son cours avec ses déplacements, mais avec une part croissante donnée aux piétons, aux cyclistes, aux terrasses, aux jeux, aux parcs... Une opportunité pour reconquérir cet espace public jusqu'alors principalement dédié à la voiture.

Dès le début du déconfinement, au mois d'avril, la Région a encouragé et soutenu les communes dans la création temporaire des zones de rencontre, rues cyclables ou d'autres solutions permettant de se déplacer à pied ou à vélo en respectant les distanciations sociales. Au moins 16 communes ont répondu à l'appel et ont pris des mesures, notamment en créant des zones résidentielles.

Ensuite, est venu l'appel à projet « Bruxelles en vacances » à destination des associations qui avait également comme objectif de rendre l'espace public aux Bruxellois le temps des vacances : créer des espaces de rencontre et de séjour, donner plus de place aux enfants pour qu'ils puissent jouer dehors en toute sécurité, apporter plus de verdure en ville pour améliorer le cadre de vie, bref plus d'espace pour vivre, jouer, flâner et respirer. Pas moins de 46

projets ont été sélectionnés dans 13 communes de la capitale.

La création de nombreuses pistes cyclables prévues dans Good Move s'est vue accélérée, permettant de combler les tronçons manquants des itinéraires cyclables.

Enfin, sans lien avec la crise sanitaire, mais néanmoins contribuant à offrir plus de sécurité entre autres aux modes actifs, dès janvier 2021, Bruxelles deviendra une ville 30.

Tous ces éléments contribuent à changer l'image de Bruxelles. Beaucoup sont des mesures temporaires ou des tests mais peut-être que les Bruxellois pourront alors réaliser comme il est plus convivial, agréable et sûr de réduire la pression automobile en ville.

Nous avons interrogé le cabinet de l'échevin en charge de la mobilité pour **la commune d'Anderlecht, Madame Susanne Müller-Hübsch**, sur les opportunités en termes de mobilité qui se sont présentées durant cette période et sur sa vision de l'avenir.

Votre commune a-t-elle pris des mesures de mobilité « temporaires » dans le cadre du déconfinement ?

« Oui. La zone de rencontre (« Place Système ») à Cureghem a été maintenue pendant l'été. Plusieurs projets en lien avec la zone ont été lancés afin de la renforcer : des projets portés par les asbl sur le terrain comme « Cureghem Plage », des marquages de rue, une signalétique participative, une concertation avec les commerçants sur les zones de livraison... »

Des places de stationnement ont été supprimées dans certaines rues commerçantes afin de permettre les distanciations sociales lors de la réouverture des magasins.

L'extension de terrasses pour l'Horeca a été autorisée pendant l'été, sur tout le territoire de la commune. Des terrasses en bois temporaires ont



été construites à des endroits stratégiques de la commune comme par exemple à la rue Wayez.

Un appel aux Comités de Quartier a été lancé pour la création de rues réservées au jeu (fermetures de rues temporaires pendant les mois d'été). »

Les mesures ont-elles été instaurées suite à une étude, une demande de riverains, une proposition d'un bureau d'étude ?

« Les mesures suivent la logique générale de la politique de mobilité de la commune, et se basent entre autres sur les actions prévues dans le cadre du Plan communal de mobilité et du plan Good Move (création de mailles). Nous avons également réagi de façon générale à des demandes de riverains et des constats parfois anciens de problématiques en termes de mobilité, où la crise COVID a pu débloquent des situations étant devenues figées. La situation de crise n'a pourtant pas permis de réaliser des études pour ces mesures au préalable. »

Comment ces mesures ont-elles été financées ?

« La commune a bénéficié du soutien de la Région pour la mise en place de la zone de rencontre (panneaux, bacs à fleurs...). Les différents projets communaux dans la zone sont ou seront également financés par des subsides de la Région (appel Mobilité Durable).

Les autres projets sont réalisés avec les moyens de la commune ou des asbl locales, bénéficiant pour certains du subside de la Région aux asbl récemment lancé. »

Comment sont-elles globalement perçues par la population ?

« Il est difficile d'avoir à ce stade une vue générale sur la perception par la population de ces projets. Nous avons pourtant constaté qu'ils offrent une occasion unique d'entrer en contact avec les habitants et de les mobiliser pour qu'ils s'expriment sur des problèmes de mobilité. Nous allons profiter pleinement de cette opportunité pour évaluer les différentes mesures à partir de la rentrée. »

Les mesures pourraient-elles être envisagées à plus long terme ?

« L'enjeu pour la commune est en effet de sauvegarder les acquis en termes de mobilité douce que ces mesures de crise ont permis. Pourtant, la pérennisation dépend de l'adhésion de la population, que nous essayons actuellement de créer en proposant les différents projets participatifs mentionnés ci-dessus. Il est évident que les mesures mises en place doivent être adaptées en fonction des retours que nous espérons récolter, et doivent dans certains cas être adaptées à la situation locale. »

Comment voyez-vous la mobilité à Bruxelles lorsque la vie redeviendra « normale » ?

« Dans l'idéal, la dynamique au niveau des déplacements à vélo continuera à prendre de l'ampleur, tout en retrouvant le niveau antérieur de service de transports publics. Il s'agit en effet d'éviter un retour massif à l'usage de la voiture. Cela passerait pourtant aussi par une demande de mobilité globalement à la baisse : la généralisation rapide du télétravail devrait y contribuer de manière forte. »

Quels sont les enjeux actuels de la mobilité (dans votre commune et pour la Région) et quelles seraient les mesures à prendre pour éviter un retour massif à la voiture particulière ?

« L'information des citoyens combinée avec l'expertise du comité d'accompagnement a permis d'identifier les principales problématiques et de construire une vision stratégique composée de 9 leviers prioritaires pour la future mobilité d'Anderlecht, dont le détail est repris sur le site web de la commune : <https://www.anderlecht.be/index.php/fr/move-anderlecht>

1. Créer des quartiers apaisés et agréables à vivre.
2. Mettre le piéton et la personne à mobilité réduite (PMR) sur un piédestal.
3. Rendre le vélo évident et sécurisé.
4. Encourager et faciliter le transport public.
5. Appliquer la spécialisation multimodale des voiries selon Good Move en différentes phases.
6. Préparer les nouveaux quartiers à une mobilité active.
7. Maîtriser le stationnement du trafic motorisé.
8. Stimuler et augmenter le respect des règles
9. Assurer une logistique plus durable » 

> Charlotte DE BROUX, Autorité organisatrice de la mobilité, Bruxelles Mobilité

BRUXELLES MISE SUR LES VÉLOS-CARGO POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR

En lançant le projet Cairgo Bike, la Région de Bruxelles-Capitale s'implique pour une meilleure qualité de l'air. Ce projet vient d'être sélectionné par le programme européen d'Actions Innovatrices Urbaines pour bénéficier d'un important soutien financier.

Dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional, le programme « Actions Innovatrices Urbaines » offre aux zones urbaines la possibilité de tester des solutions innovantes aux défis urbains. Le projet Cairgo Bike, piloté par Bruxelles Mobilité, est l'un des 11 projets sélectionnés sur 222 projets présentés. Il vise à améliorer la qualité de l'air en encourageant l'utilisation du vélo-cargo pour le transport de marchandises et de personnes, pour un usage professionnel ou particulier.

Le Ministre-Président **Rudi Vervoort** se réjouit : « Les Actions Innovatrices Urbaines, mises en œuvre dans le cadre du FEDER 2014-2020 à l'initiative de l'Union européenne, offrent aux autorités urbaines la possibilité d'expérimenter des solutions nouvelles ou innovantes pour faire face aux défis urbains. La Région bruxelloise se distingue pour la seconde fois. Après Bruxelles Logement pour le projet d'habitat innovant CALICO c'est au tour de Bruxelles Mobilité d'être sélectionné pour le projet Cairgo Bike. En tant que Ministre chargé du FEDER, je m'en réjouis donc doublement. »

Les problèmes de qualité de l'air à Bruxelles sont essentiellement liés au trafic routier. Beaucoup de gens conservent et utilisent une voiture ou une camionnette parce qu'ils doivent transporter leurs enfants, leurs courses, des marchandises, des outils etc. et qu'un vélo simple ne le permet pas toujours. Le vélo-cargo constitue donc une solution parfaite pour ces besoins, tout en supprimant les émissions, le bruit et en limitant l'encombrement urbain.

Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, voit

d'énormes possibilités dans l'utilisation du vélo-cargo. « Contrairement aux grandes villes des Pays-Bas ou du Danemark, Bruxelles n'a pas encore de culture du vélo-cargo. Pourtant le potentiel est immense : les dernières études démontrent que 50 % des livraisons peuvent être effectuées avec un vélo-cargo et qu'il convient également pour 75 % des trajets privés. Le projet Cairgo Bike va créer l'écosystème nécessaire pour convertir les professionnels et particuliers à l'utilisation du vélo-cargo ».

Le projet Cairgo Bike est le résultat d'une extraordinaire collaboration entre plusieurs partenaires bruxellois, privés, publics, associatifs et académiques, qui contribueront chacun sur base de leur propre expertise. La coordination est entre les mains de Bruxelles Mobilité, avec le soutien de Bruxelles Environnement et le groupe de recherche MOBI de la VUB. Bruxelles Mobilité assurera également la communication autour du projet, en lien avec la campagne Bike for Brussels, avec pour objectif de faire connaître le projet mais aussi l'ensemble des initiatives existantes.

Dans le cadre de Cairgo Bike, les partenaires du projet vont tâcher de faire sauter les principaux blocages que rencontrent les utilisateurs potentiels. Le projet vient compléter Good Move qui agit déjà sur les pistes cyclables et l'apaisement du trafic notamment.

Pro Velo et Urbike, sous la coordination de Bruxelles Environnement, se focaliseront sur la mise en selle. Pour cela, ils prêteront des vélos-cargo, organiseront des achats groupés, de la promotion



et des formations aux utilisateurs potentiels, tant particuliers que professionnels.

Afin de faciliter l'accès aux vélos-cargo, Cambio mettra en service des vélos-cargo partagés en complément de sa flotte et Remorquable fournira un service de prêt de remorques pour vélos. Il n'est en effet pas toujours nécessaire de posséder une remorque ou un vélo-cargo. Pour promouvoir l'utilisation du vélo-cargo à usage professionnel, Bruxelles Économie et Emploi développera également un système de primes à l'achat à destination des professionnels.

La Secrétaire d'État à la Transition économique et à la Recherche scientifique **Barbara Trachte** voit également les nombreux avantages du projet, en termes économiques et d'emploi : « *Qu'il s'agisse de décongestionner nos routes, de se faufiler entre les bouchons ou de réduire les frais de fonctionnement des entreprises, le vélo-cargo est porteur d'un vrai potentiel pour le secteur privé bruxellois. En soutenant la création d'emplois locaux et durables, le projet Cairgo Bike s'inscrit parfaitement dans notre ambition de décarboner notre ville tout en soutenant nos acteurs économiques.* »

L'un des freins majeurs à l'achat d'un vélo-cargo est le stationnement. Pour faire face à ce problème, BePark et Parking.brussels aménageront tous deux des places de stationnement pour les vélos-cargo en et hors voirie.

Enfin, Bruxelles Environnement mesurera l'impact sur l'exposition à la pollution atmosphérique et la VUB évaluera les résultats obtenus.

Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement et de l'Energie, **Alain Maron**, explique : « *Le secteur du transport est une source significative de pollution de l'air, de bruit et de gaz à effet de serre, à Bruxelles. En encourageant la mobilité active, cet important projet contribuera donc non seulement à rendre plus pur l'air que nous respirons tous, mais aussi à rendre Bruxelles plus durable et agréable pour ses habitants. La mobilité active ayant aussi beaucoup d'impacts positifs sur la santé et la pollution, ce projet comporte également un important volet "qualité de l'air". Celui-ci permettra à la fois de mesurer les concentrations de polluants auxquels nous sommes exposés via différents modes de transports, mais aussi de cartographier celles-ci et d'ainsi identifier les itinéraires moins exposés aux gaz d'échappement.* »

Le projet Cairgo Bike se veut inclusif et intégré aux différentes initiatives déjà en cours. Différentes parties prenantes, tant publiques que privées, seront donc associées au cours du projet.

La mise en œuvre du projet s'étend sur trois ans et coûtera 5 860 000 euros. Sur ce montant, 80 % seront financés par le Fonds Européen de Développement Régional par le biais du programme d'Actions Innovatrices Urbaines.



> Sophie VAN DEN BERGHE, Conseillère en mobilité - Brulocalis

VILLE 30 : FOCUS SIGNALISATION

Dès le 01 janvier 2021, Bruxelles sera une Ville 30, c'est-à-dire que la règle dans l'agglomération bruxelloise sera le 30 km/h. Projet ambitieux qui ne se met pas en place du jour au lendemain. Mais les choses avancent. L'Arrêté « Ville 30 » du 16 juillet 2020 a été publié au Moniteur belge. Le travail sur la communication et la sensibilisation, le contrôle, ainsi que l'adaptation des infrastructures est en marche. La signalisation devra également être adaptée dans les temps et ce n'est pas un moindre défi, entre les panneaux qu'il faudra placer, ceux qu'il faut retirer, le tout en respectant les procédures et la réglementation tout en s'assurant de la bonne compréhension des usagers.

Rappelons que l'objectif premier de la Ville 30 est l'amélioration de la sécurité routière de tous les usagers en ville. Chaque année, en Région de Bruxelles-Capitale, 50 personnes sont tuées ou gravement blessées à cause des excès de vitesse et des vitesses inadaptées. Diminuer les vitesses permet également d'apaiser la circulation, notamment dans les quartiers et d'offrir des conditions plus favorables à la marche et au vélo. Le 30 km/h réduit également les nuisances sonore.

LA VILLE 30 N'EST PAS UNE GRANDE ZONE 30

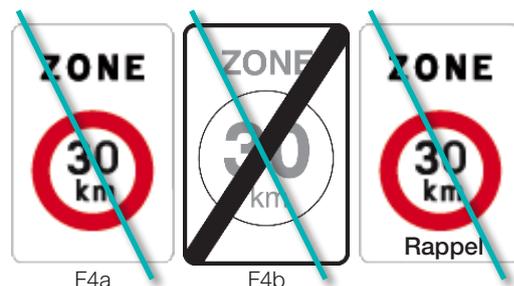
A partir du 1 janvier 2021, la règle en Région bruxelloise est que dans une agglomération on roule à maximum 30 km/h (sauf si spécifié autrement par un C43) et hors agglomération à maximum 70 km/h (sauf spécifié autrement).

Vitesses au 1er janvier 2021 – Région de Bruxelles-Capitale	
	En agglomération : 30 km/h sauf exception (notamment réseau structurant maintenu à 50 km/h)
	Hors agglomération : 70 km/h sauf exception

Cette mesure est concrétisée par une modification de l'article 11.1 du Code de la route. L'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique a été approuvé le 16 juillet 2020.

QUEL IMPACT SUR LA SIGNALISATION « ZONES 30 » ?

Si la règle est le 30 km/h, les zones 30 n'ont plus lieu d'être. L'ensemble de la signalisation F4a et F4b devra donc être retiré à l'exception des abords d'écoles qui se trouveraient sur une voirie qui est à 50 km/h (signalée par un C43).



L'arrêté précise que ces panneaux devront être retirés entre le 01 janvier 2021 et le 31 mars 2021. Il est en effet impossible de retirer l'ensemble de cette signalisation durant la nuit du 31 décembre. Pour les communes qui en ont marqué le souhait, la Région se chargera du retrait des panneaux sur voiries communales. Celui-ci se fera idéalement par zones, permettant ainsi, d'une part, de faciliter la compréhension par le citoyen et, d'autre part, de pouvoir verbaliser sur des bases claires : soit sur base de la ville 30, soit de la zone 30.

Retirer la signalisation signifie annuler une mesure, donc abroger le règlement complémentaire qui instaurait cette mesure. Il faudra dès lors prendre un règlement complémentaire abrogeant les articles relatifs aux zones 30 en y précisant dans les dispositions finales que ces articles n'entreront en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 2021 et que la signalisation sera enlevée progressivement entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 2021.

QUELLE SIGNALISATION POUR LES ABORDS D'ÉCOLE ?



Les écoles qui se trouvent sur une voirie dont la limitation de vitesse est du 30 km/h ne seront signalées qu'à l'aide d'un signal de danger, le A23. Si jusqu'à présent ces écoles étaient dans une zone 30, il

est possible qu'une signalisation « rappel zone 30 » ait été placée. Il convient de la retirer. Les « rappels » ne nécessitant pas la prise de règlements complémentaires, il n'y a rien à abroger. Si un marquage au sol était présent, il peut rester, celui-ci n'ayant pas de valeur réglementaire. Mais inutile de le rafraîchir, il s'estompera au fil du temps. Il est également possible de placer un nouveau marquage reprenant le C43 30 km/h si la situation s'avérait nécessaire.

Pour les écoles qui étaient auparavant sur une voirie limitée à du 50 km/h et qui passe à du 30 km/h, la signalisation abord d'école (F4a et F4b) doit être retirée. Seul le A23 reste. Dans ce cas de figure, comme il s'agit bien d'une mesure (abord d'école), il faudra abroger le règlement complémentaire y ayant trait. Un marquage au sol (C43) peut toujours être apposé si nécessaire.



> Marquage au sol

Enfin, sur une voirie restant à du 50 km/h, une zone 30 abord d'école doit être prévue. Il faudra donc placer (ou laisser s'ils étaient présents) des F4a, F4b et A23. Notons que si la fin de la zone 30 abord d'école ne correspond pas à un carrefour, cela signifierait que l'on quitte une zone 30 abord d'école pour entrer dans la ville 30, c'est-à-dire qu'il faut continuer à rouler à du 30 km/h jusqu'au prochain carrefour, ce qui, bien que tout à fait réglementaire, n'est pas très clair pour l'utilisateur. Il faudrait en théorie placer un C43 50 km/h juste après le F4b, pour en remettre un après le carrefour. Pour éviter la profusion de signalisation et faciliter la compréhension, il est suggéré dans la mesure

du possible de prolonger la zone 30 abord d'école jusqu'au prochain carrefour.

En ce qui concerne la signalisation dynamique, elle pourrait encore être utilisée pour les abords d'école sur les axes à 50 km/h mais doit être supprimée ou adaptée (par exemple la transformer en A23 ou C43 rappel) sur les axes limités à du 30 km/h.

FAUDRA-T-IL SIGNALER LES DISPOSITIFS SURÉLEVÉS ?

L'article 22ter.1, 1°, du Code de la route stipule que la pose d'un dispositif ralentisseur surélevé doit être annoncée par les signaux A14 et F87 ou, s'il se situe à un carrefour, par un signal A14. Dans les zones 30, aucune signalisation annonçant à proprement parler le dispositif ralentisseur n'est imposée. Il en va de même à l'intérieur des zones résidentielles et des zones de rencontre.

Or, dans la Ville 30, il n'y aura plus de zones 30 mis à part certains abords d'école. Il faudrait dès lors signaler tous les dispositifs surélevés ! On imagine bien que ce serait contre-productif et aurait des conséquences non négligeables au niveau des coûts.



> Signalisation des dispositifs surélevés

C'est pourquoi le gouvernement bruxellois a demandé au gouvernement fédéral de modifier l'article 22ter.1., 1° du Code de la route, de façon à dispenser le gestionnaire de voirie de placer une signalisation annonçant le dispositif ralentisseur sur toutes les voiries où la vitesse est limitée à maximum 30 km/h. Seront donc également visés par cette règle les zones de rencontre et les zones résidentielles, ainsi que les chemins ou parties de voie publique réservées aux piétons, cyclistes, speed pedelecs et les coureurs (panneaux F99a, F99b, F101a et F101b), ainsi que les routes réservées aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, pedelecs et cavaliers (signaux routiers F99c et F101c) et rues cyclables (panneaux F111 et F113).

Cette modification permet de conserver les règles en vigueur (interdiction de dépasser, de s'arrêter et

de se garer sur des dispositifs surélevés), et d'être étendue aux autres voies publiques ayant une limite de vitesse inférieure à 30 km / heure.

ET POUR LES COMMUNES EN PÉRIPHÉRIE ?

Des panneaux d'information grand format conçus par Bruxelles Mobilité seront placés aux 23 entrées principales de la Région. Ceux-ci rappelleront aux automobilistes qu'en agglomération en Région de Bruxelles-Capitale, la règle est le 30 km/h. Des marquages au sol C43 sont aussi prévus.

Pour toutes les autres entrées en agglomération, il faudra prévoir, si nécessaire, des panneaux d'information de plus petite taille et/ou des marquages au sol (C43) pour rappeler la règle. En effet, le F1 marque l'entrée en agglomération et donc à partir de cette signalisation, la vitesse est limitée à du 30 km/h.

Toute une série de situations peuvent se présenter : l'entrée en Région de Bruxelles-Capitale ne correspond pas à l'entrée en agglomération, l'entrée en agglomération se fait par un axe qui est limité à du 50 km/h voire plus, la voirie en Flandre est limitée à du 50 km/h voire plus et l'entrée en agglomération signifierait un passage à du 30 km/h, la limite régionale se situe au centre d'une voirie, ... Bref, chaque situation devra être analysée au cas par cas.

Mais de façon générale, les règles suivantes doivent être appliquées. Pour rappel :

	Région Bruxelles-Capitale	Région flamande
F1	30 km/h	50 km/h
Hors agglomération F3	70 km/h	70 km/h

Si on déroge à ces règles, il faut placer un C43 indiquant la vitesse autorisée. Celui-ci est valable jusqu'au prochain carrefour ou jusqu'à un C45 ou C46, un autre C43, un F1, F12, etc. Ensuite, on retombe dans la règle générale, c'est-à-dire le 30 km/h en agglomération ou le 70 km/h hors agglomération en Région de Bruxelles-Capitale.

Il faudra bien sûr éviter de passer brusquement sur un même axe d'une vitesse élevée à une vitesse plus faible. Les vitesses doivent diminuer graduellement avec un minimum de 200m entre chaque limitation : de 90 km/h à 70 km/h, de 70 km/h à 50 km/h et de 50 km/h à 30 km/h.

Dans certains cas, on pourrait être tenté de reculer le F1 pour le faire coïncider avec un passage à du 30 km/h. Cela n'est toutefois pas recommandé car cela aurait un impact, d'une part, sur les voiries avoisinantes mais également sur une série de règles liées à l'agglomération entre autres sur

le stationnement ou l'usage de la voie publique. Par ailleurs, seule la Région est compétente pour bouger la limite de l'agglomération, c'est donc cette dernière qui doit prendre un règlement complémentaire si c'était le cas.

DÉROGER À LA RÈGLE : METTRE DES VOIRIES À DU 50 KM/H VOIRE PLUS



La règle en agglomération étant le 30 km/h, toute limitation de vitesse qui dérogerait à la règle (50, 70, 90) nécessite la prise d'un **règlement complémentaire**. Celui-ci peut être pris dès aujourd'hui et avant le

31 décembre 2020. Après avis de la Commission Consultative de la circulation routière, il doit être approuvé par la Ministre en charge de la mobilité.

La signalisation C43 50 km/h rappel qui était posée sur les voiries qui sont aujourd'hui limitées à du 50 km/h doit être retirée, sauf dans certains cas spécifiques notamment si la voirie est très longue. Aucun règlement complémentaire n'est nécessaire pour un rappel, donc aucun règlement complémentaire ne doit être abrogé.

On le voit, l'adaptation de la signalisation n'est pas un détail dans la mise en œuvre de la Ville 30 mais avec un peu de prévoyance il est tout à fait possible que tout soit en ordre pour le début 2021 ! Et au bout du compte, cette nouvelle mesure aura un impact positif en matière de signalisation puisqu'elle devrait en réduire la quantité, ce qui est plutôt une bonne nouvelle pour nos villes souvent trop encombrées ! 

> Plus d'info

Brulocalis reste à disposition des communes pour toute question, demande d'aide pour la mise en œuvre de la signalisation de la Ville 30.

Contacts :

Erik Caelen : erik.caelen@brulocalis.brussels,

Sophie van den Berghe : sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels

> Julie D'OULTREMONT, Taxistop

LA MOBILITÉ, ÇA SE PARTAGE

Cozycar est un service d'autopartage entre particuliers proposé par l'asbl Taxistop. L'autopartage, c'est emprunter la voiture de son voisin quand il n'en a pas besoin et partager les coûts s'y rapportant selon son utilisation. Mais c'est aussi réfléchir autrement à la place de la voiture dans la vie quotidienne : objet de possession ou objet d'usage ?

Le concept peut paraître encore flou aux yeux de certains, mais connaît de plus en plus de succès, démontrant ainsi la réponse appropriée qu'il apporte aux enjeux de la mobilité d'aujourd'hui. Imaginez Emilie, violoncelliste, qui utilise sa voiture uniquement le soir pour transporter ses instruments pour des représentations. La journée, le véhicule pourrait être utilisé par Malik qui va faire ses courses tous les lundis. Et par Mathilde le mercredi après-midi pour amener son fils chez le dentiste. Chacun utilise la voiture partagée selon ses besoins. Le reste du temps, la voiture reste à sa place comme la plupart des +/- 490.000 voitures privées bruxelloises (STATBEL, 2019), qui sont à l'arrêt 23h par jour. Face à ce constat, on ne peut qu'espérer un développement de l'autopartage pour libérer l'espace public, emprisonné aujourd'hui par les parkings et le « tout à la voiture ». Surtout que l'on sait aujourd'hui qu'une voiture partagée remplace de 4 à 12 véhicules privés, ce qui n'est pas négligeable pour notre Terre.

Il est surprenant de voir les sommes dépensées encore aujourd'hui uniquement pour la possession d'une voiture : 400€ par mois en moyenne (Enquête réalisée par le bureau d'études IVOX à la demande de Beobank et en collaboration avec Transport & Mobility Leuven, 2019). Le prix de très belles vacances pour 4 en famille. Quand on y réfléchit, est-ce que ça vaut la peine d'investir autant d'argent si l'on sait qu'on utilise sa voiture 2 fois par jour et encore ? L'autopartage propose une formule win-win. L'emprunteur de la voiture participe aux frais du véhicule via une contribution au kilomètre basée sur son utilisation. Grâce à cette indemnisation, le propriétaire peut rembourser une partie, voire la totalité, de ses frais fixes (assurances, contrôle technique, taxe de mise en circulation) qu'il aurait dû de toute manière payer, que sa voiture roule ou non. Aucun profit ne peut être fait par le propriétaire, celui-ci ne fait que partager les coûts au prorata. D'où l'importance d'établir une feuille de calcul en toute transparence qui reprend l'ensemble des coûts liés à la voiture (amortissement, entretien mais aussi essence par exemple) pour proposer aux autopartageurs un prix au kilomètre qui correspond au coût réel de la voiture.

LA PLATEFORME WWW.COZYCAR.BE

L'outil cozycar facilite la mise en place du partage de voiture. Une carte dynamique permet d'avoir

un aperçu de la situation d'autopartage dans son propre quartier : y a-t-il déjà des groupes près de chez moi ? Des voisins sont-ils intéressés ?

Il suffit ensuite de prendre contact avec eux, de les rencontrer et de connaître leurs besoins (déplacements en week-end, soirée,...). Cozycar repose sur une relation de confiance entre ses membres. Il est important de pouvoir programmer l'utilisation de sa voiture pour un autopartage efficace. Place à l'improvisation, oui, mais avec un minimum de planification.

Tous les documents nécessaires au lancement d'un groupe sont à télécharger sur le site et à compléter : un règlement pour y inscrire toutes les modalités du partage (où remettre la voiture, quand peut-on l'emprunter, etc.) et un contrat conclu entre les protagonistes afin de ne laisser place à aucune surprise. Le propriétaire de la voiture peut souscrire à une assurance spécifique pour l'autopartage, que cozycar propose sur son site. Cette assurance particulière individualise les bonus-malus, le propriétaire n'est donc pas embêté en cas d'accident.

Le calendrier en ligne permet d'avoir un aperçu sur toutes les réservations du groupe. Le propriétaire se réserve le droit de décider s'il accepte automatiquement chaque réservation, ou s'il doit être notifié avant. En cas de modification ou d'annulation de la réservation, il est demandé de contacter le membre du groupe concerné.

Enfin, un décompte financier bimestriel se fait automatiquement sur base des km parcourus et introduits par les autopartageurs sur la plateforme.

En bref, tous les outils ont été pensés pour faciliter la mise en place d'un groupe et son bon fonctionnement.

PROJET DE PROXIMITÉ

L'autopartage ne ressemble en rien à de la location de véhicule. Outre l'absence de bénéfices, l'objectif de cozycar est de créer des groupes à un niveau local (dans une rue, un quartier,..) afin de regrouper des personnes autour d'un projet commun, et de valeurs communes. Cozycar permet une redynamisation du quartier basée sur le partage et crée du lien social entre riverains. Et pourquoi se limiter seulement à la voiture ? Imaginez un

quartier où tous les biens pourraient être prêtés facilement : voiture, visseuse, outils de jardinage, etc. Pas via cozy-car cette fois-ci, mais cela reste une chouette alternative à la possession de biens qui reviennent parfois très chers pour quelques minutes d'utilisation par an.

COLLABORATION AVEC LES POUVOIRS PUBLICS

Les pouvoirs publics peuvent faire pencher la balance et inciter les changements de comportement des citoyens en matière de mobilité. Les communes, par exemple, ont un rôle actif à jouer dans le développement de formes alternatives à la voiture, que cela soit pour désengorger l'espace public ou pour encourager la mobilité durable. Il est possible de soutenir l'autopartage en appuyant une politique de stationnement favorable (via les cartes de stationnement à cheval sur deux communes pour les autopartageurs par exemple), en diffusant l'information via les canaux de communication adéquats pour sensibiliser les habitants ou en partageant une flotte de véhicules communaux quand ceux-ci ne sont pas utilisés. Une manière de rentabiliser un poste de dépense important et de rendre service avec du matériel déjà disponible – sans frais supplémentaires.

A CHAQUE DÉPLACEMENT SON MODE DE TRANSPORT

Bien qu'il effectue globalement moins de trajets en voiture que ses voisins wallons et flamands (grâce à l'offre variée d'autres moyens de transport), le Bruxellois choisit la voiture dans 20 % des cas pour un déplacement inférieur à 2 km, et dans 43 % des cas pour un déplacement entre 2 et 20 km (Enquête Monitor sur la mobilité des belges, 2019). Il reste surprenant d'imaginer les citadins prendre leur véhicule pour un trajet qui aurait pris 10 minutes à pied, ou 3 minutes en vélo. Surtout quand on connaît les embarras de circulation à Bruxelles en heure de pointe. Grâce à l'autopartage, les utilisateurs réfléchissent davantage à leur moyen de déplacement : pas question de réserver la voiture à son voisin pour aller chercher le pain à 1 km. Les autopartageurs prennent en conséquence davantage les transports en commun, le vélo ou choisissent la marche à pied, en plus des autres offres existantes. Il y a une réelle réflexion à ce sujet et une analyse du moyen de transport le mieux adapté à la situation. L'impact de cette nouvelle conception du déplacement n'est pas négligeable. L'utilisation de la voiture

devient alors une option rationnelle et non plus un réflexe : la voiture n'est plus considérée comme le mode de transport principal. Avec l'autopartage, elle reste une possibilité, parmi un éventail d'alternatives. Contrairement aux générations précédentes, la voiture devient un objet d'usage et non de propriété.

Les possibilités offertes par la technologie et l'évolution des mentalités face au « tout à la voiture » permettent de piocher aujourd'hui dans une gamme de possibilités pour se mouvoir autrement à Bruxelles : autopartage avec ses voisins, voiture partagée, vélos en libre-service (électriques ou pas), trottinettes/scooters électriques, ... Couplée à cette offre, on voit aussi l'émergence du MaaS (Mobility as a Service), un concept de mobilité urbaine multimodale. En quelques mots, c'est une plateforme permettant de rechercher des itinéraires multimodaux et d'acheter vos tickets grâce à un budget pré-chargé. Facile !

NOUVEAU : LE PARTAGE DE CAMIONNETTES ET DE VÉLOS-CARGO !

Suite à l'introduction de la LEZ et à la demande de Bruxelles Mobilité, cozy-car se lance dans une nouvelle aventure qui est d'étendre le partage de voiture entre particuliers au partage de camionnettes et vélos (-cargo) entre organisations. Dans ce cadre, deux projets pilotes vont démarrer avec des centres d'entreprises (à Anderlecht et sur le site de Tour & Taxis). L'objectif sera d'adapter l'outil informatique de Cozy-car afin de coller au mieux aux besoins réels des organisations dans le partage de leurs camionnettes et vélos-cargo. D'ici octobre 2020, nous devrions délivrer une version test.

Pour les communes ayant marqué leur intérêt pour l'appel à projet Cargo Bike for Brussels, c'est l'occasion de faire un pas en direction de l'économie de partage et de la mobilité durable en partageant facilement leurs vélos-cargo avec des organisations partenaires et leurs citoyens. Pour les organisations, c'est tout simplement pouvoir optimiser l'utilisation de leur véhicule et partager les coûts s'y rapportant.

CONTACTEZ-NOUS !

Inscrivez-vous sur cozy-car.be, profitez de tous les outils disponibles et trouvez vous aussi vos futurs autopartageurs près de chez vous ! Vous êtes représentant(e) d'une commune et êtes intéressé(e) par le partage de camionnettes et de vélos-cargo ? Contactez

Sandrine Vokaer, coordinatrice, à l'adresse suivante : svo@taxistop.be. 

> Sources :

Statbel. (2019). Parc de véhicules. Consulté le 16 mars 2020, à l'adresse <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-12>

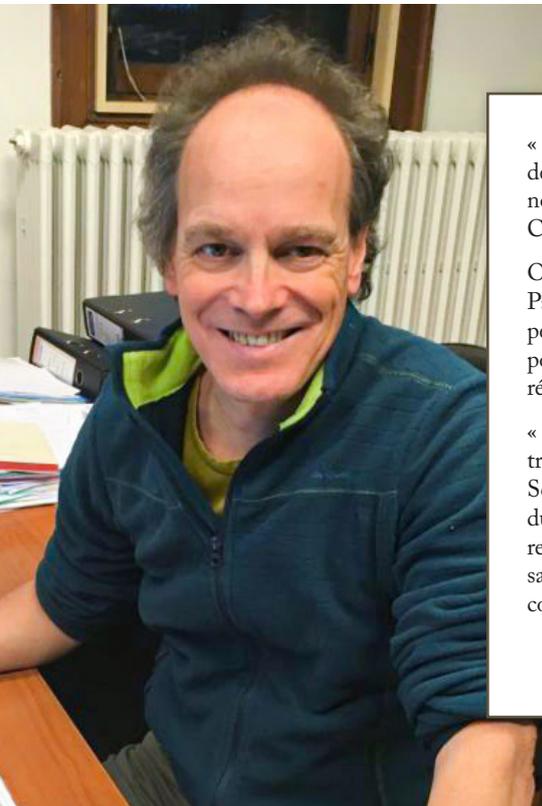
BeoBank. (2020). Les détenteurs d'une voiture en sous-estiment le coût. Consulté le 16 mars 2020, à l'adresse https://www.beobank.be/sites/default/files/2020-01/cp_les-detenteurs-d-une-voiture-en-sous-estiment-le-cout.pdf (consulté le 16.03.20)

SPF Mobilité et Transport. (2019). Enquête Monitor sur la mobilité des Belges. Consulté le 13 mars 2020 à l'adresse https://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2019/enquete_monitor_la_mobilite_des_belges_en_chiffres

LE RÉSEAU CEMA PERD UN DES SIENS

Nous avons tous été profondément peints d'apprendre le décès de Benoît Velghe que nous connaissons pour la plupart depuis de nombreuses années. Comme certains l'ont évoqué, Benoît était l'un des piliers du réseau des CEMA. De par sa grande expérience, il était un conseiller en mobilité de qualité : calme, discret, confiant et expert en la matière. Son avis était toujours réfléchi et argumenté. Ces dernières années, sa fonction au sein de la commune de Schaerbeek l'avait quelque peu orienté vers d'autres horizons mais dès qu'il participait à un de nos voyages d'études ou groupes de travail, c'était un plaisir de le retrouver. Benoît manquera à l'ensemble du réseau Cema qui se mobilise pour lui rendre hommage.

L'équipe Mobilité de Brulocalis



« Le Sourire doux de Benoît, la malice de son regard, sa vision optimiste des choses, la rigueur de son engagement, l'élégance de son attitude, la bienveillance de son comportement, tout cela va nous manquer... » disait et écrivait le Ministre et Bourgmestre en titre de Schaerbeek, Bernard Clerfayt. Et tous ses collègues bouleversés, d'embrayer.

Oui Benoît était connu et extrêmement apprécié et tous lui faisaient terriblement confiance. Parce qu'il était juste, compétent et qu'il maîtrisait parfaitement ses dossiers. Il était intelligent et perspicace, créatif, aimable. Il avait un sens inné de l'intérêt général et une magnifique capacité pour expliquer, partager, convaincre le plus grand nombre. C'était une locomotive en matière de rénovation urbaine et de mobilité, mais il touchait à de nombreux domaines.

« C'était intéressant, agréable et amusant de travailler avec lui », glisse un proche. « C'était très exigeant aussi », ajoute un autre, « car Benoît ne ménageait pas ses efforts ». Oui, les Schaerbeekois et les Schaerbeekois perdent aujourd'hui indéniablement un des grands artisans du renouveau schaerbeekois. « Benoît est partout à Schaerbeek » ajoute encore un connaisseur. Il restera partout. Mais surtout, il y avait l'homme, timide et discret, amical et drôle. Et puis nous savons que, infatigable et passionné, Benoît conseille là-haut les anges qui tentent d'ordonner la constellation des étoiles et, plus difficile encore, la marche chaotique de notre petit monde. »

Service Mobilité de Schaerbeek

« J'ai été tellement surprise et triste par la nouvelle. Benoît m'avait touchée lors de notre première rencontre. Sortie des études, je me questionnais sur ma carrière professionnelle. Il avait pris le temps de m'expliquer en quoi consistait le travail d'un conseiller en mobilité. J'ai su alors que si j'avais l'opportunité de faire le même métier, j'aurais de la chance. Du coup, j'étais toujours reconnaissante de le croiser au travail et j'étais contente d'échanger quelques mots avec lui. Il était toujours si calme, intéressant, souriant et bienveillant. Il était une référence dans notre domaine. Il va beaucoup nous manquer. Mes pensées vont à sa famille et à ses collègues proches. »

France GABRIEL, Uccle

« Au niveau régional, j'avais avec Benoît une complicité naturelle depuis que je l'avais rencontré dans la formation de CEMA.

Sa capacité de réflexion, ses convictions en matière de politique du vivre ensemble m'avaient fortement impressionnés. Pour beaucoup de dossiers concernant la politique vélo et puis après surtout dans l'élaboration d'une politique piétonne nous nous retournions Gregory et moi vers Benoît. Souvent, on lui demandait de faire partie de comités d'accompagnement, de groupes de discussion. C'est ainsi que la commune de Schaerbeek a souvent testé comme pilote des volets de la politique en faveur des piétons : l'audit d'une politique piétonne, les recherches sur les revêtements. Souvent quand on voulait rester au plus proche de la sensibilité communale, le réflexe était : on va demander à Benoît !

Il était une référence, un appui quand on passait du concept à sa mise en œuvre. On pouvait penser tout haut avec lui et partager des réflexions, dans un dialogue constructif, en toute créativité pour arriver ensemble au meilleur qu'il était raisonnable de faire. Benoît tu nous as souvent aidé à aller plus loin ou à être plus concret sans t'en rendre compte et en toute simplicité !

Je voulais juste témoigner pour que les tiens et tes collègues sachent combien ton action et ton exemple ont de manière souvent très discrète encouragé des politiques au niveau régional au-delà de ton action au niveau locale. »

Pierre-Jean BERTRAND, Bruxelles Mobilité

« Durant mes études, j'ai eu la chance d'avoir Benoît Velghe comme professeur. Il a su me transmettre son savoir avec passion et patience. J'ai ensuite eu l'occasion de le croiser dans le contexte professionnel. Je retiendrai de lui ses conseils avisés, sa sympathie et sa simplicité.

Il fait partie des personnes grâce auxquelles j'ai pris goût à ce beau domaine qu'est la mobilité et en ai d'ailleurs fait mon métier.

Merci, Monsieur Velghe. »

Julien MATTHIJS, Koekelberg

« Cher Benoît,

Tu es tombé dans le vide, que tu laisses derrière toi. Collaborer avec toi a toujours été un plaisir. Nous étions souvent alignés dans notre vision pour Bruxelles, Schaerbeek, la mobilité ou les espaces publics et j'avais l'impression qu'on se comprenait facilement. J'admirais ton calme et ta manière de parler apaisante, bien utiles par moments. Je ne peux m'empêcher de penser que tant qu'à mourir un jour, autant que ça soit dans un endroit qu'on apprécie. Tu es parti au mauvais moment, mais au creux de ces montagnes magnifiques que tu aimais. »

Benoît DUPRIEZ, Bruxelles Mobilité

« En tant que Schaerbeekoise, j'ai eu à maintes reprises l'occasion de le croiser à vélo, à des réunions à la commune ou au travail et ce, depuis des années. Son sourire malicieux, son calme et sa pondération en toute circonstances et ses remarques toujours judicieuses forçaient le respect. C'est une grosse perte pour le microcosme de la mobilité. »

Marianne DANDOY, Ville de Bruxelles

« Notre réseau des conseillers en mobilité est une particularité assez unique dans les communes bruxelloises. On n'arrête pas de se croiser à BM, à Brulocalis, à l'agence du stationnement, aux forums Bypad et même en voyage d'étude. Et dans ce sympathique réseau, il y a quelques figures tutélaires, des sages qui ont l'air d'être nés dans la matière et qui la maîtrisent et la partagent avec intelligence et bienveillance. Benoît faisait partie de ces figures. Je découvre qu'il était plus jeune que moi et pourtant, je me sens un peu orphelin... »

Frédéric DENYS, Woluwe-Saint-Lambert

« En plein milieu des vacances, nous avons tous été profondément bouleversés par l'annonce du décès accidentel de Benoît. Benoît était un CEMA de la première heure, un collègue de la mobilité unanimement apprécié. C'était un plaisir de travailler avec lui, pour ses compétences et son enthousiasme. Il nous manquera. »

Philippe BARETTE, Bruxelles Mobilité

« Je me rappelle que Benoît était mon voisin de chambre lors d'un passionnant voyage d'études à Lyon, il y a longtemps déjà (en 2007). Il me laissera le souvenir d'un confrère toujours souriant, posé et défendant avec à-propos la difficile cause des CEMA. Son expérience d'une vaste et complexe commune nous manquera. »

Didier RECOLLECTE, Berchem-Sainte-Agathe

« Quand j'ai appris le décès de Benoît, tout d'abord je n'y ai pas cru ; la disparition d'un ancien collègue, de surcroît plus jeune que moi et me semblant en bonne santé m'apparaissait comme une erreur.

Mais finalement, quand j'ai appris sa chute dans les Alpes, je me suis dit que c'était malheureusement vrai car l'escalade est un sport dangereux et la montagne ne permet pas la moindre erreur.

Que dire ensuite des mauvaises nuits et jours qui suivirent cette annonce dramatique, si ce n'est que je n'arrivais toujours pas à y croire.

Avant de débiter sa carrière au sein de la commune de Schaerbeek, il m'avait contacté à propos du service Mobilité à Jette ; j'avais partagé mes expériences toutes récentes et nous avons longuement échangé pas mal d'idées sur notre vision de la société notamment en matière de mobilité mais aussi quant aux matières prioritaires à traiter par un service Mobilité, aux membres du personnel adéquats et à la manière idéale de travailler avec les politiques.

Tout au long de ma carrière professionnelle, je l'ai côtoyé, tant dans les réunions, les visites de terrain ou les journées d'études et ce, avec bonheur. Il fut toujours de bonne compagnie, agréable et convivial. Au cours des années, il avait acquis beaucoup d'expérience et il avait déjà réalisé de beaux projets ; malgré cela, il est toujours resté humble et accessible. Il n'imposait jamais ses avis mais il essayait plutôt de les partager. Il était aussi très disponible. Vous pouviez le contacter et il était toujours prêt à vous aider. Bref, le collègue idéal.

Sa disparition laissera un grand vide bien évidemment pour sa famille mais aussi pour tous les CEMA.

Et pour moi également. »

Philip CAUDRON, Jette



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Sailliez Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Moreau Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
Schollaert Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Claude Maertens	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Matthijs Julien	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	jmatthijs@koekelberg.brussels
Yacoubi Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Tulet Simon	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Amélie Grégoire	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
Gabriel France	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
El Ahmadi El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le **Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière** par mail ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Il suffit de vous rendre sur le **website de Brulocalis** via ce lien <http://www.brulocalis.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> et de remplir le formulaire en ligne.

Vous ferez désormais partie de notre mailing list et recevrez le **Moniteur** dès sa publication.

