

FOCUS

Good Move Forum et
Colloque international
« Villes apaisées »

ACTUALITÉ

Accidents de la circulation à
Bruxelles : un phénomène
évoluant rapidement

FOCUS

La Ville des quinze minutes :
rendre une dimension
humaine à la capitale

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOSSIER FOCUS :
LA VILLE APAISÉE

TRIMESTRIEL N° 68



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,
Majdouline Benachem

RÉDACTION :

Philippe Moreau, Korneel Debaene,
Stéphanie Van Melkebeke, Quentin Vanhay,
Sophie Jadin

PHOTO DE COUVERTURE :

Eric Danhier, photographe de la Ville de
Bruxelles

Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de Bruxelles-
Capitale et Brulocalis

BRULOCALIS

Rue Royale 168, 1000 Bruxelles
Tél 02 238 51 40

jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Place Saint-Lazare 2, 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

mobilite@sprb.brussels

www.mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

GOOD MOVE FORUM ET COLLOQUE INTERNATIONAL « VILLES APAISÉES » 04

ACTUALITÉS

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION À BRUXELLES :
UN PHÉNOMÈNE ÉVOLUANT RAPIDEMENT 11

FOCUS

POUR UN REDÉPLOIEMENT DES BOUCLES PIÉTONNES À BRUXELLES 15

FOCUS

LA VILLE DES QUINZE MINUTES :
RENDRE UNE DIMENSION HUMAINE À LA CAPITALE 19

ACTUALITÉS

LE BREVET DU PIÉTON, POUR QUE LES ENFANTS DE PRIMAIRE
SE DÉPLACENT À PIED EN SÉCURITÉ ! 23

SOUS LA LOUPE

ZONES CYCLABLES AU LIEU DE RUES CYCLABLES ! 25

RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE

AVRIL, MAI, JUIN 26

Depuis la mise en œuvre des contrats locaux de mobilité, on parle beaucoup à Bruxelles de « quartiers apaisés ». Les plans de circulation, faisant partie du plan Good Move, sont sur le devant de la scène de la mobilité cette année, nous y avons d'ailleurs consacré un dossier focus dans notre numéro 66¹. La notion de quartier apaisé est définie par le Plan régional de Mobilité comme un périmètre doté d'un nouveau plan de circulation qui favorise la mobilité locale et active, ainsi que les transports publics de proximité. Le trafic motorisé de transit y est dissuadé. La priorité est donnée à la qualité de vie des habitants, des visiteurs et de tous ceux qui y travaillent.

Mais l'avenir de notre mobilité bruxelloise ne se cantonne pas aux plans de circulation et à la limitation du trafic de transit motorisé. Bruxelles voit les choses en grand et entreprend depuis plusieurs années un travail d'apaisement de la ville dans son ensemble. La Ville 30 fut un grand pas dans ce sens : une vitesse apaisée, une ville plus sécurisée, plus silencieuse et offrant davantage de confort pour les modes de déplacement non motorisés... Mais avant ça, le terrain avait été préparé avec les piétonniers du Pentagone et de la chaussée d'Ixelles, l'aménagement de l'espace public laissant toujours plus de place et de confort aux cyclistes et piétons.

Nous bâtissons ainsi la ville apaisée, telle que les chercheurs Marc Dumont et Dominique von der Mühl l'ont observée en France et en Suisse : « *Ce n'est plus uniquement la circulation automobile, mais tout son environnement urbain qui est désormais considéré. S'ouvre ainsi une nouvelle séquence de production morphologique de la ville par la vitesse : la ville apaisée, un modèle urbanistique et social au cœur duquel se situent trois visions de la rue : modérée, habitée et civique* ».²

Ce 9 juin, à l'occasion du Good Move forum, nous avons eu le plaisir d'organiser une après-midi inspirante et internationale axée sur cette thématique. Les villes de Londres, Milan et Paris nous ont permis d'échanger à partir de leurs projets de mobilité, leur gouvernance, leurs techniques d'apaisement du trafic automobile, d'aménagements de l'espace public, de participation, leur rapport à l'adhésion citoyenne et bien plus encore. C'est avant tout notre représentation de la ville qui doit évoluer, une urbanité plus agréable, sécuritaire, marchable, mais performante et efficace... Ainsi nous répondrons aux objectifs de la *city vision* (PRDD) qui sont de renforcer la fonction habitable de la ville, de garantir l'accessibilité optimale aux fonctions urbaines et d'encourager le développement d'une ville de proximité dense, mixte et multipolaire.

La rédaction

1. Lien vers le numéro 66 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière : <https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-66>

2. Marc Dumont et Dominique von der Mühl, « *De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises* », Flux, vol. 66-67, no. 4-2007/1, 2006, pp. 50-61.

> Philippe Moreau, conseiller mobilité - Brulocalis

GOOD MOVE FORUM ET COLLOQUE INTERNATIONAL « VILLES APAISÉES »

Dans le cadre de la mise en place du Plan Régional de Mobilité Good Move, et dans le souci de toujours se remettre en question et de développer de nouvelles stratégies pour la ville de demain, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec Brulocalis, a organisé ce 9 juin un colloque international consacré aux plans de mobilité conçus un peu partout en Europe pour apaiser nos métropoles. La journée fut divisée en deux moments forts. La matinée fut d'abord l'occasion pour Bruxelles Mobilité de faire le point sur les évolutions régionales et sur la mise en œuvre des actions du plan Good Move, notamment en vue de son évaluation. Durant l'après-midi, Brulocalis a réuni des spécialistes en mobilité de quatre grandes villes européennes afin d'assurer des échanges de bonnes pratiques en lien avec les actions du Plan Régional de Mobilité bruxellois. La Ville de Bruxelles, Paris, Londres et Milan nous ont ainsi enrichis de leurs expériences dans des domaines particulièrement pertinents.



© Bruxelles Mobilité et Brulocalis

> Good Move Forum du 9 juin 2023

BRUXELLES – GOOD MOVE PENTAGONE

Après avoir, en matinée, tiré un bilan des premières actions prises par la Région et plusieurs communes dans la réalisation du plan Good Move, il était intéressant de débiter l'après-midi par l'analyse du processus de mise en place de l'une des premières mailles apaisées. La Ville de Bruxelles est venue présenter tout le travail réalisé autour de la création de la maille « Pentagone ».

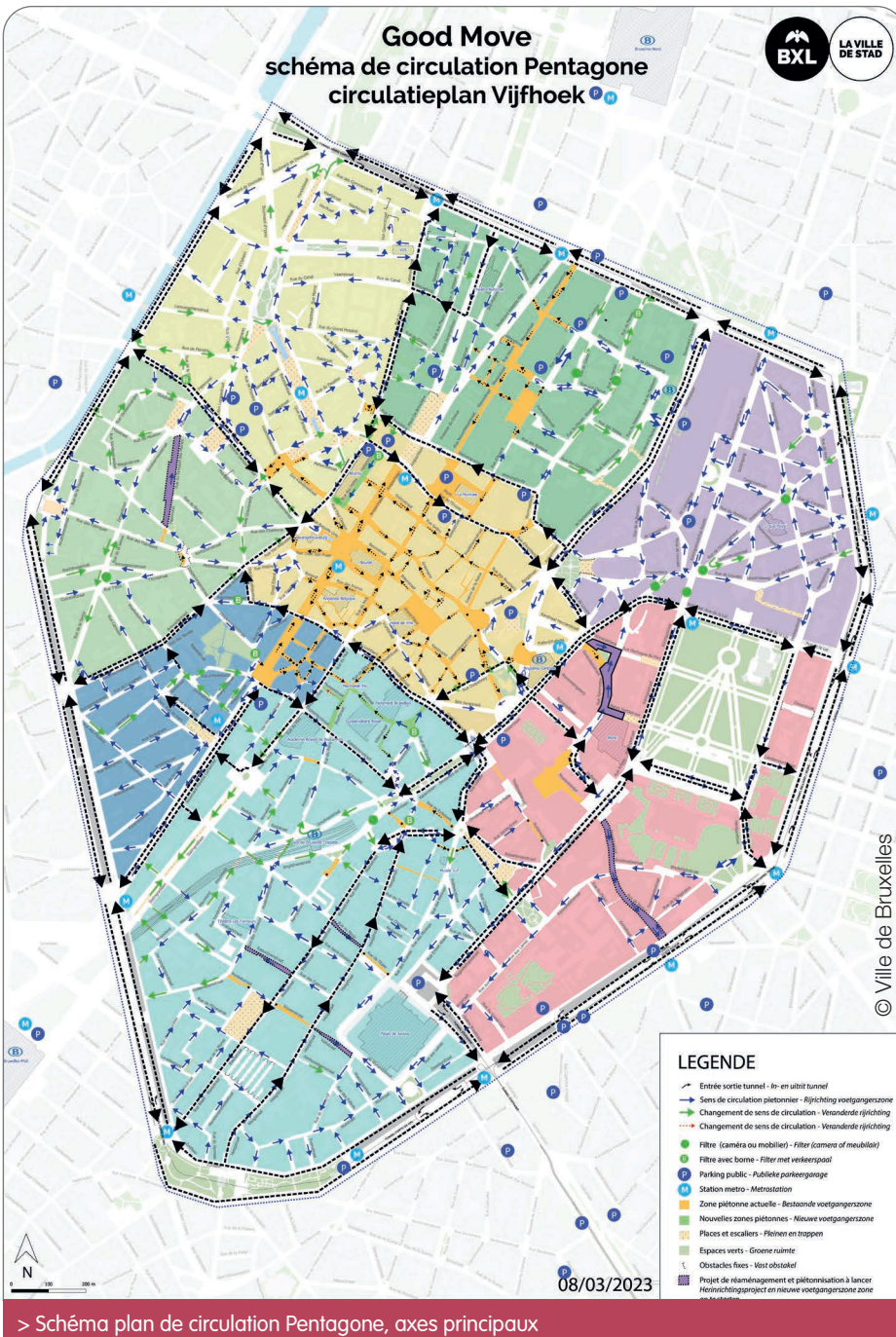
C'est au début de l'année 2020 que le diagnostic et les études internes ont démarré afin de pouvoir finaliser, dès le mois de septembre, la phase de prospection des citoyens et des différents acteurs concernés via des réunions publiques et des plateformes

dédiées. 2021 a ainsi pu être consacrée à la finalisation du diagnostic et à l'important travail sur le schéma de circulation. Dès février 2022, après l'approbation du plan d'action, a commencé la phase d'information durant laquelle il a fallu informer les habitants, les commerçants, les travailleurs, les écoles, les acteurs de terrain et les navetteurs des changements qui allaient avoir lieu. Cela s'est fait par divers moyens : réunions de quartiers, réunions bilatérales, newsletter, presse, site web,...

La mise en œuvre a été planifiée durant les vacances d'été quand la circulation en ville est plus calme, pour que l'adaptation au changement puisse se réaliser avant le rush de la rentrée de septembre. Le plan d'action reposait sur un schéma de circulation qui

privilégiait une circulation périphérique via la Petite Ceinture, n'autorisant l'accès du trafic automobile vers les quartiers, commerces et parkings publics que via quelques axes principaux. Ainsi, de la place était récupérée au profit des modes actifs et des transports en communs, permettant de dégager de nouveaux espaces publics dédiés aux terrasses, aires de jeux et zones de rencontre. Préservés d'une grande partie de la circulation de transit, les quartiers pouvaient être apaisés et verdurisés.

Du point de vue technique, ce sont trois types de filtres qui ont été utilisés afin de canaliser et guider le trafic. Des bornes rétractables ont été placées pour l'extension de la zone piétonne, les rues scolaires et les autres zones à accès



> Schéma plan de circulation Pentagone, axes principaux

limité. Elles permettent néanmoins l'accès aux riverains, aux livraisons et aux garages.

Pour les axes où circulent régulièrement les bus, les taxis et les services de secours, c'est à des caméras ANPR qu'il a été fait recours. Ailleurs, où aucun trafic n'était plus autorisé, ce sont des potelets et des bacs à plantes qui ont été installés afin de valoriser au mieux l'espace public.

Le volet communication/participation a été au centre du projet, avec les objectifs de bien informer sur la vision Good Move à Bruxelles et de récolter les avis des citoyens par des moyens et médias diversifiés et nombreux. Malgré les difficultés liées à la pandémie, des réunions de quartier ont pu être organisées, qui ont réuni plus de 300 personnes. Depuis février 2020, une plateforme participative est accessible à tous et a déjà recueilli plus de

300 contributions. Cela permet à tout citoyen de donner son avis (que peut-on améliorer, qu'est-ce qui fonctionne déjà, quels outils d'évaluation...).

Après 30 mois de gestation, le projet de la maille Pentagone prenait vie le 16 août 2022. Comme tout programme ambitieux, il a bien sûr fait ses maladies de jeunesse. Il a fallu procéder à des affinages dans les réglages des feux, adapter la signalisation routière, les marquages au sol et certains sens de circulation, lutter contre des infractions récurrentes et aussi solutionner des problèmes techniques rencontrés avec le fonctionnement des caméras ANPR et les bornes rétractables. Des adaptations des opérateurs GPS ont également dû avoir lieu. Afin de correctement évaluer l'impact du plan de circulation, des campagnes de comptage ont été organisées. Elles concernaient autant

les axes périphériques que les voiries centrales de la maille.

Des comptages spécifiques des cyclistes ont également eu lieu. Les temps de parcours des différents véhicules ont aussi été mesurés. La récolte de toutes ces données a pu être possible grâce à la collaboration de partenaires tels que Bruxelles Mobilité ou la STIB.

Après plusieurs mois d'application, le plan d'apaisement du Pentagone renvoie un bilan très positif en termes de diminution de flux de circulation tant en bordure qu'au centre de la maille. Les comptages des cyclistes indiquent aussi clairement une forte augmentation des déplacements à vélo au centre-ville. Les temps de parcours qui s'étaient parfois allongés à certains endroits au début de l'instauration du plan sont aujourd'hui retombés. Cette amélioration est probablement aux sens de



494 Idées

Ilaria F Propreté, plus espaces verts
14 december 2020



30 Idées

Anton VA économique impact meten
12 december 2020



49 Idées

Leila B Piétonnier
12 december 2020

© Ville de Bruxelles

> Trajet participatif et diagnostic



> Exemple de réalisation, skatepark de la Chapelle

circulation et aux phasages de feux, à la fin de certains gros chantiers mais aussi à des changements d'habitudes de déplacements. Moins d'un an après le démarrage du plan de circulation il est prématuré d'en tirer des conclusions définitives, mais les indicateurs sont actuellement positifs vis-à-vis des objectifs recherchés, à savoir un centre-ville moins congestionné, moins pollué, plus marchable et donc plus apaisé.

MILAN - PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Confrontée aux mêmes défis de mobilité que les autres grandes villes européennes, Milan a également développé son plan de mobilité. Celui-ci nous a été présenté par Valentino Sevino et Paolo Campus de l'*Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT)*.

Quatre grands objectifs ont été retenus :

1. **Une mobilité durable** : assurer une très bonne accessibilité, réduire la dépendance aux véhicules privés, restituer l'espace public à la mobilité active, encourager le respect du code de la route.
2. **Équité, sécurité et cohésion sociale** : réduire les accidents de circulation, réduire les expositions aux pollutions de l'air et sonores, surmonter les obstacles à l'accès aux services de mobilité, favoriser la liberté de choix en faveur de modes de transport durables.
3. **Qualités environnementales** : réduire la pollution atmosphérique, réduire la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, prévenir et réduire la pollution sonore, améliorer la qualité de l'environnement urbain.

4. **Innovation et efficacité économique** : assurer l'équilibre économique du système de mobilité, internaliser les coûts environnementaux, sociaux et sanitaires, promouvoir l'efficacité économique du trafic commercial, optimiser l'utilisation des ressources de mobilité.

Pour atteindre ces objectifs, différentes actions-cibles ont été déterminées : augmenter la part modale des transports publics, réduire les flux/capacités aux heures de pointe, réduire le nombre de voitures par habitant, réduire les émissions atmosphériques des particules NO_x, PM2.5 et PM10. Le plan de mobilité urbaine durable a également introduit un changement d'approche en matière de planification, en accordant une place centrale à la participation des citoyens et des parties prenantes. Cela impliquait de passer d'une stratégie basée sur un mandat politique fort et un rôle important des services techniques vers un processus plus participatif. Une première phase de travail a débuté par une conférence d'évaluation (rapport préliminaire et lignes directrices), suivie d'une période d'information (citoyens, conseils locaux, associations, municipalités,...), puis d'une étape d'élaboration (listage et cartographie des demandes, analyses préparatoires) et enfin la sélection et l'acceptation d'un scénario. Une deuxième phase consistait à proposer le plan choisi en le rendant public, à collecter et évaluer les observations émises, à l'ouvrir au débat public et récolter les amendements, et ensuite à le faire adopter en vue d'une nouvelle collecte et évaluation des remarques pour finalement passer à son approbation définitive.

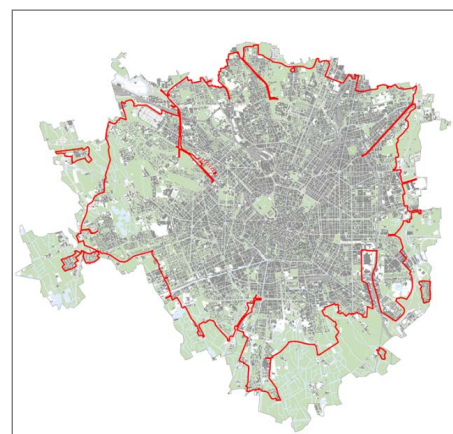
Suite à la mise à disposition du document du plan de mobilité durable et de ses annexes, un total de 197 contributions issues de tous les secteurs de la société (citoyens, acteurs politiques, acteurs institutionnels et associations commerciales) a été déposé lors de la collecte des observations, impliquant tous les domaines thématiques développés par le plan.

Parallèlement à la mise en place progressive du plan de mobilité durable, la ville de Milan a également veillé à développer des outils d'évaluation des mesures prises afin de pouvoir comparer les résultats obtenus avec ceux espérés lors de la détermination des actions-cibles du plan.

Tous les indicateurs récoltés ont montré que le plan répondait aux attentes avec une augmentation de la part modale des transports publics, une amélioration de leur vitesse commerciale ainsi que des diminutions des flux de trafic en heure de pointe, du nombre de voitures par habitant et des émissions polluantes.

Concrètement, Milan a travaillé sur plusieurs actions au moyen de différents outils :

- **Redevance de congestion** : le cœur de ville (8,2 km² = 4,5 % du territoire) a été placé en zone d'accès limité (ZAL) avec 43 points d'accès contrôlés par caméra, dont 7 accès uniquement accessibles aux transports en commun. Cette limitation s'applique du lundi au vendredi entre 7h30 et 19h30. Les résidents de la zone disposent d'un quota de 40 accès gratuits, les véhicules de service peuvent bénéficier d'un tarif préférentiel. Si les cyclomoteurs, les motos, les voitures full-électriques et les hybrides à basses émissions ont un accès libre, une interdiction progressive de certaines classes de véhicules polluants (norme Euro) est prévue dans le temps. Depuis la mise en place de la ZAL, le trafic y a chuté de plus de 40 % et le nombre de véhicules thermiques s'est considérablement réduit au profit des véhicules hybrides et électriques.



© AMAT, commune di Milano

> Périmètre de la zone de basse émission

- **Zone de basse émission** : elle ne concerne pas moins de 132 km² qui entourent la ZAL du centre-ville. Elle est dotée de 188 points d'accès qui contrôlent et limitent, entre 7h30 et 19h30, l'accès aux véhicules les plus polluants et régulent la gestion des poids lourds et du transport des matières dangereuses. Elle concerne ainsi près de 70 % du territoire et 97 % de la population. Les véhicules électriques et hybrides y sont autorisés ainsi que les moteurs thermiques à essence de norme Euro 6. Pour les autres catégories de moteurs thermiques, des exceptions temporaires sont prévues avec suppression progressives dans le temps.
- **Zone à trafic limité San Siro** : elle a été instaurée autour du célèbre stade de football afin de tester un nouveau système de gestion de parking et d'accès, de réduire l'impact des flux de sorties lors des événements, de protéger les aires résidentielles et d'assurer la sécurité dans la zone. Elle est gérée au moyen de caméras de contrôle d'accès et d'aires de stationnement réglementé, de panneaux de signalisation à messages dynamiques et d'un système de réservation de parking lié aux pass d'accès aux différents événements.
- **Piazze Aperte** : il s'agit d'un programme axé sur la régénération urbaine et la mobilité durable, objectifs clés du plan de gouvernance territoriale pour Milan 2030 et du plan d'action pour le développement durable 2030, dans le contexte du « Piano Quartieri » (« Plan de quartier »). Il vise à améliorer les espaces publics et à les transformer en lieux de rassemblement pour la communauté, afin d'étendre les zones piétonnes, de promouvoir des formes durables de mobilité, de profiter ainsi à l'environnement et à la qualité de

vie dans les quartiers. Ce programme fait appel à l'urbanisme tactique pour remettre les espaces publics au centre de la vie communautaire et encourager à en tirer le meilleur parti.

Grâce à cela, et avec la signature d'accords de collaboration, la ville de Milan et ses habitants peuvent coopérer activement à la conception, au développement et à l'aménagement d'espaces publics, ainsi qu'à leur promotion et à leur préservation sur la base des principes de la gestion partagée. Dans une deuxième phase, cette vision ciblera les écoles et leur environnement.

- **Strade aperte** : il s'agit d'un plan du conseil municipal visant à repenser la mobilité et l'espace public, c'est une stratégie qui associe la vision d'une ville plus durable et plus vivable. L'objectif est de créer des rues plus sécurisées et utilisables par tous, en offrant de nouveaux espaces publics pour les adultes et les enfants, et en encourageant les déplacements à pied, à vélo et en scooter grâce à une offre diversifiée, complémentaire et alternative aux transports publics et à la voiture privée. Ce plan se décline en plusieurs actions cibles. Les zones 30 sont développées afin d'améliorer la qualité de l'espace urbain et la sécurité routière. Des interventions pour les piétons prévoient l'élargissement de certains trottoirs pour l'utilisation plus sûre des rues, en réduisant les chaussées sans modifier le système routier. Le plan préconise également, la création de nombreux axes cyclables par la matérialisation de pistes cyclables et l'installation de zones avancées pour cyclistes aux feux de signalisation, dans le but de promouvoir le vélo comme alternative à la voiture et aux transports publics. Enfin, dans certains quartiers, le cumul de ces différentes actions permettra d'y développer le concept de ville des 15 minutes offrant des services et une qualité de vie à proximité de chez soi.



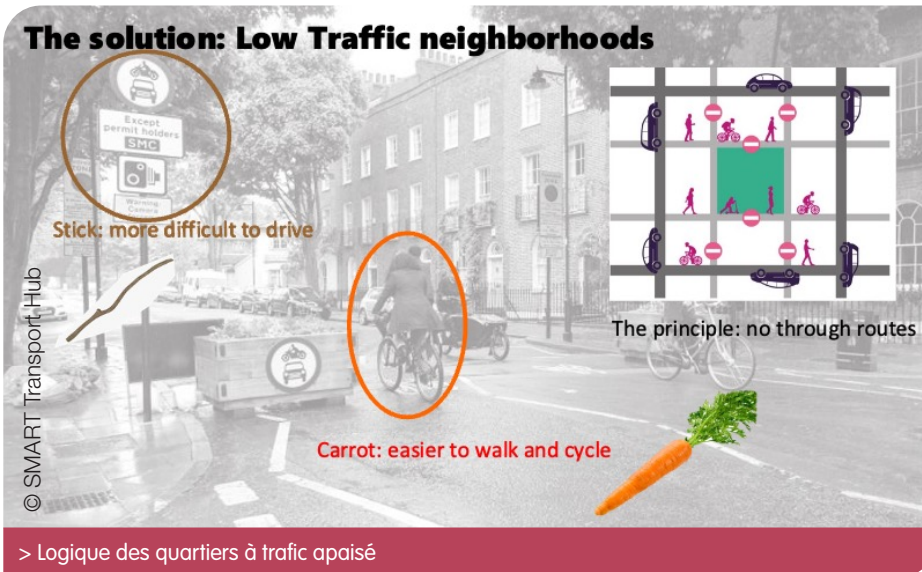
© AMAMAT, Comune di Milano

> Avant/après, aménagements réalisés grâce au projet « Piazze aperte »

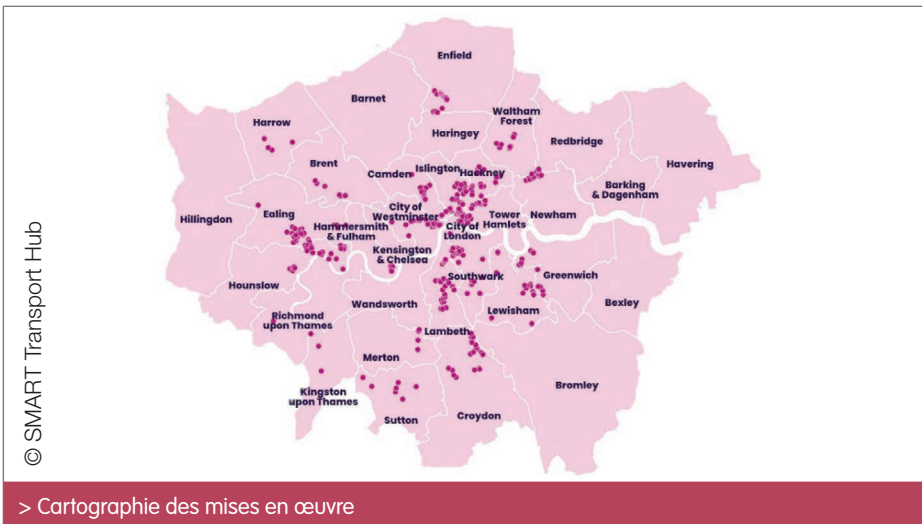
LONDRES – LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS

Ayanda Collins et Nicola Mastini de l'Agence Smart Transport Hub nous ont ensuite présenté le plan municipal pour l'apaisement des quartiers londoniens. Dès 2018, Londres a entrepris une révision profonde de sa politique de mobilité.

Malgré une diminution constatée du nombre de londoniens propriétaires d'une voiture, le trafic urbain avait continué de croître durant les



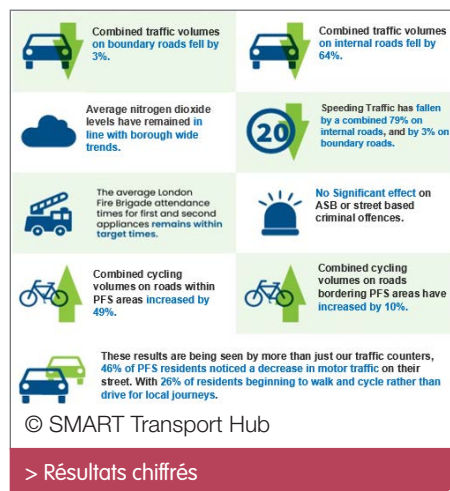
> Logique des quartiers à trafic apaisé



> Cartographie des mises en œuvre

années de 2010 à 2019 de manière globale (21 %) et plus particulièrement dans les rues locales (jusqu'à 57 %). La capitale anglaise était donc dans la nécessité de réduire partout ce trafic et ce, afin de rencontrer également d'autres bénéfices associés, tels que la diminution de la pollution de l'air et des émissions de particules nocives, la réduction des accidents de circulation et la baisse de l'obésité infantile. La solution retenue fut celle des Low Traffic Neighbourhoods (quartiers à trafic apaisé), basée sur une politique de la carotte (facilité de se déplacer en vélo ou à pied) et du bâton (restriction du trafic motorisé avec contrôle par caméra) et le principe de l'impossibilité de traverser un quartier défini de part en part. La concrétisation a été effectuée par l'installation de caméras ANPR, de plantations et de bollards. Tout cela ressemble donc fortement à ce que l'on veut mettre en place à Bruxelles et la question qui se pose alors est « est-ce que ça fonctionne ? ».

Afin d'objectiver les résultats de ces aménagements, des comptages et des mesures ont été effectués qui montrent que le trafic a chuté partout (environ -3 % sur les



voies périphériques aux quartiers et environ -64 % sur les voiries internes), que la vitesse a également baissé (environ -3 % sur les voies périphériques aux quartiers et environ -79 % sur les voiries internes) et que les émissions de NO_x ont également diminué. Cela a eu pour effet une augmentation de la pratique du vélo (+10 % sur les voies périphériques aux quartiers et +49 % sur les voiries internes) tout en n'impactant pas les délais d'intervention des services de secours ni le taux de criminalité du quartier. Ces données de comptage ont d'ailleurs été confirmées par les témoignages des résidents. À une enquête menée après la mise en place des quartiers apaisés, plus d'un quart des répondants ont dit qu'ils roulaient moins en voiture mais qu'ils marchaient beaucoup plus ou faisaient plus de vélo.

Des études indépendantes ont constaté une réduction moyenne du trafic de 32,7 % pour l'ensemble des voiries intérieures des 47 quartiers apaisés de Londres avec une augmentation d'à peine 1,3 % sur les voies périphériques. Cette évaporation du trafic s'explique par des trajets en voiture personnelle qui ne sont plus effectués, par du trafic via d'autres itinéraires, par un report modal en faveur de l'utilisation des transports en commun et enfin par une utilisation accrue du vélo.

PARIS – LA VILLE LOGISTIQUE

Si on se focalise régulièrement sur les impacts qu'engendrent les plans de mobilité sur la vie des habitants, le secteur de la logistique peut être aussi fortement concerné par ces mesures. Paris, particulièrement confrontée à une congestion du trafic de marchandises, y a consacré tout un volet de son plan de mobilité que nous ont présenté Michèle-Angélique Nicol et Cécile Honoré de la Ville de Paris.

La proportion de volume de fret transporté par la route en Ile-de-France a triplé sur les septante dernières années et ce, au moyen de véhicules roulant à 95 % au diesel entraînant des conséquences désastreuses du point de vue environnemental. La majorité de ces déplacements se fait actuellement avec des véhicules utilitaires légers dont le bilan carbone est plus néfaste que celui des poids lourds. Il faut également ajouter à cela un éloignement constant des plateformes logistiques vers les banlieues qui entraîne un flux de marchandises en croissance perpétuelle vers le centre-ville, majoritairement liée aux commerces et aux bureaux. La mobilité des marchandises est également fortement impactée par les récentes évolutions du type de consommation (croissance du e-commerce et de la

**À Paris,
le fret
représente
un quart
des émissions
de CO2 liées
à la mobilité**

Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France

Des externalités négatives importantes de la logistique par la route

Actuellement, seul 6.5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine*
À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO2 que la route



© Agence de la Mobilité, Paris

messagerie, exigences des consommateurs), elles-mêmes accentuées par la crise du Covid. S'ajoute encore à cela une tendance à la réduction par les commerces des espaces de stockage, qui implique de travailler principalement en flux tendu. Tout cela a un impact important sur l'espace public et la société alors que, comme le démontrent plusieurs enquêtes publiques récentes, la majorité des Parisiens aspirent de plus en plus à voir la circulation s'apaiser, à utiliser les mobilités actives et à voir leur quartier se verdurer.

A côté de cela, le secteur du transport reste un grand pourvoyeur d'emplois en région parisienne, où les conditions de travail se sont fortement dégradées avec entre autres

l'apparition d'entrepreneurs-livreurs disposant de peu de protection sociale.

Contrairement au secteur du transport de personnes, celui des marchandises ne dispose pas d'autorité organisatrice, les interlocuteurs émanant tous du secteur privé.

Ainsi, la Ville de Paris a dû mettre au point différents outils afin d'améliorer rapidement sa politique de mobilité logistique. Tout d'abord, une concertation avec les principaux acteurs de la logistique et du secteur marchand qui a abouti à l'établissement de la Charte Logistique Urbaine Durable (établie en 2006 et revue dès 2013). Ensuite, un outil réglementaire qui intègre le Règlement de transport de marchandises, le Plan local d'urbanisme,

la zone de faible émission, le Plan local de mobilité et le Plan climat. S'ajoutent à cela des outils financiers dont diverses primes et des outils opérationnels comme des appels à projets ou expérimentations, des opérations d'aménagement, et des expérimentations thématiques ou locales.

Actuellement, Paris travaille en collaboration avec les professionnels du secteur à une nouvelle stratégie de mobilité. Celle-ci a tout d'abord démarré avec un bilan de la charte LUD 2013 qui en a dégagé trois objectifs : assurer les approvisionnements, diminuer les émissions de polluants et limiter la congestion routière. De plus, avec l'organisation des Jeux olympiques de 2024, des actions à court terme doivent être entreprises amenant à une nouvelle comitologie via un passage au Conseil de Paris de juillet 2022, un Comité des partenaires et une Commission de suivi.

Afin d'implémenter sa politique de mobilité logistique, la Ville de Paris a décidé de travailler suivant six axes d'intervention :

- 1. Le foncier et l'immobilier logistique** avec pour enjeux de rationaliser et de réduire les flux en favorisant les véhicules électriques, la cyclo-logistique et les livraisons à pied, de préserver les implantations industrielles et logistiques à Paris et enfin de déployer un maillage d'espaces logistiques et prévenir l'implantation d'opérateurs opportunistes qui viennent concurrencer les commerces de proximité.
- 2. Le partage de l'espace public** par un meilleur usage de celui-ci en encourageant les livraisons silencieuses en horaires décalés, par une amélioration de l'utilisation des aires de livraison, par un apaisement de la cohabitation



> Exemple d'espace urbain de distribution



© Thomas Garcia

> Exemple d'espace urbain de distribution

des différents modes de livraison et des autres usagers de l'espace public, et par une réduction des flux de véhicules motorisés en encourageant la cyclo-logistique et les livraisons à pied et en facilitant le stationnement des professionnels.


3. **Les conditions de travail des livreurs** en développant des infrastructures et des services nouveaux pour répondre aux besoins de leur quotidien, en prévenant les accidents de travail causés par la circulation, en encourageant les entreprises à proposer de meilleures conditions de travail et en accompagnant les entreprises sociales et solidaires de la logistique.
4. **Favoriser l'offre de proximité** en mettant en relation les acteurs des filières classiques ou les petits commerçants pour accompagner la digitalisation des commerces physiques, en informant et sensibilisant les consommateurs aux impacts écologiques et sociaux des nouvelles pratiques de consommation et en innovant grâce à l'expérience des territoires (solutions de mutualisation en lien avec les communes périphériques).
5. **La logistique des chantiers**, par une réduction de la circulation des camions et autres engins de chantier, par une réduction des flux des artisans et entreprises du secteur de la construction, et en accompagnant les professionnels du bâtiment et des travaux publics afin d'adapter leurs modes de déplacement à la transition écologique.

6. **La transition énergétique et environnementale** par un accompagnement des professionnels du transport de marchandises dans la conversion de leur flotte de véhicules et en diminuant les flux de véhicules motorisés grâce au report modal en faveur des mobilités douces.

Concrètement, la réalisation se fera via une déclinaison annuelle des actions engagées. En 2022, plusieurs des axes ont été abordés par des actions concrètes : aires de livraison connectées, micro-hubs de « micro-hubs logistiques », organisation d'un meet-up dédié à la cyclo-logistique. D'autres actions ont également été engagées en 2023 telles que la généralisation des livraisons silencieuses en horaires décalés ou la création de 1000 aires de livraison supplémentaires. Ce travail de fond sera bien sûr suivi les prochaines années afin de finaliser la concrétisation de cette vision nouvelle de la mobilité logistique.

Ces quatre témoignages extrêmement intéressants ont constitué un prolongement idéal aux deux voyages d'étude que Bruxelles Mobilité et Brulocalis avaient récemment organisés à Paris et à Berlin.

Au travers de ce colloque et de ces voyages d'étude, nous avons pu constater que les problèmes de mobilité et de congestion automobile se sont généralisés dans toutes les grandes villes européennes et que partout les politiques de mobilité sont amenées à prendre des mesures parfois radicales

pour solutionner tous les défis sociétaux, climatiques et environnementaux de demain. Il en est également clairement ressorti, que partout, les plans de mobilité et les mesures qui les composent vont dans la même direction : apaiser les quartiers, favoriser les modes de déplacement actifs, réduire l'emprise de l'automobile sur l'espace public afin de rendre celui-ci à la vie de quartier et mieux assurer la sécurité routière. Nous aurions pu inviter ou visiter d'autres villes telles Copenhague, Amsterdam, Barcelone ou Stockholm, mais nous serions arrivés au même constat. Si les mesures et les méthodes varient quelque peu suivant les particularités et mentalités locales, la vision fondamentale reste la même. A Bruxelles, le plan Good Move suscite le débat depuis ses prémices. Il y a les défenseurs, les opposants, et aussi de nombreuses personnes sans avis. Cela représente le débat public qui est, fondamentalement, sain. Cependant, comme pour toute chose, il arrive un moment où il devient nécessaire de trancher. Et les échanges que l'on a eus avec les autres grandes villes européennes ne peuvent que conforter la vision de mobilité qui a été menée dans notre Région. Ce que l'on met en place se fait ailleurs aussi et, dans certains domaines, nos choix sont parfois précurseurs et cités en exemple. Ces échanges nous aurons également enrichis du point de vue méthodologique. Les retours d'expériences, bonnes ou mauvaises, doivent nous aider à encore nous améliorer et à encore mieux cerner les besoins profonds des citoyens et leurs questionnements légitimes auxquels il nous faut répondre de manière pédagogique et professionnelle. C'est là le grand défi à relever et qui nous permettra de réussir cette transition urbaine indispensable à l'avenir de notre Région. 

> Plus d'infos

- Présentations de la matinée Good Move Forum : [Documents à télécharger : Good Move \(mobility.brussels\)](https://mobility.brussels/)
- Présentations de l'après-midi « Inspirations d'ici et d'ailleurs » (https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2023-06/presentations_inspirations_dici_et_dailleurs.pdf)
- Sur notre voyage d'inspiration à Berlin : article « Les acteurs de la mobilité bruxelloise en visite d'étude à Berlin », Trait d'Union n° 133 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/trait-dunion-133>)
- Sur notre voyage d'inspiration à Paris : <https://brulocalis.brussels/fr/actualites/mobilite-voyage-detudes-paris>

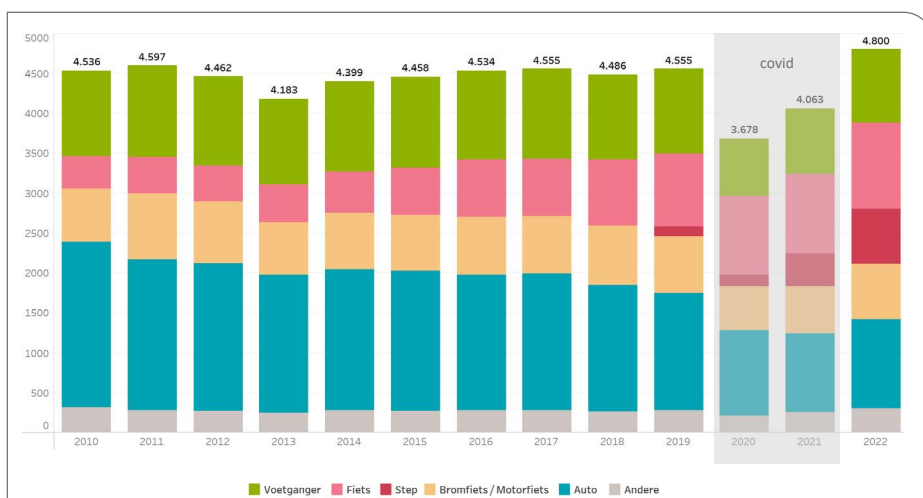
> Korneel Debaene, Attaché – Autorité Organisatrice de la Mobilité - Bruxelles Mobilité

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION À BRUXELLES : UN PHÉNOMÈNE ÉVOLUANT RAPIDEMENT

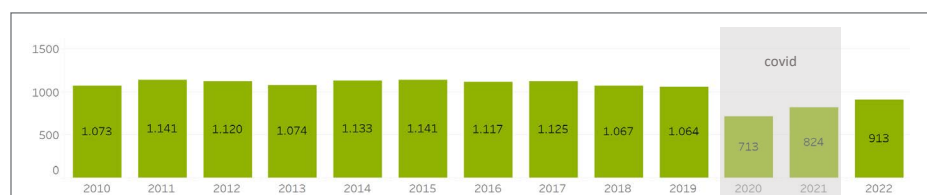
Au cours des années écoulées, la mobilité à Bruxelles a connu une évolution en profondeur. En ce qui concerne la voiture, nous constatons d'une part une légère diminution de son utilisation, avec depuis la Ville 30 des limites de vitesse inférieures et une amélioration du respect de ces limites, mais d'autre part, des évolutions inquiétantes comme une tendance à utiliser des modèles de voitures plus grands et plus lourds, la présence du smartphone au volant ainsi qu'une part croissante de conducteurs sous l'influence d'alcool et de drogues. En ce qui concerne les moyens de transport vulnérables, nous constatons une forte augmentation de l'utilisation du vélo, avec une infrastructure cycliste plus séparée et la mise en œuvre d'actions en faveur de quartiers apaisés, mais aussi la popularisation de nouvelles technologies comme les trottinettes électriques, qui sont actuellement plus dangereuses que les vélos, par exemple. Plusieurs de ces évolutions se sont accélérées pendant la crise sanitaire, mais la plupart d'entre elles avaient déjà commencé. Dans le présent article, nous examinons comment tout cela se traduit dans les chiffres des accidents de la circulation : la Région est-elle plus sûre ou moins sûre qu'avant, et pour qui ?

Dans un premier temps, nous pouvons examiner le graphique du nombre de blessés dans la circulation par an (figure 1).

Les nombres totaux de blessés dans ce graphique suggèrent à première vue que la situation relative aux accidents serait globalement stable à Bruxelles, à part la période Covid 2020 et 2021, l'année dernière se distinguant de manière légèrement négative. En regardant les types d'utilisateurs qui se trouvent dans ces données, nous ne pouvons toutefois absolument pas parler d'une situation stable. Sur la base des chiffres par type d'utilisateur, nous distinguons plusieurs tendances très différentes :

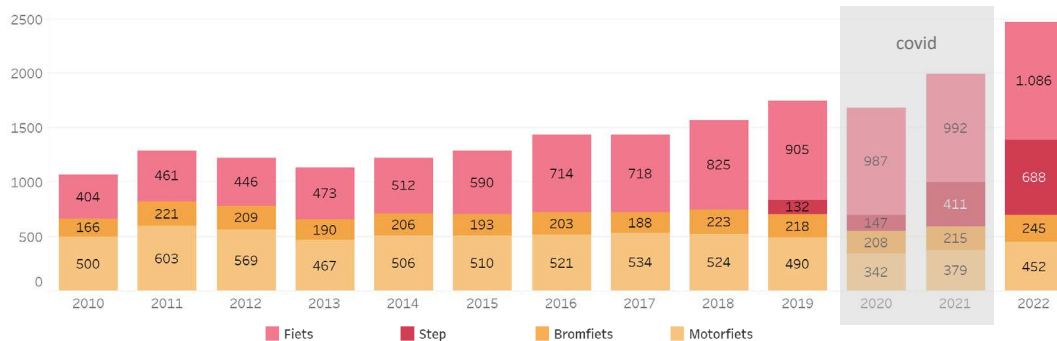


> Figure 1 : Nombre de blessés par moyen de transport dans la circulation par an



> Figure 2 : Nombre de piétons blessés dans la circulation par an

En ce qui concerne les piétons blessés, (figure 2) nous avons une situation plutôt stable jusqu'en 2019, avec une forte baisse pendant la période Covid suivie d'un bilan nettement meilleur en 2022, première année post-Covid. En dépit d'une normalisation de la circulation, l'année dernière a été beaucoup plus sûre pour les piétons que la période pré-Covid. Il est toujours difficile de déduire de véritables relations de cause à effet, mais l'instauration de la Ville 30 n'a pu avoir qu'une incidence positive à ce sujet.



> Figure 3 : Nombre de deux-roues blessés dans la circulation par an

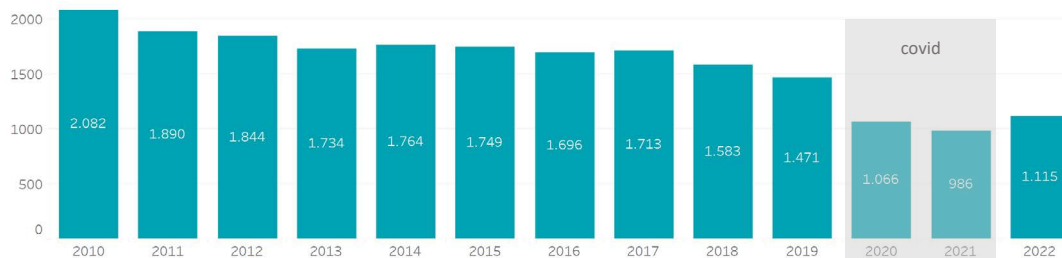
Parmi les deux-roues (figure 3), nous constatons une évolution très différente entre les cyclistes, les utilisateurs de trottinettes, les cyclomotoristes et les motocyclistes. **Les cyclistes** (en rose dans le graphique « figure 3 ») augmentent de manière ininterrompue dans les statistiques depuis 2010 – même durant la crise sanitaire – avec une croissance de près de 170 % après 12 ans. C’est impressionnant, mais la hausse de l’utilisation réelle du vélo est encore plus grande avec, selon les comptages de Provélo, une augmentation de plus de 300 % depuis 2010. La crise sanitaire a également été un véritable accélérateur, notamment sous l’influence de l’infrastructure cyclable réalisée à court terme (les « pistes cyclables Covid ») : rien qu’entre 2021 et 2022, une hausse de ~40 % a été mesurée, ce qui a également été confirmé par les bornes de comptage automatique de vélos de la Région. Le fait que le nombre d’accidents augmente plus lentement que l’utilisation démontre que le risque relatif d’avoir un accident diminue. Le risque d’accident diminue et n’a même encore jamais été aussi bas, mais cette tendance doit se poursuivre en vue d’atteindre l’objectif de zéro décès et zéro blessé grave. L’enjeu reste important, au vu des plus de 1 000 cyclistes blessés par an.

Les utilisateurs de trottinettes (en rose foncé dans le graphique (figure 3) ont rapidement conquis leur place dans les chiffres relatifs aux accidents, après l’introduction en masse des systèmes de trottinettes partagées

dans la Région depuis 2019. Pour éviter tout malentendu, il ne s’agit pas uniquement de trottinettes partagées ; dans les données, nous ne pouvons pas établir de distinction entre les trottinettes partagées et les trottinettes privées. La croissance suit celle de l’utilisation des trottinettes électriques, avec des signes prometteurs d’une diminution du nombre d’accidents de trottinettes dans les 6 derniers mois de 2022, après l’entrée en vigueur des nouvelles règles qui réduisent la vitesse dans les zones piétonnes du Centre, qui fixent l’âge minimum à 16 ans et qui interdisent de monter à plusieurs sur une trottinette. Il est cependant encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives et certainement pour établir des prévisions pour le futur. La première campagne de sensibilisation à destination des utilisateurs de trottinettes a commencé en mars de cette année. Le temps nous apprendra si cela a eu un effet sur le comportement des utilisateurs et les chiffres relatifs aux accidents.

Enfin, **les cyclomotoristes et les motocyclistes** (en orange foncé et clair dans le graphique « figure 3 ») sont généralement restés stables dans la dernière décennie, à l’exception d’une baisse pendant la période Covid. Cependant, nous constatons ici aussi des tendances complémentaires depuis 2020, qui se neutralisent plus ou moins – une baisse des motocyclistes blessés et une hausse des cyclomotoristes blessés.

“ Une première conclusion : il y a bel et bien une tendance positive, notamment pour les piétons et les occupants des voitures, mais qui est masquée par une hausse du nombre d’accidents parmi les deux-roues – une hausse fortement liée à l’utilisation croissante de ce mode de transport. ”



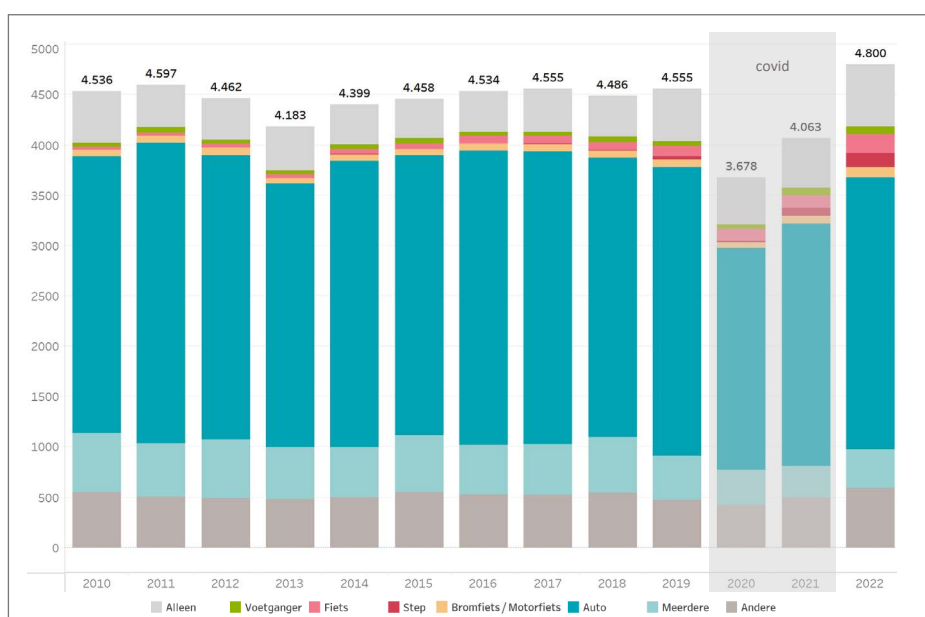
> Figure 4 : Nombre d'occupants des voitures blessés dans la circulation par an

En ce qui concerne **les occupants des voitures (figure 4)** blessés, nous constatons une baisse continue – Depuis la Ville 30, l'utilisation d'une voiture semble actuellement plus sûre que jamais. Soulignons que l'année 2020 a été l'année comptant le moins de blessés pour tous les autres moyens de transport, avec une hausse en 2021 – il y a eu moins de confinements et de restrictions en 2021 qu'en 2020 – mais pour les occupants des voitures, il y a eu encore moins de blessés

en 2021 qu'en 2020 – la Ville 30 semble donc très bien fonctionner pour les occupants des voitures. Dans une ville où la vitesse est limitée à 30 km/h, il est dès lors très peu probable qu'un occupant d'une voiture soit blessé, car la vitesse est inférieure et la ceinture de sécurité peut jouer pleinement son rôle protecteur.

Examinons la question sous autre angle, en déplaçant notre point de vue de la partie blessée vers l'autre partie dans un accident. Pour chaque blessé, il est en effet possible

de déterminer quel moyen de transport la partie adverse utilisait (sauf s'il n'y avait pas de partie adverse ou s'il y en avait plusieurs). Le graphique ci-dessous (**figure 5**) compte, pour tous les blessés, le moyen de transport de l'opposant. Contrairement aux glissements chez les personnes blessées, nous constatons un schéma beaucoup plus stable chez les opposants.



> Figure 5 : Nombre d'opposants par moyen de transport dans les accidents de la circulation avec blessés par an

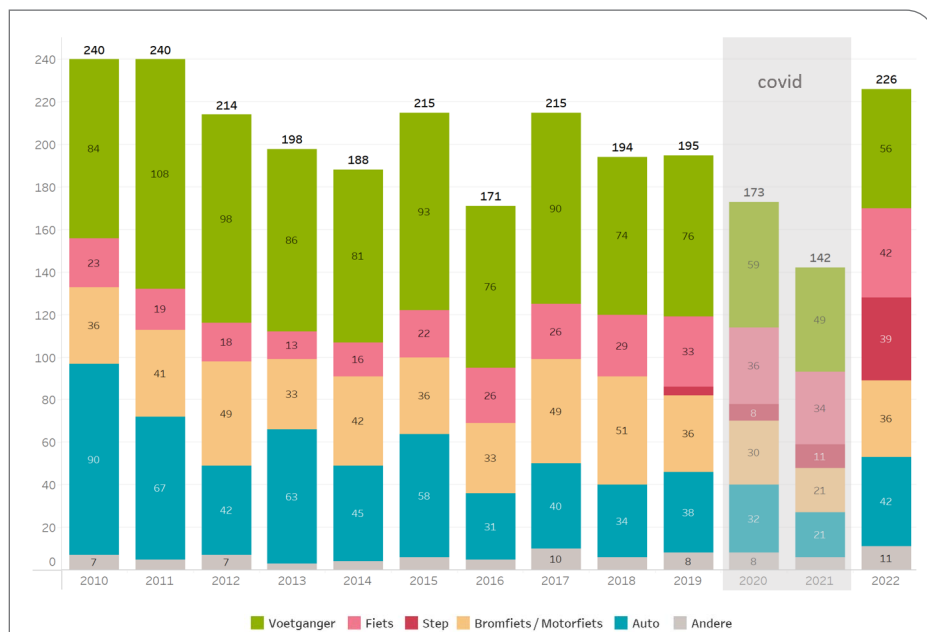
On constate que la majorité des opposants sont des automobilistes, et que cette majorité a à peine changé entre 2010 et 2022. Le contraste avec la part parmi les victimes, où les occupants des voitures ont presque diminué de moitié entre 2010 et 2022, est frappant. Bien que la sécurité des occupants des voitures se soit donc nettement améliorée – une conséquence visée et attendue de la Ville 30 –, ils constituent toutefois toujours le principal opposant lors des accidents dans la Région.

Un dernier point d'attention est la gravité des accidents et le nombre élevé de **blessés graves et de décès** dans la circulation (figure 6). En 2022, on a déploré un nombre remarquablement élevé de décès et de blessés graves : 21 décès et 205 blessés graves, beaucoup plus que dans les quelques dernières années. Ici aussi, nous pouvons distinguer différentes dynamiques parmi les piétons, les deux-roues et les occupants des voitures.

Pour les **piétons**, on constate une **amélioration**, avec 56 blessés graves ou décès par rapport à au moins 74 dans les années pré-Covid. Cette amélioration est même encore plus marquée que la diminution du nombre de blessés légers chez les piétons : la gravité – le ratio du nombre de blessés graves et de décès divisé par le nombre de blessés légers – a effectivement diminué de 7 - 9 % entre 2010 et 2020 à 6 % depuis 2021. Ce résultat peut être mis en relation avec la Ville 30, la force de l'impact en cas d'accident étant en effet directement proportionnelle à la vitesse (et au poids) du véhicule qui heurte le piéton.

Pour les **deux-roues**, il n'y a **aucun changement** dans la gravité – le nombre de blessés graves et de morts reflète entièrement les chiffres décrits plus haut pour les deux-roues.

Pour les **occupants des voitures**, nous constatons une **hausse** de la gravité. Il s'agit toutefois d'une augmentation artificielle de la gravité – il n'y a pas en soi **d'avantage de blessés graves ou de décès** (il y en a une quarantaine, ce qui est similaire aux quelques dernières années pré-Covid), mais il y a simplement **moins de blessés légers**, si bien que le ratio augmente. Pour les occupants des voitures, l'effet sécurisant de la Ville 30 semble logiquement limité aux rues où la vitesse a été effectivement réduite à 30 km/h, et il semble donc surtout que les accidents avec des occupants légèrement blessés y sont évités (ou dégradés en accidents avec uniquement des dégâts matériels). Les accidents avec des occupants des voitures grièvement blessés ou décédés se déroulent dès lors dans ~75 % des cas dans des endroits où la vitesse est limitée à 50 ou plus, où l'effet de la Ville 30 n'a pas une influence suffisante.



> Figure 6 : Nombre de blessés graves ou de décès par moyen de transport dans la circulation par an

“ Bruxelles change : les défis de la sécurité routière sont totalement différents d'il y a 10 ans ”

Les **défis changeants** au niveau de la sécurité routière illustrent l'évolution connue par la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale en 10 ans de temps, et surtout depuis la crise sanitaire. Bien que l'instauration de la Ville 30 soit une étape importante, nous devons poursuivre nos efforts pour atteindre l'**objectif de zéro décès et zéro blessé grave** d'ici 2030. Dans cette optique, l'arrivée des **trottinettes** et leur énorme succès constituent pour nous un nouveau défi. Freiner la croissance des **accidents de vélo** est également une priorité, surtout à la lumière de l'ambition régionale de stimuler davantage l'utilisation du vélo. Dans ce cadre, il faut miser sur les adaptations nécessaires de l'infrastructure et sur l'amélioration de l'expérience des nouveaux cyclistes. Enfin, les progrès obtenus avec la Ville 30 doivent maintenant se poursuivre en sécurisant les routes où la **vitesse maximale** s'élève à **50 km/h ou plus**, et où des accidents graves se sont produits. 📍

> Plus d'infos

Cet article fait suite à l'article « Les automobilistes roulent plus lentement depuis la Ville 30 », Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière n° 67 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-67>)

> **Stéphanie Van Melkebeke, conseillère en accessibilité AMT Concept**

POUR UN REDÉPLOIEMENT DES BOUCLES PIÉTONNES À BRUXELLES

En 2022, Bruxelles Mobilité et l'association AMT CONCEPT ont lancé leur projet de redéploiement des boucles piétonnes en Région bruxelloise afin de promouvoir, au niveau communal, des cheminements piétons accessibles et continus pour les déplacements quotidiens des citoyens.

CONTEXTE DU PROJET

La première boucle piétonne bruxelloise apparaissait il y a 20 ans sur le territoire de la commune d'Evere. Il s'agissait alors d'un projet pilote issu d'une collaboration entre l'ASBL AMT CONCEPT et la Région de Bruxelles-Capitale. Le but ? Relier des points stratégiques de la commune par une boucle 100 % accessible et sans rupture du cheminement pour garantir l'autonomie des personnes avec des besoins spécifiques⁽¹⁾.

Dans les années qui ont suivi, d'autres communes ont repris le concept afin de favoriser l'accessibilité et la mobilité à l'échelle locale. Aujourd'hui, dans le cadre d'une subvention visant l'amélioration de l'environnement urbain et du cadre de vie accordée par Bruxelles Mobilité, AMT Concept a entamé une

réflexion destinée à redéfinir une nouvelle politique régionale de redéploiement des boucles piétonnes sous la forme d'un réseau piéton local, accessible, confortable et performant.

QU'EST-CE QU'UNE BOUCLE PIÉTONNE ?

Le principe d'une boucle piétonne est inspiré d'un projet mené par la ville de Barcelone qui, pour les Jeux olympiques et paralympiques de 1992, a totalement repensé son accessibilité par la modélisation de la chaîne de déplacement accessible à tous.

“ La chaîne de déplacement, la clé de l'accessibilité piétonne ”



© AMT Concept

> Table ronde, 27 avril 2023

1. cfr article Moniteur de la Mobilité N° 2 005 / 01 - page 10
<https://brulocalis.brussels/sites/default/files/documents/publications/archives-momo/moniteur-mobilite-009.pdf#page=10>



Approche transversale de l'accessibilité

Tous handicaps et mobilité réduite



Continuité de la chaîne de déplacement



© AMT CEREMA

> Approche du CEREMA

Aujourd'hui, l'enjeu pour la Région de Bruxelles-Capitale est d'améliorer la mobilité et l'accessibilité piétonnes en travaillant sur la chaîne de déplacements au niveau communal. En pratique, la mise en œuvre d'un réseau de cheminements piétons continus se matérialise par la création d'itinéraires piétons accessibles, d'environ 2,5 km, reliant des pôles d'activités entre eux (administratifs, commerciaux, scolaires, touristiques, de loisirs, de transports publics, etc.).

À terme, ces aménagements devraient profiter aux PMR en visant leur autonomie totale au quotidien, mais également à l'ensemble de la population, amenée à se déplacer autrement dans le cadre de la ville de proximité ou « ville des 15 minutes » mise en avant par le plan Good Move. Le projet devrait aussi contribuer à une politique de développement durable, en anticipant les conséquences sociales et économiques de l'allongement de l'espérance de vie et en permettant aux personnes en situation de handicap de participer à la vie sociale, économique et culturelle.

“ Un cheminement qui profite à l'ensemble des citoyens ”

MATINÉE D'ÉCHANGE ET D'INFORMATION DU 27 AVRIL 2023

Dans le cadre de son projet et afin de confronter ses propositions, AMT Concept,

en collaboration avec Bruxelles Mobilité et Brulocalis, a convié les communes à une matinée d'échange et d'information qui s'est tenue le 27 avril dernier à la Maison des Associations Internationales dans le centre de Bruxelles.

Cette initiative avait pour but d'expliquer le projet, de recueillir les suggestions et attentes des participants, mais également de partager le témoignage d'invités ayant une expérience en la matière.

Pour ceux qui n'ont pas pu y assister, voici un résumé des principales interventions.

L'accessibilité en France

En 2001, le CEREMA établissement public français sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, qui accompagne l'État et les collectivités territoriales dans leurs politiques publiques d'aménagement et de transport, crée le label « Ville Accessible à Tous » avec pour objectif de promouvoir une accessibilité généralisée.

Lors de leur intervention, Pauline Gauthier et Cédric Boussuge du CEREMA, ont notamment mis l'accent sur certains points d'attention à ne pas négliger pour rendre l'espace public non seulement accessible, mais également convivial :

1. Réaliser des parcours commentés avec les usagers afin de dresser un diagnostic circonstancié et recueillir les propositions d'amélioration du public visé.
2. Prendre en considération la saisonnalité des aménagements lorsqu'ils risquent de modifier les données de base du cheminement (comme la largeur

réglementaire) ou nécessitent des dispositifs particuliers (terrasses ou zones ombragées en été par exemple).

3. Penser au lien social en créant des espaces conviviaux pour les personnes isolées qui peuvent également être synonyme de lieux de repos sur le cheminement ou encore intégrer des dispositifs favorables à la nature et au climat, par exemple, en créant des zones ombragées et végétalisées utiles en cas de canicule et pour lutter contre les îlots de chaleur.

Les boucles PMR à Woluwe-Saint-Lambert

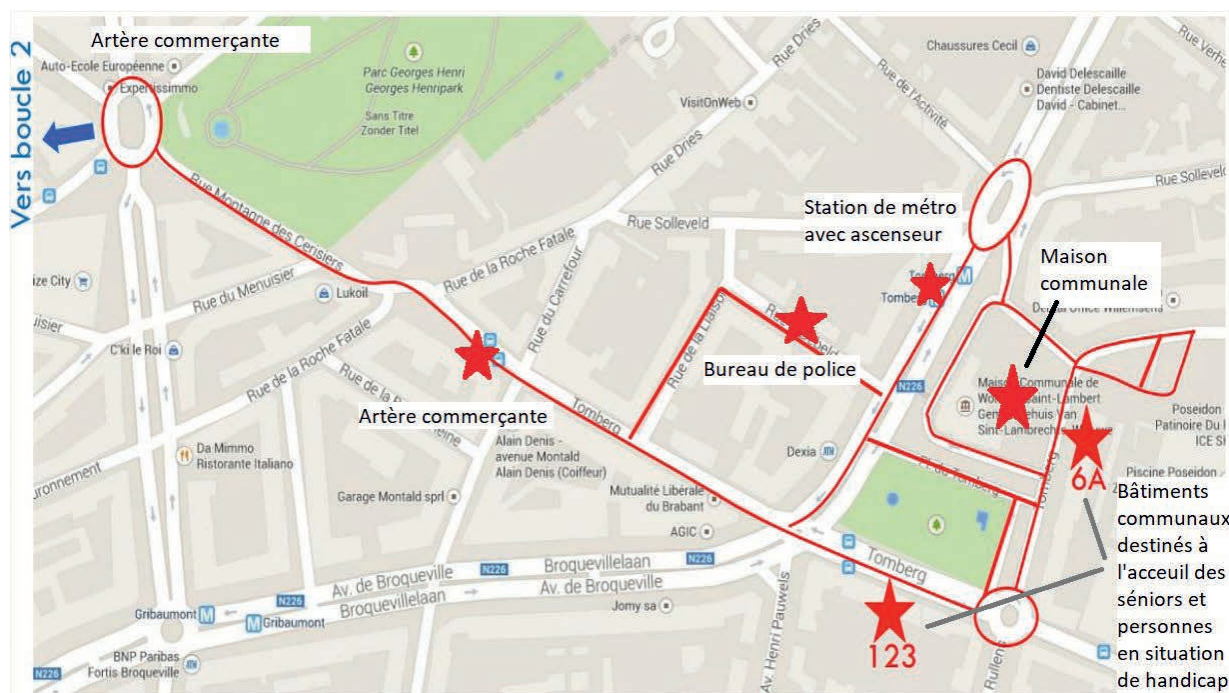
Isabelle Molenberg, échevine de l'Égalité des Chances à Woluwe-Saint-Lambert, a ensuite fait une intervention destinée à partager la méthodologie d'étude d'une boucle piétonne dans sa commune.

Projet initié dès 2014 avec un premier parcours autour de la maison communale, ce sont aujourd'hui cinq boucles piétonnes qui sont réalisées ou en cours de travaux et une autre est encore à l'étude.

Pour la commune, le choix du parcours est établi en fonction de trois critères principaux :

1. L'analyse des demandes et besoins exprimés par les citoyens (groupe de travail PMR) ;
2. L'analyse des différents quartiers (forte densité de population ou localisation des personnes âgées) ;
3. L'emplacement des lieux et bâtiments stratégiques, forts fréquentés, utiles pour les citoyens.

Par la suite, d'autres étapes sont encore nécessaires pour la réalisation de la boucle



© Administration communale de Woluwe-Saint-Lambert

> Carte première boucle piétonne à Woluwe-Saint-Lambert



CE LOGO VOUS PARLE ?

Il a été créé afin de baliser les boucles piétonnes au sein de la commune.

comme : l'étude, la présentation du parcours, la réalisation des travaux, la communication aux citoyens, etc. L'objectif final est de relier toutes les boucles entre elles afin d'étendre l'accessibilité au niveau communal.

Le projet Schaerbeek à pied

La troisième intervention fut celle d'Adelheid Byttebier, Échevine de la Mobilité à Schaerbeek, venue retracer la mise en œuvre des boucles piétonnes schaarbeekoises. L'étude d'une première boucle piétonne à Schaerbeek remonte à 2009 autour de la place Dailly.

Depuis, le Plan communal de Mobilité prévoit la création de 9 boucles PMR et l'objectif est de les intégrer dans les projets de rénovation de plus grande ampleur qui seront réalisés dans les prochaines années.

Avec le programme « Schaerbeek à Pied », Adelheid Byttebier ambitionne la mise en place d'un réseau piéton communal.

Table ronde

La matinée s'est achevée par une table ronde réunissant plusieurs intervenants, exposant différents points de vue sur le thème des boucles piétonnes :

- Mathias De Meyer, Bruxelles Mobilité et initiateur du projet de redéploiement des boucles piétonnes ;
- Olivier Van Damme, Centre de Recherches Routières ;
- Arne Robbe, plateforme walk.brussels ;
- Fabienne Saelmackers, AMT Concept ;
- Nina Ramos, Brulocalis ;

Pour **Mathias De Meyer**, les boucles piétonnes seraient l'opportunité de compléter le plan Good Move, sur la base du réseau piéton défini dans la SMV, plus précisément des magistrales piétonnes et dans la continuité des PAVE, en agissant directement sur la mobilité citoyenne quotidienne, au niveau communal.

Olivier Van Damme rappelle que le confort du revêtement est primordial. L'utilisation de la chaise de mesures mise au point par le CRR aurait donc toute sa place dans la phase de diagnostic des boucles piétonnes.

Arne Robbe a sensibilisé l'auditoire à la place de l'enfant dans les futurs projets qui seront déployés, mais aussi à l'intégration de la gestion des déchets dans l'espace public, obstacles pour les déplacements de certaines personnes au quotidien.



© CRR

> Chaise mesureuse du CRR

Fabienne Saelmackers explique qu'outre les aspects liés à la sensibilisation et à un rôle d'intermédiaire entre les citoyens et les autorités publiques, une association peut aussi accompagner les communes pour concevoir des aménagements raisonnables (financièrement réalistes), les aider à faire un diagnostic ou un relevé de terrain, analyser les pôles à relier, donner des avis techniques, etc.

Nina Ramos reprend enfin la liste des différents subsides et aides à la disposition des communes afin de réaliser des boucles piétonnes, dans la phase projet ou dans celle d'exécution. Des formations sont également disponibles pour les ouvriers et les concepteurs de projets.

> Plus d'infos

Vous trouverez l'ensemble des présentations en suivant ce lien : <https://brulocalis.brussels/fr/actualites/presentations-groupe-de-travail-boucles-pietonnes>

SCHAARBEEK à pied/te voet

LA MARCHE, EN COMPLÉMENT À D'AUTRES MOYENS DE DÉPLACEMENT
Elle contribue à améliorer vos déplacements quotidiens. De vos trajets domicile au travail, de vos déplacements de loisir, de vos déplacements de travail, de vos déplacements de shopping, de vos déplacements de loisirs, etc.

LES « BOUCLES PMR »
Avec un parcours adapté et sécurisé, elles offrent une alternative aux personnes à mobilité réduite. Elles permettent de rejoindre des lieux importants de la commune, de faire des courses, de se rendre au travail, de faire des loisirs, etc.

STAPPEN IN COMBINATIE MET ANDERE VERVEERMODALIEËN
Door stapelen te combineren met andere vervoermodaaliën in de stad krijgen we een netwerk. Dit kan gaan om de fiets, de tram, de bus, de trein, de auto, de fiets, de tram, de bus, de trein, de auto, etc.

«PMR-LEUWEN»
Schaarbeek beschikt over een aantal «PMR-LEUWEN»-routes met bus, tram, fiets, auto, etc. Deze routes zijn bedoeld voor mensen met een beperking die gebruik kunnen maken van deze vervoermodaaliën.

Legend:
 ● Station Combustation
 ● Station Vélostation
 ● Gare - Tramstation
 ● Chemin de fer - Spoorweg
 ● Boucle PMR - PMR-luxzen
 ● Boucle PMR (en projet) - PMR-luxzen (in ontwerp)
 ● Promenade verte - Groenke wandeling

> Carte boucles piétonnes à Schaarbeek

> **Philippe Moreau, Conseiller mobilité et Quentin Vanhay, Chargé de communication externe - Brulocalis**

LA VILLE DES QUINZE MINUTES : RENDRE UNE DIMENSION HUMAINE À LA CAPITALE

Crises climatique, sanitaire, sociale, énergétique, et économique... Les épreuves de ces dernières années ont bousculé notre quotidien, remettant en question nos habitudes de vie, et nous obligeant entre autres à réinventer notre façon de nous déplacer. Ce contexte particulier a ainsi remis en avant le concept de *Ville des 15 minutes*, aussi appelée *Ville du quart d'heure*, qui prône une organisation de la ville où tous les services essentiels se trouvent accessibles à moins d'un quart d'heure de déplacement à pied ou à vélo pour les citoyens. Mais qu'englobe plus précisément ce concept ? Quels en sont les avantages et les inconvénients ? Et où en sommes-nous en Région bruxelloise ?

Récemment remise au goût du jour, l'idée d'une Ville des 15 minutes ne date cependant pas d'aujourd'hui. Au début du XX^e siècle, l'urbaniste américain **Clarence Perry** aborde déjà ce thème dans ses travaux sur l'unité de quartier. En 1961, c'est au tour de **Jane Jacobs** de se pencher sur le sujet dans son livre *La mort et la vie des grandes villes américaines*, elle-même suivie par d'autres urbanistes à travers le monde. Abordé lors de la COP21 en décembre 2015, le concept a surtout pris une ampleur mondiale grâce aux travaux de **Carlos Moreno** (urbaniste, spécialiste des villes, professeur à la Sorbonne à Paris) qui, dès 2016, théorise cette notion. En 2020, **Anne Hidalgo** l'intègre à sa campagne municipale à Paris, débouchant sur le succès rapide de cette idée, encore accélérée par la crise du Covid et relayée par le groupement des maires *C40 Cities*, réseau mondial des villes pour le climat.

Carlos Moreno identifie dans son idée de *Ville du quart d'heure* six fonctions sociales urbaines essentielles : habiter, travailler, s'approvisionner, se soigner, s'éduquer et s'épanouir. Pour lui, ces six fonctions doivent être accessibles en moins de 15 minutes, au moyen d'une mobilité douce, de préférence décarbonée, afin de recréer ce qu'il appelle une *proximité heureuse*. Celle-ci permettrait, toujours selon M. Moreno, de lutter à la fois contre les inégalités et contre le réchauffement climatique tout en redonnant aux citoyens les liens sociaux qui se sont quelque peu perdus lors des dernières décennies. Les nombreux avantages de cette approche rejoignent ainsi les objectifs de développement durable édictés par les Nations Unies et par l'agenda 2030, à la fois pour les travailleurs, les entreprises, et la société.

LES AVANTAGES DE LA VILLE DES 15 MINUTES...

Les bénéfices individuels se manifestent par un gain général de temps et de qualité de vie avec de

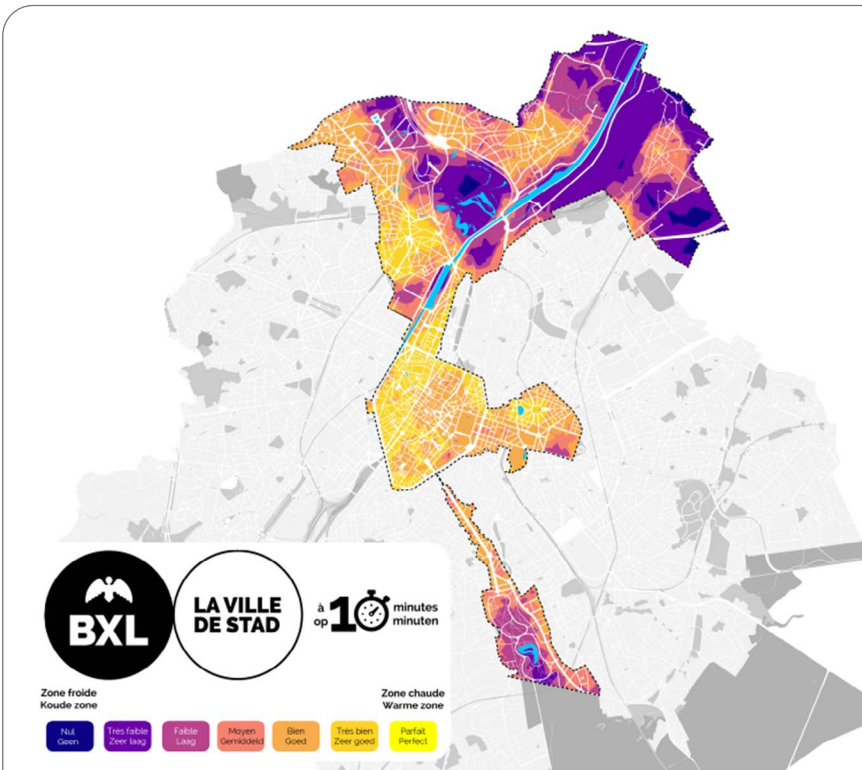


> M. Philippe Close, Bourgmestre de Bruxelles, et M. Philippe Itschert, Directeur du service de planification du développement territorial à la Ville de Bruxelles.

nombreux services de proximité, agissant de la sorte sur le bien-être et la santé de tous. Les technologies modernes, l'avènement du télétravail ou encore le développement des espaces de coworking permettent également de favoriser le concept.

Au niveau collectif, cette nouvelle organisation tend à réduire la dépendance à la voiture, et donc à diminuer le taux de congestion, d'accidents et de mauvaise qualité de l'air dans les quartiers. Elle permet aussi un renforcement du sentiment d'appartenance et d'esprit de communauté liés à l'augmentation de l'attractivité de la collectivité. En devenant polycentrique, la ville gagnerait en mixité économique et sociale, permettant ainsi de réduire les inégalités et de favoriser l'accès aux infrastructures et aux services dans des quartiers aujourd'hui délaissés¹.

1. Source : <https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>, article paru en mars 2021



...ET SES LIMITES

Comme tout concept, celui de la *Ville des 15 minutes* rencontre également certains obstacles. Le premier réside dans sa concrétisation, qui implique nécessairement une planification communale où il est généralement plus facile de travailler à partir des activités que l'on peut regrouper, que de l'habitat qui a tendance à se disséminer. Il faut aussi tenir compte du rayonnement régional de certaines activités qui nécessitent une densité suffisante des milieux de vie pour être viables (ex. certains types de commerces, centres de santé, piscines...). En outre, la proximité des lieux de travail est souvent un compromis entre organisation sociale et choix individuels dépendant de nombreux facteurs tels que la vie de famille. La probabilité de trouver un bon emploi peut augmenter avec la distance à parcourir depuis chez soi, et celle pour deux cohabitants de trouver tous deux un travail à proximité de leur lieu de résidence est également plus ténue, alors que de nombreux métiers ne peuvent toujours pas s'exercer depuis le domicile.

Il est donc clair que le concept de la *Ville des 15 minutes* n'est pas une solution miracle, universelle et toute prête à être appliquée à

l'ensemble des villes du monde. On ne peut par exemple pas envisager d'appliquer à l'identique la même recette aux villes du sud de la planète et à celles d'Europe ou d'Amérique du Nord. Le concept doit être perçu comme un incubateur à idées afin de repenser nos villes pour l'avenir, en tenant mieux compte des défis climatiques, sociaux et économiques de demain. C'est davantage une collection de pistes que l'application globale d'un concept à grande échelle qui est avancée. D'ailleurs, les spécialistes ne s'y sont pas trompés puisque le principe est décliné en ville des dix, quinze ou encore vingt minutes, suivant l'endroit de la planète où il va être appliqué.

ET CHEZ NOUS ?

L'expérience de la Ville de Bruxelles

La Région bruxelloise n'a pas attendu que les idées fleurissent et murissent à l'étranger pour réfléchir au concept de ville de proximité et l'adapter à notre contexte urbain spécifique. Dès 2010, l'administration régionale l'inclut dans son projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD). Si celui-ci est bien adopté, le concept de ville de proximité

n'y a, pour diverses raisons, pas réellement été développé. Cependant, **Philippe Close**, Bourgmestre de la Ville de Bruxelles, retient l'idée et l'inclut à son programme électoral en 2018 sous l'appellation de Ville à dix minutes : « Je me suis dit que c'était un concept très percutant grâce auquel les gens pouvaient comprendre que, si on équipe leur quartier, ils y seront mieux, auront envie d'y vivre, et en deviendront ambassadeurs [...] Et comment équiper ces quartiers ? Eh bien, avec des structures essentielles telles que des crèches, des écoles, des salles de sport, des espaces verts, des transports publics, des commerces, et bien d'autres évidemment. Tout cela à dix minutes à pied de chez soi. C'est quelque chose de facilement compréhensible et ça donne une identité de quartier ».

Pour réussir ce projet de *Ville à dix minutes*, Philippe Close l'envisage comme un outil de développement qui va permettre de déterminer de façon systémique comment équiper un quartier : « une ville se construit à 15, 20, 30 ans, pour déterminer les infrastructures à prévoir. Il faut pouvoir les cartographier, pouvoir évaluer là où il y a des opportunités et des manquements [...] Nous avons étoffé notre service de planification en engageant des géographes pour développer un outil évolutif puisque la Ville est en perpétuelle mutation ».

Un outil informatique précieux

La Ville de Bruxelles disposait déjà depuis plusieurs années d'un outil de cartographie informatisé (un SIG, pour système d'information géographique, ou en anglais : GIS, *geographic information system*) qui reprenait, principalement à destination de l'administration, toute une série d'informations. Mais ici, l'idée novatrice a été de rendre cet outil dynamique et non plus seulement pour l'usage de l'administration, mais également pour celui des autorités politiques ou de la population.

Philippe Itschert, Directeur du service de planification du développement territorial à la Ville de Bruxelles, nous explique : « Là où ni Paris, ni Portland, ni Melbourne, ni même New York n'ont proposé un outil cartographique informatisé performant, ici à Bruxelles, nous travaillons à livrer un système qui sera accessible en ligne via le site de la Ville. N'importe qui pourra alors cliquer sur une adresse de résidence ou de travail et voir ensuite apparaître des cartes de coloration qui vont indiquer le niveau de satisfaction des objectifs de la Ville à dix minutes sur base de quatre thématiques : le vivre ensemble, la mobilité, l'offre commerciale de proximité et tout ce qui concerne l'environnement (accès à un espace recyclage et autres). Ces quatre

thématiques reposent sur quinze sous-thèmes et quatre-vingt-cinq variables. [...] Cette cartographie va également renseigner l'ensemble des équipements présents dans un rayon de déplacement de dix minutes à pied : c'est ce qu'on appelle le modèle de l'offre qui est la première étape, et qui sera opérationnel vers le milieu 2024. Ensuite, l'idée est d'enrichir ce modèle avec celui de la demande, c'est-à-dire quel est l'objectif de couverture que la ville se fixe, par exemple en termes d'équipements scolaires ou d'équipements sportifs, d'accès à des infrastructures rendues publiques... [...] La troisième phase consistera enfin à donner la possibilité à l'utilisateur de l'outil cartographique de pouvoir réserver en ligne ces infrastructures ou ces espaces ».

Le chrono-urbanisme : penser la ville en fonction des moments de la journée

Car, en-dehors des outils cartographiques et informatiques, c'est également ses infrastructures que la Ville de Bruxelles souhaite mutualiser afin de garantir la réussite du concept de *Ville à dix minutes*. En effet, de nombreux bâtiments ne sont utilisés que partiellement durant une journée ou une semaine, et occupent donc des espaces qui pourraient être investis pour d'autres activités

ou fonctions et ainsi rendre la ville plus compacte et rapidement accessible. Cette idée, appelé chrono-urbanisme, est également chère au Bourgmestre : « c'est utiliser des biens pour d'autres fonctions, et cela veut dire deux choses : premièrement quand on construit il faut penser à une réversibilité du bâtiment, ce qui veut dire qu'un immeuble de bureaux doit pouvoir être converti en immeuble de logements, un principe du développement durable ; et deuxièmement, c'est l'utilisation des lieux pour d'autres activités. On évoque évidemment les cours de récréation ou les salles de sport, mais nous souhaitons aller plus loin. Par exemple, notre nouveau centre administratif, Brucity, a été conçu dans cet esprit et nous avons réfléchi à ce qui pourrait y être mutualisé :

- Première idée, on sait qu'à Bruxelles le niveau de diplôme nécessaire pour obtenir un emploi est plus haut que dans les deux autres Régions, il faut donc que l'on pousse nos jeunes à aller le plus loin possible dans leurs études. Or on constate qu'ils n'ont pas toujours la place pour étudier, les bibliothèques débordent parfois, et chez eux il n'y a pas forcément assez d'espace. On va ouvrir donc 350 places pendant la période de blocus après les heures de bureau et le week-end, on va mutualiser

nos salles qui sont toutes connectées au wifi, et on va créer une grande bibliothèque d'études, et cela donnera aussi un sentiment d'appartenance aux usagers du bâtiment.

- Deuxième idée : le restaurant d'entreprise. On s'est dit que c'était dommage de consacrer tout cet espace uniquement au temps de midi pour le personnel alors qu'il a un potentiel énorme grâce au rooftop et à la situation du lieu. On l'a donc mis en concession et c'est dès lors un consortium qui va permettre aux citoyens de venir manger le midi, le soir ou encore le week-end, dans le restaurant du bâtiment administratif sur ce qui est à mon avis l'une des plus belles terrasses et l'un des plus beaux rooftops de Bruxelles.
- Enfin, troisième projet, les locaux de réunion et la salle du Conseil communal. Beaucoup de personnes ou d'associations cherchent des locaux pour se réunir. Or il y en a plein à Brucity, et nous allons donc, dès septembre, ouvrir des plages de réservation pour des assemblées générales, des conférences, dans des salles bien équipées et avec toute la connectivité nécessaire ».



Ce concept de chrono-urbanisme s'étend également aux autres infrastructures. Quand une nouvelle école est construite, elle est conçue avec une salle de sport séparée du bâtiment principal. Cela permet d'y donner plus facilement accès en dehors des heures scolaires à des clubs sportifs ou des citoyens désireux d'y pratiquer leur sport favori. La même idée de mutualisation est appliquée aux parkings d'entreprises ou de magasins qui peuvent être mis à disposition des riverains afin de dégager l'espace public pour le consacrer à des lieux de détente et de loisirs.

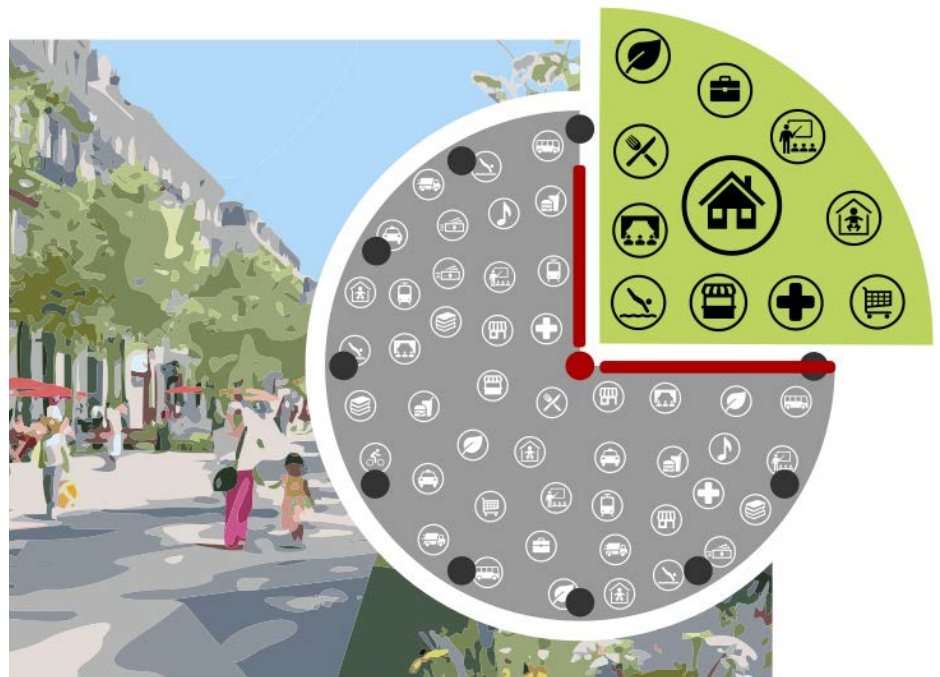
Des services accessibles à pied, à vélo, et en transports en commun

La *Ville à dix minutes* est donc un projet global pour mieux vivre dans sa ville. La mutualisation des infrastructures, des bâtiments et des espaces publics, soutenue par des outils d'information et de gestion ouverts à tous, dépendra bien sûr de leur facilité d'utilisation. L'échelle des déplacements a dès lors été étalonnée sur le moyen le plus universel et le plus basique, à savoir la marche. Celle-ci doit pouvoir retrouver toute sa place au sein d'un espace public dégagé, sécurisé et bien équipé. Les déplacements en vélo doivent aussi être favorisés puisque non polluants, durables et favorisant l'activité physique. Les transports en commun sont également partie prenante dans le concept de *Ville à dix minutes*. Pour Philippe Close, « la vraie clé du développement urbain, c'est le transport en commun. Nous avons la chance à Bruxelles d'avoir une entreprise de transport public qui fonctionne bien et qui a bien compris qu'au-delà de son rôle de faire circuler des bus et des trams, elle avait aussi une fonction d'aménageur urbain. Rôle qu'elle concrétise d'ailleurs dans ses grands chantiers d'infrastructures ».

Une collaboration intercommunale essentielle

Le volet mobilité doit donc bien être présent dans le projet d'une ville des déplacements courts, mais doit aussi rester un outil de travail et non une fin en soi. Ce sont avant tout les équipements et la bonne implantation de ceux-ci qui permettront de décloisonner les quartiers, et non des règles et des impositions qui risquent d'engendrer frustration et rejet.

De plus, il est important d'éviter ce que l'on appelle les *effets de bord*, qui auraient un impact négatif sur les quartiers voisins. Philippe Itschert précise d'ailleurs qu'« il est essentiel d'avoir une collaboration intercommunale et de tenir compte, dans l'outil cartographique, de données disponibles sur les territoires des communes limitrophes. Comme il y a



des frontières régionales, nous travaillons également avec la Flandre pour des quartiers tels que Haren ou le Mutsaard ».

Le Bourgmestre ne voit d'ailleurs pas d'un mauvais œil le développement du territoire entourant Bruxelles : « une ville est en mutation constante, elle se développe, et donc l'Hinterland qui l'entoure aussi. Il y a certes des habitants ou des entreprises qui quittent la ville pour l'Hinterland, mais il y en a d'autres qui les remplacent en ville. Il y a aujourd'hui à Bruxelles plus d'entreprises présentes qu'avant, et nous comptons à la Ville 55.000 habitants de plus qu'il y a 20 ans. C'est cette mouvance qui fait vivre la ville, qui crée de la mixité ».

Une attention à la fracture numérique, des guichets décentralisés

Enfin, pour mener à bien ce projet, il était également essentiel de bien en négocier le virage technologique et de ne pas laisser en rade les victimes de la fracture numérique. Philippe Close en est bien conscient : « Oui, la fracture numérique existe, mais dans son malheur, la crise Covid nous a beaucoup aidés sur ce point. En effet, de nombreuses personnes, notamment des seniors, ont acquis un smartphone : l'outil qui permet de rester facilement en contact avec ses proches mais aussi, et surtout, de se connecter à une série de choses. Or nous avons créé dix-sept maisons de quartier, au sein desquelles nous avons pu organiser des cours pour apprendre à utiliser ces appareils. Ce fut très utile, non seulement pour utiliser les services que la Ville

a mis en place, mais également pour pouvoir par exemple accéder aux services bancaires ou à l'application Itsme ».

La Ville de Bruxelles a également veillé à ouvrir des guichets décentralisés sur tout son territoire. Ceux-ci contribuent aussi grandement, avec les maisons de quartier, à cette vision de *Ville à dix minutes*.

Bien sûr, chaque quartier est différent et présente donc ses spécificités propres. C'est pour cela que le dialogue avec les habitants est important pour bien s'imprégner des ressentis et des besoins. On ne traite pas l'épicentre comme on traite un quartier de la deuxième couronne.

CONCLUSION

Ce témoignage de la Ville de Bruxelles montre qu'une fois de plus, les idées novatrices se développent en Région bruxelloise. Cette dernière est généralement à la manœuvre des politiques indispensables au futur de la Région, mais les pouvoirs locaux conservent toute leur pertinence pour en assurer le développement au niveau local. Ce sont eux qui ont une connaissance accrue du terrain et des spécificités de chaque quartier. C'est par une bonne collaboration entre ses diverses instances que la Région-capitale pourra offrir à ses habitants un cadre de vie adapté à leurs besoins. 📍

> Sophie Jadin – chargée de projet « Brevet 1^{re} primaire » – GoodPlanet Belgium

LE BREVET DU PIÉTON, POUR QUE LES ENFANTS DE PRIMAIRE SE DÉPLACENT À PIED EN SÉCURITÉ !

La sécurité routière commence dès les déplacements piétons des enfants avec leurs parents ou leur classe. Il est donc important d'apprendre aux enfants à se déplacer en rue en sécurité. Le Brevet du Piéton est un projet soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale, et participe à l'objectif du plan régional de mobilité « Zéro tué et zéro blessé grave en lien avec un déplacement dans l'espace public régional en 2030 ».

QU'EST-CE QUE LE BREVET DU PIÉTON ?

Il s'agit d'un projet mis en place en 2013 par Bruxelles Mobilité, l'IBSR (devenu VIAS Institute) et l'ASBL GoodPlanet et qui s'intégrait dans le plan régional de mobilité 2011-2020, répondant notamment aux objectifs stratégiques de « protéger les usagers vulnérables » et de « valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs ». Le contenu, les outils et la méthodologie de ce projet ont été approuvés par ces trois organismes en 2015, après une phase de test. L'objectif est que les enfants acquièrent des aptitudes psychomotrices utiles pour se déplacer en rue à pied : en 1^{re} primaire, pour le Brevet Lacet Jaune, les enfants apprennent à se déplacer sur un trottoir en sécurité, et à traverser une rue en respectant 5 règles d'or. Depuis 2020, un Brevet du Piéton pour les 4^e primaire, le Brevet Lacet Vert, a été créé afin de poursuivre l'apprentissage et de voir des situations plus complexes comme la traversée en carrefour, ou le déplacement sur un trottoir totalement obstrué (travaux, conteneurs...).

POURQUOI UN BREVET DU PIÉTON ?

Les enfants sont particulièrement vulnérables sur la route, en particulier comme piétons : en Région bruxelloise, 78 % des enfants mortellement accidentés ou gravement blessés sont des piétons. Il s'agit souvent d'une question de visibilité, les automobilistes ne les voyant pas avant qu'ils ne traversent. Apprendre aux enfants à adopter des comportements prudents, notamment à comprendre la différence entre vu et être vu, est un des leviers qui permettront de diminuer le nombre d'enfants accidentés, et répondait à un objectif stratégique de la Région bruxelloise de 2011-2020. Le nouveau plan régional de mobilité poursuit dans cette lignée avec sa « Vision zéro ». De plus, la marche est également un mode de transport à promouvoir du point de vue de la santé,

ce qui correspond à un autre objectif stratégique : « Promouvoir des pratiques de mobilité qui favorisent la santé physique et mentale ». Les enfants qui ont pratiqué une activité physique avant de se trouver en classe sont plus éveillés et prêts à apprendre.

LES RÈGLES D'OR DES DÉPLACEMENTS PIÉTONS EN 1^{RE} PRIMAIRE

Pour se déplacer sur le trottoir :

- Je marche loin de la route, que je sois seul.e ou accompagné.e d'un adulte.
- Après un demi-tour avec un adulte, je fais attention à me replacer loin de la route.
- Si un obstacle bloque une partie du trottoir, je le contourne en restant loin de la route.
- S'il y a un garage ou une allée, je fais attention aux véhicules qui peuvent y entrer ou en sortir.

Pour traverser :

- Je m'arrête avant la bordure du trottoir.
- Je regarde plusieurs fois des deux côtés si des véhicules approchent.
- S'il n'y a pas de véhicules qui roulent, s'ils sont tous à l'arrêt, je peux commencer à traverser.
- Je traverse tout droit et sans courir.
- Pendant toute la traversée, je continue de regarder des deux côtés.

LES ÉTAPES DU BREVET DU PIÉTON

Formation des enseignant.e.s

Apprentissage théorique en classe et apprentissage pratique sur le terrain doivent être accompagnés par l'enseignant.e pour être efficaces. La première étape du projet est donc une formation d'une demi-journée, lors de laquelle les enseignant.e.s en apprennent davantage sur la réalité des enfants dans la rue : leurs capacités, leurs limites, leurs perceptions. Lors de cette formation, on distingue déplacements de groupe et individuels, et les enseignant.e.s reçoivent des conseils sur les deux types de déplacements. C'est l'occasion également de partager son expérience et ses questions, et de comprendre le rôle de chacun.e dans le projet.

En classe

L'apprentissage théorique des règles d'or du déplacement se fait en classe, par l'enseignant.e. Les enseignant.e.s reçoivent tout le matériel nécessaire à cette partie de la formation : brochure explicative, posters, vidéos... Les enfants sont amenés à construire

les règles d'or à travers une histoire, des observations en rue, des mimes...


Exercices pratiques

Un.e coach de l'ASBL GoodPlanet Belgium vient en classe pour accompagner l'enseignant.e dans la formation pratique. Pour les 1^{re} primaire, les exercices pratiques commencent en milieu protégé : un passage pour piéton est installé dans la cour et les élèves sont invité.e.s à appliquer les règles d'or vues au préalable au travers de diverses mises en situation. Pour les 4^e primaire, les exercices se font directement en rue : une balade dans le quartier de l'école est organisée par un.e coach de GoodPlanet afin de voir des situations variées telles que la traversée dans une rue sans passage pour piétons, le déplacement sur un trottoir en travaux ou la traversée près d'un arrêt de bus ou de tram. Une deuxième séance pratique suit la première quelques semaines plus tard : 1^{re} et 4^e primaire vont s'exercer aux alentours de l'école. Les 1^{re} primaire restent accompagnés.e.s d'un.e adulte, tandis que les 4^e primaire apprennent à se déplacer en autonomie.

Implication des (grands) parents

Les parents sont un modèle fort pour leurs enfants, et se déplacent quotidiennement avec eux. Entre les séances d'exercices pratiques et le passage du Brevet, dernière étape du projet, les parents sont donc invités à s'entraîner avec leurs enfants. Une brochure qui leur est destinée reprend les règles d'or ainsi que des conseils d'exercices à réaliser avec les enfants.

Le passage du Brevet

Un.e coach de GoodPlanet vient une troisième fois dans la classe pour un moment d'évaluation des acquis. Les enfants parcourent un court trajet qui leur permet de montrer ce qu'ils ont retenu des règles d'or, et reçoivent ensuite un Brevet qui indique où ils en sont dans leur apprentissage. Il s'agit d'indiquer à l'enfant et à son entourage quelles aptitudes sont acquises et quelles compétences doivent encore être travaillées. En effet, l'apprentissage de la sécurité routière est continu, et le Brevet est un moyen de constater où se situent les enfants dans leur apprentissage et où ils peuvent encore progresser. 

Vous souhaitez recevoir plus d'informations sur le Brevet du Piéton ? Vous souhaitez participer au Brevet du Piéton ?

Vous pouvez contacter Sophie Jadin (Brevet 1^{re} primaire) à s.jadin@goodplanet.be ou Stéphanie Dupuis (Brevet 4^e primaire) à s.dupuis@goodplanet.be ou consulter le site de GoodPlanet, sur lequel vous trouverez le formulaire d'inscription : [Brevet du Piéton - Lacet jaune - GoodPlanet Belgium](#)

Vous trouverez un article sur le Brevet Piéton dans le numéro 59 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, « Le Brevet Piéton : vers une conscientisation de la thématique du genre en matière de sécurité routière » (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-59>)

> Philippe Moreau, conseiller mobilité – Brulocalis

ZONES CYCLABLES AU LIEU DE RUES CYCLABLES !

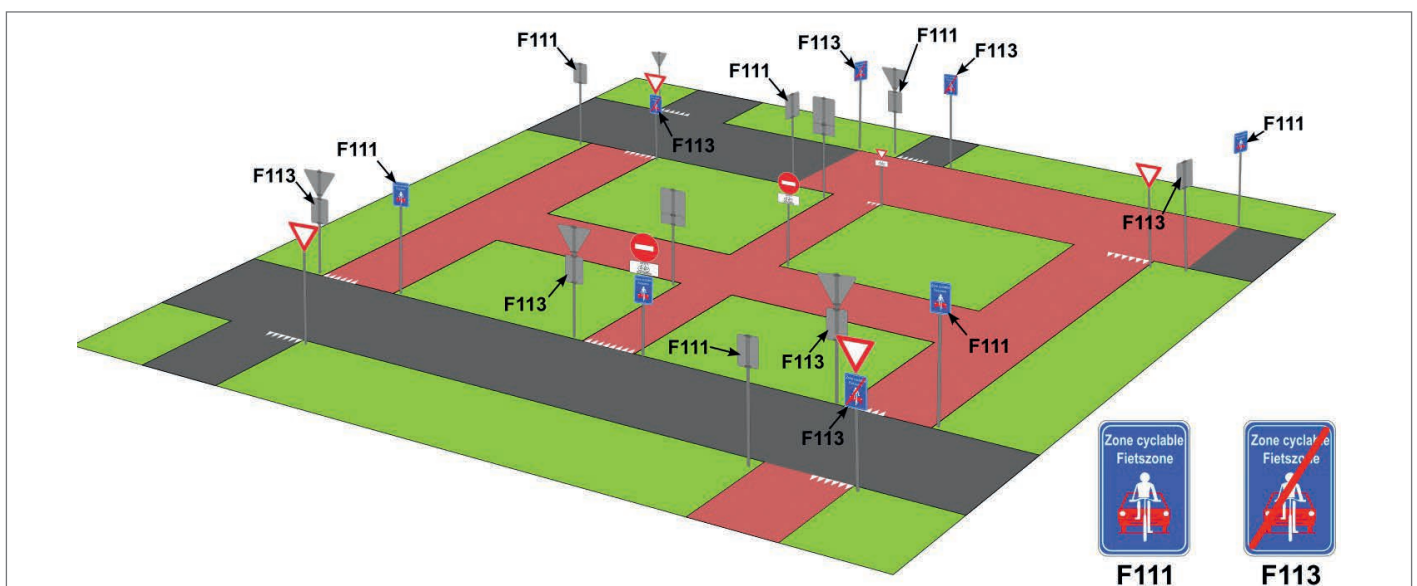
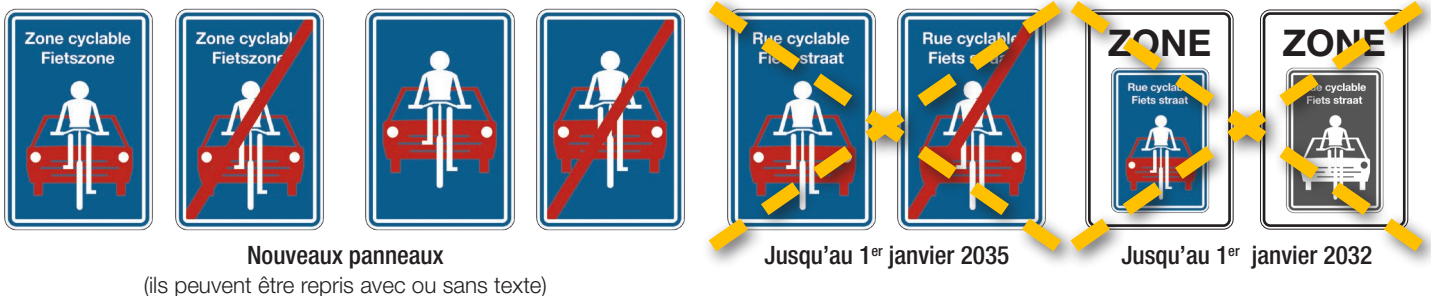
Depuis mai 2023, le terme « rue cyclable » est remplacé par le terme « zone cyclable ». La nouvelle définition stipule qu'il peut également s'agir de plusieurs voies publiques dont le début et la fin sont indiqués par des signaux routiers. Toutes les entrées doivent ainsi être signalées par le nouveau panneau F111 et toutes les sorties de la zone délimitée doivent être signalées par le nouveau panneau F113. Dès lors, les panneaux F111, à validité zonale, sont devenus superflus et ont été supprimés du code de la route.

Nous vous conseillons de procéder au plus vite au placement de la nouvelle signalisation, ce afin de marquer rapidement les esprits et d'éviter toute confusion sur l'étendue de la mesure dans l'espace public, même s'il est prévu que les signaux routiers F111 et F113 pourront encore être conservés quelques années. En effet, étant donné que l'ancienne rue cyclable s'achevait automatiquement au prochain carrefour, on pourrait croire, suite à la nouvelle réglementation, que la rue (ou zone) cyclable ne s'arrête jamais.... Surtout que la mention « rue » ou « zone » n'est pas obligatoire sur la signalisation... Évitez cette confusion pendant 10 ans.

Placement de la signalisation

La nouvelle signalisation se place en suivant la même logique qu'une signalisation zonale. La zone cyclable est d'application dans les deux sens de circulation, en ce compris dans un sens unique limité (SUL).

Il ne faut donc plus placer un panneau à chaque début de rue mais uniquement à l'entrée (accès) et à la sortie de la zone. Par contre, les rues sécantes devront être elles aussi pourvues de panneaux d'entrée et de sortie afin que les personnes arrivant par là puissent être informées qu'elles entrent dans une zone cyclable.



> Exemple de mise en place de signalisations



Loi du 06.12.2022 mod. la loi du 27.04.2018 sur la police des chemins de fer en ce qui concerne la procédure applicable à la suppression des passages à niveau (Moniteur belge du 26 mai 2023). Inforum : 367191.

Cette loi énumère les principes à prendre en compte dans le cadre des décisions relatives à la suppression éventuelle de tout passage à niveau. Cela concerne notamment la sécurité routière et les répercussions de la suppression sur la mobilité. La commune sur le territoire de

laquelle le passage à niveau est situé est invitée à rendre un avis et est également chargée de l'organisation d'une enquête publique sur la suppression envisagée. Cette commune peut introduire un recours auprès du SPF Mobilité et Transports contre la décision du gestionnaire

de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau. L'art. 19 de la loi du 27.04.2018 sur la police des chemins de fer est modifié. Dans la même loi, il est inséré un art. 19/1.

Arrêté Royal du 19.04.2023 mod. l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, ainsi que l'AR du 10.10.1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (Moniteur belge du 22 mai 2023). Inforum : 366911.

Cet arrêté introduit les prescriptions techniques relatives à la conversion d'un véhicule à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible à l'hydrogène (« retrofit ») afin de garantir la sécurité routière. Cette conversion permet également de contribuer à la verdurisation du parc automobile et aux objectifs de réduction des émissions. Sont modifiés :

- AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (annexe 26 et nouvel art. 77bis) ;
- AR 10.10.1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (annexe 9 et nouvel art. 8bis).



**Ordonnance du 17.03.2023 rel. à la gestion de la sécurité des infrastructures routières (Moniteur belge du 6 avril 2023).
Inforum : 365617.**

Cette ordonnance instaure les procédures suivantes : 1) l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, 2) les audits de sécurité routière de tels projets, 3) les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et 4) les inspections de sécurité routière. Elle couvre exclusivement les infrastructures routières et n'a donc pas d'incidence sur la législation en matière de circulation routière. Cette ordonnance transpose partiellement la directive 2008/96/CE du 19.11.2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières telle que modifiée par la directive 2019/1936 du 23.10.2019. La présente ordonnance ne s'applique pas aux tunnels routiers mais les tronçons routiers qui franchissent des ponts et ceux qui franchissent des tunnels faisant partie du réseau sont couverts par l'ordonnance. L'ordonnance du 19.05.2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières est abrogée (voir doc. n° 257052).



Table des matières :

- Chap. 1 : Généralités ;
- Chap. 2 : Objet et champ d'application ;
- Chap. 3 : Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure ;
- Chap. 4 : Inspections de sécurité routière périodiques ;
- Chap. 5 : Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;
- Chap. 6 : Inspections de sécurité routière périodiques ;
- Chap. 7 : Adoption et communication de lignes directrices ;
- Chap. 8 : Gestion des données par établissement de rapports ;
- Chap. 9 : Dispositions abrogatoires et finales ;

Annexe : Tableau de concordance.

Circulaire ministérielle de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} février 2023 relative à l'arrêté ministériel du 23 octobre 2018 fixant les règles relatives à la formation à la conduite, l'examen à la conduite, les redevances et la commission de recours (Moniteur belge du 21 avril 2023).

La circulaire vise à clarifier et à uniformiser l'interprétation de l'arrêté ministériel du 23 octobre 2018 fixant les règles relatives à la formation à la conduite, l'examen à la

conduite, les redevances et la commission de recours en ce qui concerne les dispenses accordées en vertu de son article 10.2.4.

concernant la formation aux premiers secours pour les professionnels de la santé.



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Service mobilité	Rue de veeweyde, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Service mobilité	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	mobility@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE 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	pibert@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	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Service mobilité	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	mobilite@sjtn.brussels
Service mobilité	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	mobilite@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	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 <https://brulocalis.brussels/fr/newsletters> et de remplir le formulaire en ligne.

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

