MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TRIMESTRIEL N° 75

FOCUS

Focus sur la mobilité des séniors

FOCUS

Le nouveau cahier de l'accessibilité piétonne

FOCUS

Des transports publics pour toutes et tous

BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière

TRIMESTRIEL N° 75

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Nina Ramos, Jean-Michel Reniers, Majdouline Benachem

RÉDACTION :

Mathias De Meyer, Roberta Gagliardi, Sofie Walschap, Nina Ramos

PHOTO DE COUVERTURE :

Georgeclerk via istockphoto.com

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
FOCUS SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES **4**

FOCUS
LE NOUVEAU CAHIER DE L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE :
UNE ÉTAPE CLÉ POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN ESPACE PUBLIC PLUS INCLUSIF **10**

LU POUR VOUS
DES TRANSPORTS PUBLICS POUR TOUTES ET TOUS **14**

ACTUALITÉS
PLATEFORME MYBIKE.BELGIUM.BE – UNE SUCCESS STORY ! **18**

RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE
PRINTEMPS/ÉTÉ **20**

be be.brussels

BRULOCALIS ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

BRUXELLES MOBILITÉ SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pour ce numéro estival, l'équipe du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière a choisi de mettre en lumière un enjeu essentiel, encore trop souvent ignoré : l'accessibilité et l'inclusivité de la mobilité à Bruxelles.

Ce choix s'inscrit dans l'actualité, alors qu'à la rentrée, la prochaine Semaine de la Mobilité portera la thématique « *Mobility for Everyone* », rappelant que se déplacer est un droit, quelles que soient nos ressources, notre genre, notre âge ou nos capacités physiques.

Si le droit à la mobilité n'est pas encore inscrit dans la Constitution belge, il est reconnu dans des textes internationaux comme la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, ou par la Cour européenne des droits de l'Homme, qui considère l'accès à une mobilité sûre comme condition à l'exercice des autres droits fondamentaux (tel que le droit à l'alimentation ou le droit à l'éducation). En Belgique, l'article 22ter de la Constitution garantit depuis 2021 le droit à l'inclusion des personnes en situation de handicap, y compris via des aménagements raisonnables[1].

Dans ce contexte, ce numéro met en avant :

La nouvelle version du Cahier de l'accessibilité piétonne, outil de référence pour un espace public fonctionnel et universellement accessible ;

Une étude sur les mobilités des séniors, pour mieux intégrer les besoins liés au vieillissement de la population bruxelloise au prochain agenda politique ;

Un résumé des deux excellentes études sur l'accessibilité des transports en commun et les arrêts fait par Brussels Studies ;

Des dispositifs concrets pour favoriser une mobilité active, lisible et sûre, accessible à toutes et tous. Car penser une ville inclusive, c'est agir sur les infrastructures, les services, les règles d'aménagement et la qualité de l'information.

À quelques mois de la Semaine de la Mobilité, l'été sera une période propice à la réflexion, à l'analyse et à la préparation, tandis que septembre sera sous le signe de l'inclusivité. L'équipe du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière s'en réjouit !

La rédaction

1 https://www.senate.be/doc/20250625_CONSTITUTION.pdf

> Mathias De Meyer – Direction Autorité organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité

FOCUS SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

La Région bruxelloise compte 180 000 personnes âgées de plus de 65 ans, soit 13% environ de sa population. Ce segment va continuer de croître au cours des prochaines décennies. Afin d'anticiper et d'accompagner au mieux cette lame de fond démographique, il est important d'étudier les spécificités des séniors sous différents angles, notamment celui de la mobilité. Quels sont les comportements de déplacements des personnes âgées ? Comment évolue la perte de mobilité avec l'avancée en âge ? Quel est le rapport à la voiture des séniors ? Etc. Bruxelles Mobilité a commandité au Bureau de Recherche en Aménagement du Territoire (BRAT) une étude exploratoire en lien avec ces questions. Nous vous présentons ici quelques résultats de cette recherche.

1. CONTEXTE ET PORTÉE DE LA MISSION D'ÉTUDE

En 2024, Bruxelles Mobilité a commandité au BRAT une étude sur les chèques-taxis, une aide sociale à la mobilité pour les personnes handicapées et les personnes âgées de plus de 75 ans résidant en Région bruxelloise et qui disposent du statut de bénéficiaire de l'intervention majorée (BIM). Le dispositif fonctionne sur base d'un subside facultatif de la Région aux communes. Les services sociaux (CPAS, maisons de quartiers, etc.) se chargent de la diffusion des chèques et du contact avec les bénéficiaires.

En vue de bien évaluer ce service et de proposer des pistes de réforme pertinentes, il est apparu utile de mieux comprendre les pratiques de mobilité des personnes âgées, le principal groupe-cible des chèques-taxis. Il s'agit d'un segment de la population dont la mobilité a rarement été étudiée pour elle-même en Région bruxelloise (et plus largement en Belgique) et qui, en outre, ne fait pas l'objet d'une attention systématique dans le cadre de la politique régionale de mobilité (mis à part une grille tarifaire adaptée pour le transport public). Bruxelles Mobilité a donc décidé d'inclure au cahier des charges de la mission d'étude relative aux chèques-taxis un volet visant à établir un premier diagnostic de la mobilité des séniors bruxellois à l'aide de données disponibles publiquement ou à disposition de Bruxelles Mobilité. C'est cette exploration que nous présentons ici. L'évaluation des chèques-taxis sera présentée dans une prochaine édition du Moniteur de la Mobilité.

Le volet de la recherche du BRAT consacré à la mobilité des séniors comprend trois temps :

- d'abord, un état de la littérature en lien avec la sociologie du vieillissement et de la mobilité des personnes âgées ;
- ensuite, une analyse de la démographie des personnes âgées à Bruxelles (distribution géographique, taux de précarité, etc.) sur base de données de l'IBSA disponibles en ligne ;
- enfin, un diagnostic de la mobilité des séniors sur base, en particulier, de l'enquête de Bruxelles Mobilité sur les comportements de déplacements des Bruxellois.

Dans cette synthèse, nous omettons le premier point pour nous concentrer sur les deux suivants.

2. DÉMOGRAPHIE ET GÉOGRAPHIE DU VIEILLISSEMENT EN RÉGION BRUXELLOISE

Comme précisé en introduction, la Région bruxelloise compte un peu plus de 180 000 personnes âgées de plus de 65 ans, soit 13 % de la population totale. Derrière cette donnée agrégée se logent en fait des réalités très diverses.

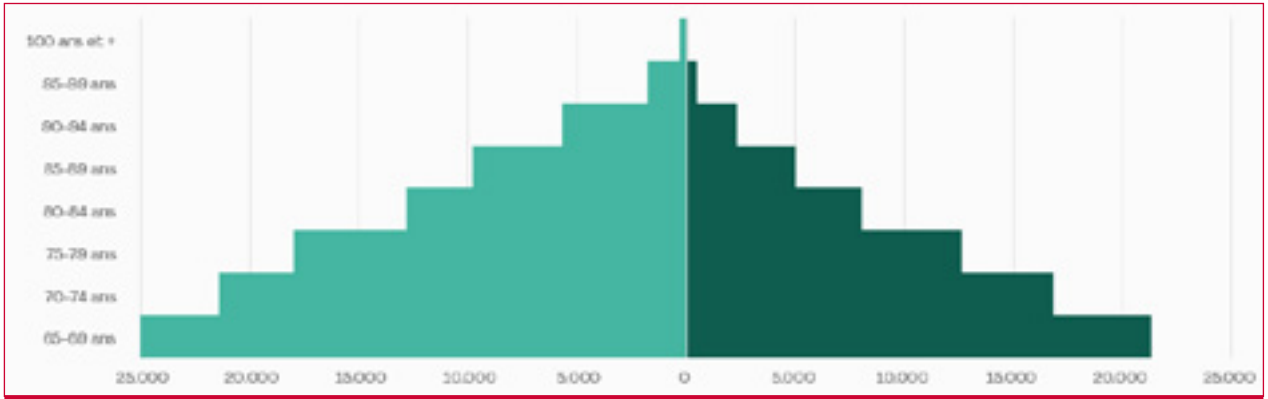
La distribution selon les sous-classes d'âge : Logiquement, le nombre de personnes diminue avec l'avancée en âge. Le graphique ci-dessous montre qu'un peu plus de la moitié des séniors bruxellois (65 ans et plus) a moins de 75 ans, mais aussi que près de 10% a plus de 85 ans. L' « intensité » du vieillissement représente un enjeu important dans la mesure où le grand-âge est fortement corrélé, comme on le verra plus bas, à une perte de mobilité importante.

Tranche d'âge	Nombre absolu	Proportion	Proportion par tranche d'âge agrégée
65-69 ans	46 359	28,7%	65-74 ans : 52%
70-74 ans	38 267	23,7%	
75-79 ans	30 630	19,0%	75-84 ans : 32%
80-84 ans	20 890	12,9%	
85-89 ans	14 809	9,2%	85 ans et + : 18%
90-94 ans	7 975	4,9%	
95-99 ans	2 279	1,4%	
100 ans et +	339	0,2%	

> Tableau 1 : Distribution des classes d'âge de la population bruxelloise âgée de plus de 65 ans (Source : IBSA, 2022)

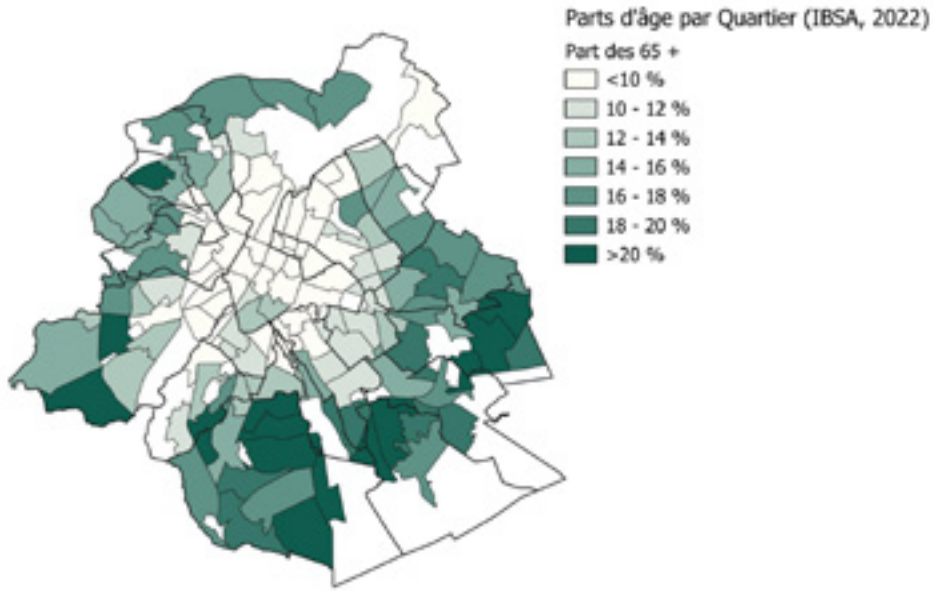
La répartition selon le sexe : Comme ailleurs en Belgique et en Europe (voire au-delà), il y a plus de femmes que d'hommes parmi les personnes âgées en Région bruxelloise. Ceci s'explique par les écarts d'espérance de vie entre les sexes. Cette tendance s'accentue fortement à chaque saut de classe d'âge. Ainsi, l'écart est relativement modéré parmi les 65-69 ans (54% de femmes), mais est écrasant parmi les centenaires (85% de femmes).

Il s'agit d'une donnée importante pour la politique de mobilité, vu que les femmes se déplacent, de façon générale, différemment des hommes et qu'elles disposent moins souvent d'un permis de conduire, en particulier au-delà de 75 ans (voir ci-contre).

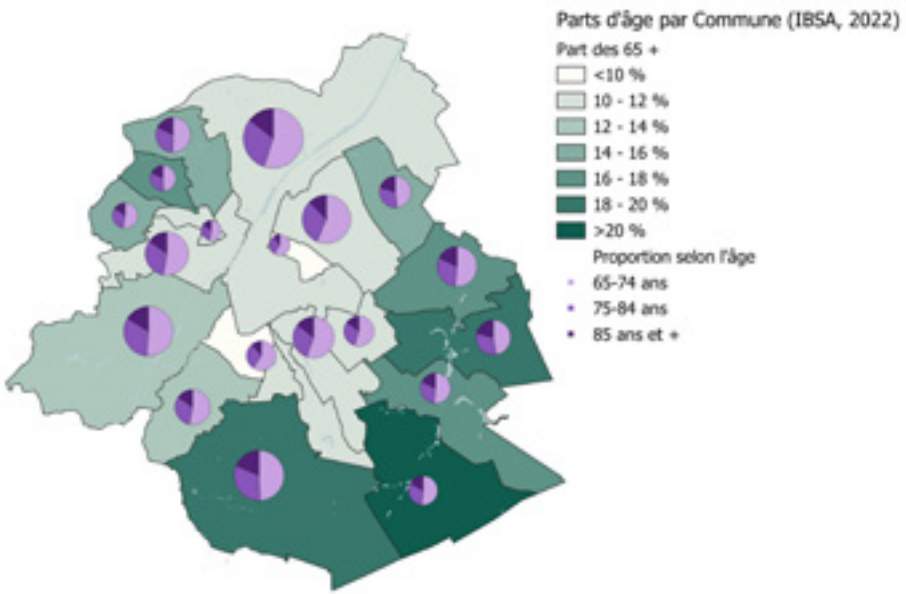


> Tableau 2 : Pyramide des âges des Bruxellois âgés de plus de 65 ans, ventilés en fonction du sexe (Source : IBSA, 2022)

La répartition territoriale : Il y a des différences notables entre les quartiers et les communes. Les cartes ci-contre montrent que la proportion des « ainés » est la plus faible dans les communes de première couronne et la plus élevée dans celles situées en seconde couronne, tout particulièrement dans le sud-est. C'est dans ces dernières communes que l'on retrouve également la proportion la plus importante de personnes âgées de plus de 75 ans et 85 ans.



> Figure 1 : Part de personnes âgées de plus de 65 ans par quartier (source : IBSA, cartographie BRAT) du sexe (Source : IBSA, 2022)



> Figure 2 : Part de personnes âgées de plus de 65 ans par commune (et intensité du vieillissement) (source : IBSA, cartographie BRAT)

La situation socio-économique : Une part non négligeable des plus de 65 ans travaillent encore (éventuellement à temps partiel). En effet, 7,8% des séniors sont encore actifs sur le marché du travail. Il n'en demeure pas moins que les revenus annuels moyens des personnes âgées sont largement inférieurs à ceux de leurs cadets : ils varient entre 15 000 et 25 000 euros alors que les revenus moyens de personnes plus jeunes peuvent monter jusqu'à 51 000 euros. En lien avec ces revenus plus faibles, un tiers environ des Bruxellois de plus de 65 ans sont bénéficiaires de l'intervention majorée (statut BIM)[1], un ordre de grandeur similaire à celui de la population dans son ensemble. Il convient cependant de noter que les séniors éprouvent en moyenne moins de privations matérielles et sociales. Et pour cause : ils disposent de revenus plus faibles, mais ont aussi moins de charges et sont souvent propriétaires de leur logement.

3. DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

Grâce à l' « Enquête sur les comportements de déplacements » (ECD, 2021-22), on peut brosser un diagnostic des habitudes de déplacements des personnes âgées. Étant donné la taille de l'échantillon de cette enquête, nous avons distingué uniquement deux classes d'âge parmi les séniors : d'une part, les personnes âgées entre 65 à 75 ans et, d'autre part, les personnes âgées de plus de 75 ans.

3.1 Fréquences de déplacements

Considérons d'abord les fréquences de déplacements. À ce niveau, les séniors se distinguent avant tout des plus jeunes par leur taux d'immobilité. Alors que seuls 18% des 18-64 ans ne sortent pas de chez eux un jour moyen donné, ce taux monte à 24% chez les 65-74 ans et double chez les plus des 75 ans pour atteindre 49%. Il en découle, logiquement, que le nombre moyen de déplacements quotidiens baisse fortement avec l'avancée en âge et en particulier chez les personnes de plus de 75 ans. Il passe en effet respectivement de 3,13 déplacements par jour à 2,83, puis à 1,73. Il faut néanmoins remarquer que les écarts relatifs au nombre de déplacements quotidiens sont beaucoup plus faibles lorsqu'on considère uniquement les personnes qui sont sorties un jour donné.

1. Le statut BIM offre une intervention complémentaire dans les frais et soins médicaux, mais aussi à d'autres niveaux. Dans le champ de la mobilité, les personnes bénéficiant de ce statut ont droit à des réductions tarifaires importantes sur les abonnements de transport. Il s'agit aussi d'un critère d'accès aux chèques-taxis.

L'augmentation avec l'âge du taux d'immobilité un jour donné peut s'expliquer, comme on le verra dans les prochains paragraphes, d'une part, par une reconfiguration des motifs de déplacements et, d'autre part, par une augmentation conséquente, mais progressive des taux de perte de mobilité.

3.2 Motifs de déplacements

Les personnes âgées se déplacent beaucoup moins souvent pour le travail. La part des déplacements liée à ce motif (étendu aussi aux études) s'élève à 15,6% chez les 18-64 ans ; elle chute à moins de 2% chez les 65-74 ans et disparaît complètement au-delà de 75 ans. Cette évolution structure en fait largement les trames de déplacements des séniors :

- D'une part, la quasi-disparition du motif « travail » induit une baisse du nombre total de déplacements quotidiens. Cette baisse est cependant partiellement compensée par une augmentation à la fois proportionnelle, mais aussi en termes absolus, d'autres motifs de déplacements ;
- D'autre part, le travail n'implique pas seulement un nombre important de déplacements, mais aussi des contraintes horaires et spatiales qui sont moins présentes pour d'autres motifs. Il en découle que les personnes âgées ont, en général, plus de « marge de manœuvre » pour organiser leurs déplacements. Elles ont, par exemple, plus souvent la possibilité de choisir une heure de déplacement en dehors des heures de pointe.

Le motif « faire des courses » occupe, quant à lui, une place centrale chez les séniors : un quart des déplacements des ainés sont liés à ce motif, contre seulement 14,5% chez les 18-64 ans. La part des déplacements pour accéder à des services est, elle aussi, plus importante chez les personnes âgées (respectivement 6,8% et 7,8% contre 3,9%), de même que pour rendre visite à quelqu'un (respectivement 6,8% et 7,9% contre 5,5%) et pour se promener (respectivement 6,2% et 6,9% contre 3,9%).

	18-64 ans	65-74 ans	75+ ans
Part des personnes ne se déplaçant pas un jour donné	18%	24%	49%
Nombre moyen de déplacements par jour	3,1	2,8	1,7
Nombre moyen de déplacements des personnes qui se déplacent un jour donné	3,8	3,7	3,4

> Tableau 3 : Fréquences de déplacements des Bruxellois, ventilées par classe d'âge (Source : ECD 2021-22)

	18-64 ans	65-74 ans	75+ ans
Aller travailler, déplacements professionnels ou suivre des cours	15,6%	1,9%	0%
Faire des courses	14,5%	25,1%	24,6%
Services	3,9%	6,8%	7,8%
Rendre visite à quelqu'un	5,5%	6,8%	7,9%
Déposer/chercher quelqu'un/quelque chose	9,4%	6,8%	3,5%
Loisirs, sport, culture	8,1%	5,8%	9%
Se promener, faire un tour, faire un jogging	3,9%	6,2%	6,9%
Autre	0,7%	1,1%	1,9%

> Tableau 4 : Motifs de déplacements des Bruxellois, ventilés par classe d'âge (Source : ECD, 2021-22)[2]

En fait, les statistiques des fréquences et motifs de déplacements des personnes âgées traduisent une reconfiguration active de leur vie quotidienne : les séniors réorganisent leurs activités selon d'autres contraintes spatiales et horaires ; ils réinvestissent davantage certains types d'activités au détriment d'autres, etc. La perte de mobilité joue également un rôle à ce niveau, mais ce phénomène n'est pas généralisé et, surtout, il augmente de façon progressive avec l'âge.

3.3 Pratiques modales

Le vieillissement entraîne de nouvelles pratiques modales : soit par contrainte (fin de la conduite, perte de mobilité), soit par opportunité (plus de temps, plus de choix, etc. en lien avec la reconfiguration des motifs de déplacements).

2. Nous ne reprenons pas dans le tableau le motif "retourner à la maison", ce qui explique pourquoi on n'atteint pas 100% lorsqu'on somme l'ensemble des motifs.

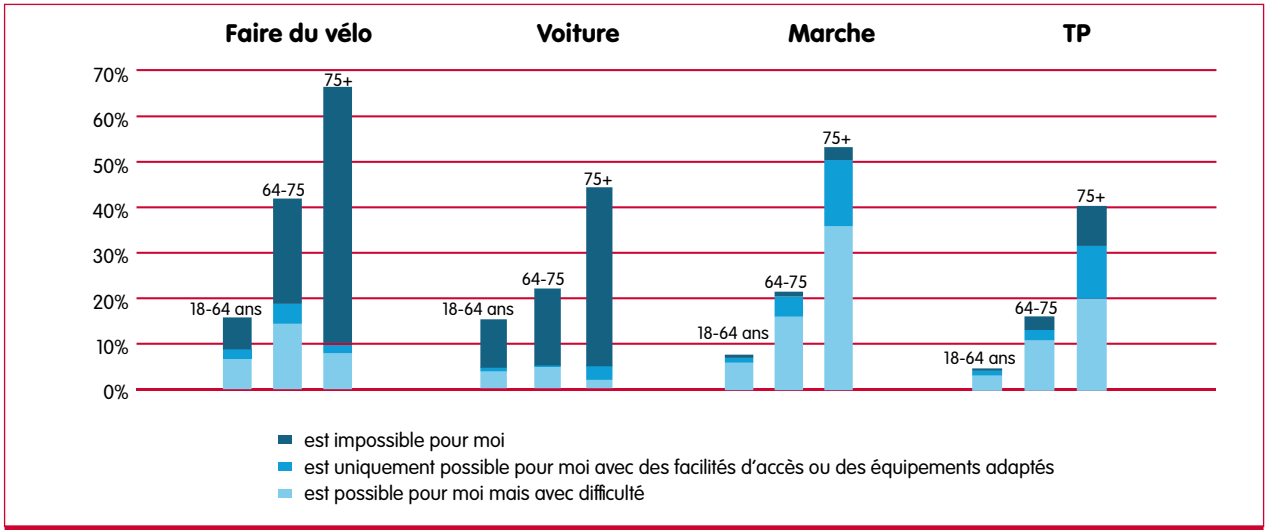
On note d'abord que la part de la **marche** reste stable chez les 65-74 ans (35,1%) et grimpe chez les personnes âgées de plus de 75 ans (40,8%). Ce maintien et cette augmentation subséquente peuvent s'expliquer par deux raisons :

- D'une part, conséquence de l'évolution des motifs de déplacements et de la perte de mobilité, les activités des personnes âgées se recentrent largement autour du domicile (disparition de déplacements longs liés au travail, choix d'activités de loisirs proches de chez soi, etc.). Or, la marche est, logiquement, d'autant plus privilégiée que les déplacements sont courts ;
- D'autre part, la perte de mobilité augmente avec l'avancée en âge et de façon prononcée après 75 ans. Cette perte de mobilité n'évolue cependant pas de la même façon en fonction du mode de déplacement considéré. Ainsi, l'impossibilité ou la difficulté est beaucoup plus importante lorsqu'il s'agit de rouler à vélo ou de conduire une voiture que de marcher.

La pratique du **vélo** chute, quant à elle, avec l'avancée en âge, en lien dans une large mesure, comme on vient de l'indiquer, à cause d'une perte de mobilité particulièrement marquée vis-à-vis de ce mode. Néanmoins, le vélo pâtit aussi du recentrement des activités autour du domicile dans la mesure où ce mode est plébiscité pour des déplacements de distances intermédiaires. On peut aussi conjecturer que les générations actuelles de personnes âgées vivant à Bruxelles n'ont pas été socialisées au vélo au cours de leur vie active et que la bicyclette ne fait donc pas partie, de ce fait, de leur « horizon » de possibilités pour se déplacer au quotidien.

La part modale du **transport public** baisse légèrement chez les séniors, mais reste ensuite stable, quel que soit leur âge (respectivement 18,9% et 18% contre 23,6%). Cette baisse s'explique :

- D'une part, par le recentrement des activités autour du domicile et, en particulier, la disparition des déplacements pendulaires pour le travail et les études qui sont corrélés à un usage intensif du transport public ;



> Figure 3 : Part des personnes souffrant d'une perte de mobilité mode par mode, ventilée par classe d'âge et en fonction de l'intensité de la perte de mobilité (source : ECD, 2021-22)

- D'autre part, par une perte de mobilité qui rend l'usage de ce mode plus difficile, voire impossible.

Enfin, la part modale de la **voiture** est beaucoup plus élevée chez les personnes qui ont plus de 65 ans. On note aussi que la part des usagers de la voiture comme passager augmente fortement après 75 ans (passant de 5% à 10,4%), au détriment des déplacements réalisés en voiture en tant que conducteur. Ce chassé-croisé s'explique par la perte de mobilité plus importante chez les personnes de plus de 75 ans et, en particulier, la perte de la capacité à conduire. Il s'agit aussi, comme on le verra plus bas, d'une génération qui a moins souvent eu accès au permis de conduire.

	18-64 ans	65-74 ans	75+ ans
Marche	35,3%	35,1%	40,8%
Vélo (électrique ou musculaire)	9,6%	5,1%	0%
Transports en commun	23,6%	18,9%	18%
Voiture (total)	26,9%	38,7%	39,1%
Conducteur-ice	21,5%	33,7%	28,7%
Passager-ère	5,4%	5%	10,4%
Taxi	0,4%	0,4%	2,2%
Autre (trottinette, moto, etc.)	4,1%	1,8%	0%

> Tableau 5 : Parts modales des Bruxellois, ventilées par classe d'âge (Source : ECD, 2021-22)

Différentes raisons expliquent la part modale très élevée de la voiture chez les ainés. Il s'agit de générations qui ont été socialisées très jeunes à la voiture et l'ont utilisée de façon intensive au cours de leur vie active. Il n'est donc pas facile de s'en passer même si leur dépendance « objective » à la voiture est sans doute moins prégnante au regard de la réorganisation de leurs activités quotidiennes (moins de contraintes horaires et spatiales). Par ailleurs, les personnes âgées ont des taux de perte de mobilité beaucoup plus élevés, ce qui rend la voiture difficilement contournable pour effectuer certains déplacements, plus longs en particulier.

Les statistiques de détention du permis de conduire apportent également un regard intéressant sur le rapport à la voiture des personnes âgées. On constate que le taux de possession du permis est le plus élevé chez les 65-74 ans (79%). Il s'agit d'une classe d'âge née juste après la Seconde Guerre mondiale et qui a atteint l'âge de la majorité entre 1966 et 1976, à savoir une époque de démocratisation de la voiture. La classe d'âge des plus de 75 ans présente un taux inférieur (68%). On relève aussi que la part de titulaires du permis de conduire y est largement plus faible, en particulier, chez les femmes. Et pour cause : ces personnes ont atteint l'âge adulte avant les années 1965 et ont, de ce fait, moins bénéficié de l'égalisation (partielle) des droits entre hommes et femmes.

REMARQUES CONCLUSIVES

Cette première exploration de la mobilité des séniors bruxellois a permis de dégager un ensemble de tendances claires : disparition des déplacements liés au travail (et donc aussi des contraintes spatiales et horaires qui leur sont consubstantielles), perte de mobilité en progression, stabilisation des déplacements à pied, usage du vélo en berne, forte prégnance de la voiture, etc.

Ces enseignements apportent des éléments de cadrage utiles pour mieux intégrer l'enjeu du vieillissement dans la conduite des politiques de mobilité. Garantir une mobilité active et autonome le plus longtemps possible est essentiel pour le bien-être des personnes âgées, pour leur santé physique tout autant que psychosociale. L'enjeu est de taille et nous concerne tous.

Le rapport d'études du BRAT sera prochainement mis en ligne sur le site de l'Observatoire de la mobilité.

	18-64 ans		65-74 ans		75+ ans	
Part des personnes titulaires du permis de conduire	69%		79%		68%	
	H	F	H	F	H	F
	74%	63%	91%	69%	96%	50%

> Tableau 6 : Part de personnes titulaires du permis de conduire, ventilée par classe d'âge (Source : ECD 2021-22)

> Roberta Gagliardi – Direction Mobilité et Sécurité routière – Bruxelles Mobilité

« LE NOUVEAU CAHIER DE L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE : UNE ÉTAPE CLÉ POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN ESPACE PUBLIC PLUS INCLUSIF »

Garantir et améliorer l'accessibilité de l'espace public pour toutes et tous n'est pas seulement une ambition : c'est un droit fondamental. Depuis plusieurs années, le *Cahier de l'accessibilité* piétonne constitue un outil de référence pour la conception et l'aménagement des voiries et des espaces publics à Bruxelles.
La nouvelle édition de 2025 actualise et remplace la version précédente datant de 2014, en intégrant les évolutions légales, techniques[1] et sociétales de ces onze dernières années.

Ce travail d'actualisation a été confiée au **Centre de Recherches Routières (CRR)**, reconnu pour son expertise en matière d'accessibilité, et s'est appuyé sur une large concertation avec les acteurs concernés en Région de Bruxelles-Capitale[2].

L'ACCESSIBILITÉ : UN ENJEU D'INCLUSION SOCIALE ET DE DÉMOCRATIE URBAINE

Rendre l'espace public plus accessible, confortable et sécurisé pour toutes et tous est essentiel afin de favoriser la mobilité douce et les fonctions de séjour. Mais plus fondamentalement encore, l'accessibilité de l'espace public représente un levier majeur d'inclusion sociale et de justice urbaine. Aujourd'hui, il est en effet inacceptable que des projets urbains créent des barrières et limitent l'autonomie d'une partie de la population. Les aménagements doivent être pensés afin qu'ils permettent à chacun de se déplacer de manière autonome et sécurisée.

La diffusion de ce Cahier doit donc être la plus large possible pour assurer une mise en œuvre cohérente sur le terrain. Plusieurs documents de référence, tels que le *Manuel des espaces publics* et les *cahiers des charges types d'exécution et d'entretien*, s'appuient d'ores et déjà sur ses recommandations.

L'ACCESSIBILITÉ : UN DROIT FONDAMENTAL

La *Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées* entrée en vigueur en Belgique le 1er août 2009 stipule notamment que « *toutes les personnes en situation de handicap doivent pouvoir jouir de tous les droits humains, dont le droit à l'égalité et à la non-discrimination ainsi que le droit à l'accessibilité* ». La garantie de ces droits est aujourd'hui ancrée dans l'article 22ter de la Constitution belge qui stipule que : « *Chaque personne en situation de handicap a le droit à une pleine inclusion dans la société, y compris le droit à des aménagements raisonnables* ». Garantir ces droits est désormais une obligation légale pour tous les gestionnaires d'espaces publics, tant régionaux que communaux.

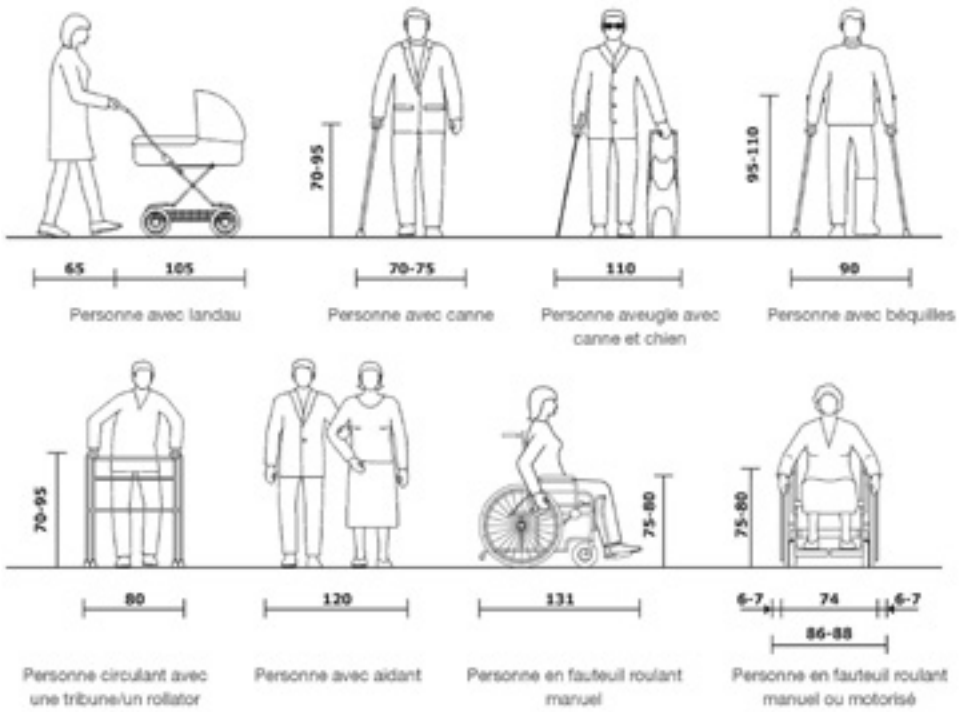
Le *Plan Régional de Mobilité* souligne également cette exigence, en affirmant dans son article 7 que « *l'accessibilité universelle de l'espace public doit être garantie* » et dans son article 22 que « *les aménagements piétons doivent être accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs* ». La sécurité des piétons reste par ailleurs une priorité affirmée dans le *Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030*.

Le *Cahier de l'accessibilité piétonne 2025 permet de* **rappeler ce droit fondamental** pour les personnes en situation de handicap. Il **contribue également à le garantir**, en étant un véritable levier pour transformer l'espace public en un lieu de rencontre, de lien social et d'inclusion où chacun peut se déplacer librement et sereinement.

1. le Plan régional de Mobilité, le Règlement Régional d'Urbanisme, le Code du gestionnaire, nouvelle ordonnance sur les chantiers, les prescriptions relatives aux arrêts de transport en commun.
2. STIB, Urban, Atingo, CAWaB, Passe le message à ton voisin, Tous à Pied, Walk, ainsi que les services internes de Bruxelles Mobilité.

Les dimensions anthropométriques

Les personnes à mobilité réduite présentent des dimensions anthropomorphiques spécifiques :



© AccessAndGo-ABP

Avant d'aménager ou réaménager des espaces publics, il est important de connaître les besoins de tous les types d'utilisateurs et notamment ceux des PMR.

Les livreurs ou les personnes se déplaçant par exemple avec des valises présentent des dimensions qui varient en fonction de l'élément transporté

> Extrait du cahier de l'accessibilité piétonne

La traversée de plain-pied

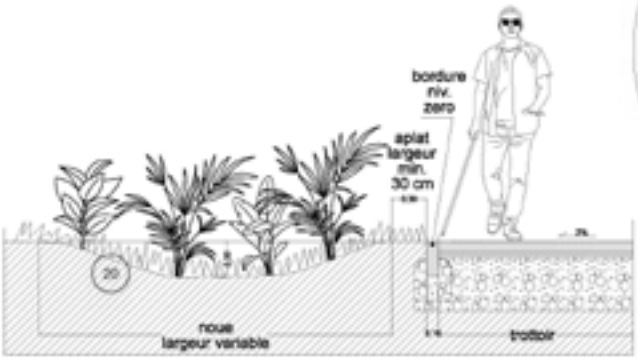
Au droit d'une traversée piétonne, **aucun ressaut** (RRU) ne doit apparaître entre le trottoir et la chaussée afin d'offrir une accessibilité optimale aux PMR. Ce plain-pied doit être réalisé *uniquement* sur toute la largeur de la traversée.

Attention

Un usager en chaise roulante ne peut pas franchir un ressaut de plus de **1 cm vertical** en toute sécurité et en toute autonomie.

Traversées de plain-pied offrant une accessibilité optimale

Il est vivement conseillé de bien préciser sur les plans d'exécution ce plain-pied en dessinant une coupe passant à hauteur d'une traversée piétonne ou en affichant une coupe type valable pour toutes les traversées piétonnes.



Traversée inaccessible

Afin de prévenir le piétinement des espaces verts en général, des clôtures de protection (type ganivelle ou métalliques basses de 10 cm) ou des bordures ajourées, éventuellement avec une partie modulable, sont installées.

Ganivelles installées dans le piétonnier pour éviter le piétinement des espaces verts

Pointe d'aiguillage située dans une traversée piétonne

> Extrait du cahier de l'accessibilité piétonne

LES PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE L'ÉDITION 2025

La nouvelle édition du Cahier introduit plusieurs avancées majeures :

- **Un design entièrement repensé** pour une lecture plus claire et plus intuitive ;
- **Des recommandations enrichies**, issues des recherches les plus récentes sur :
  - le libre passage (min. 2 m sans obstacles, 5 m pour les magistrales piétonnes...) ;
  - les contrastes visuels ;
  - les revêtements (adaptés aux besoins des piétons/PMR, qualité d'usage élevée, référence à la charte des revêtements piétons) ;
  - Les revêtements podotactiles dans différents types d'aménagements (traversée d'ilots connectés à un arrêt de transport en commun, traversée d'une piste cyclable...) ;
  - les barrières et potelets (contraste, hauteurs...) ;
  - les points de repos (bancs, banquettes et sièges) ;
  - les places et zones de rencontre (cheminements et dispositifs de guidage) ;
  - les dispositifs de séparation entre piétons et cyclistes ;
  - les emplacements munis de bornes de recharges électriques et le stationnement PMR ;
- **Des critères précisés** pour le placement optimal des revêtements podotactiles et du mobilier urbain ;
- **Des lignes directrices** concernant l'accessibilité pendant les chantiers (continuité des cheminements, barrières de clôture, passerelles, couloirs de contournement), l'accès aux arrêts de transport public, l'installation des terrasses et des dropzones.

Elle renforce également certaines dispositions essentielles, notamment :

- Le fait qu'aucun ressaut ne doit exister entre le trottoir et la chaussée lors d'une traversée de plain-pied ;
- La longueur recommandée des dalles à protubérances est portée à **3 mètres** minimum (contre 1,80 m auparavant), sauf cas particuliers ;
- Des précautions spécifiques sont également prévues autour des dispositifs de **Gestion intégrée des eaux pluviales (GIEP)**(protéger les plantations du piétinement et garantir l'écoulement des eaux pluviales...).

Lien vers le cahier :

https://data.mobility.brussels/media/publications/observatory/cahiers/pedestrian_2024_fr.pdf

VERS DES VILLES MARCHABLES ET RÉSILIENTES

Onze ans après sa première publication, la révision du *Cahier de l'accessibilité piétonne* s'imposait face aux ambitions croissantes en matière d'accessibilité universelle et de création d'un espace public pensé pour tous les usagers : personnes en situation de handicap, seniors, enfants, familles, etc.

La nouvelle édition marque une avancée significative vers un espace public plus **inclusif, fonctionnel et agréable**. Ce faisant, le nouveau *Cahier de l'accessibilité piétonne* s'inscrit pleinement dans les objectifs du **Plan régional de Mobilité**, qui promeut la création d'aménagements de qualité, accessibles à tous, selon les principes du design universel, tout en encourageant la marche et l'usage des transports publics.

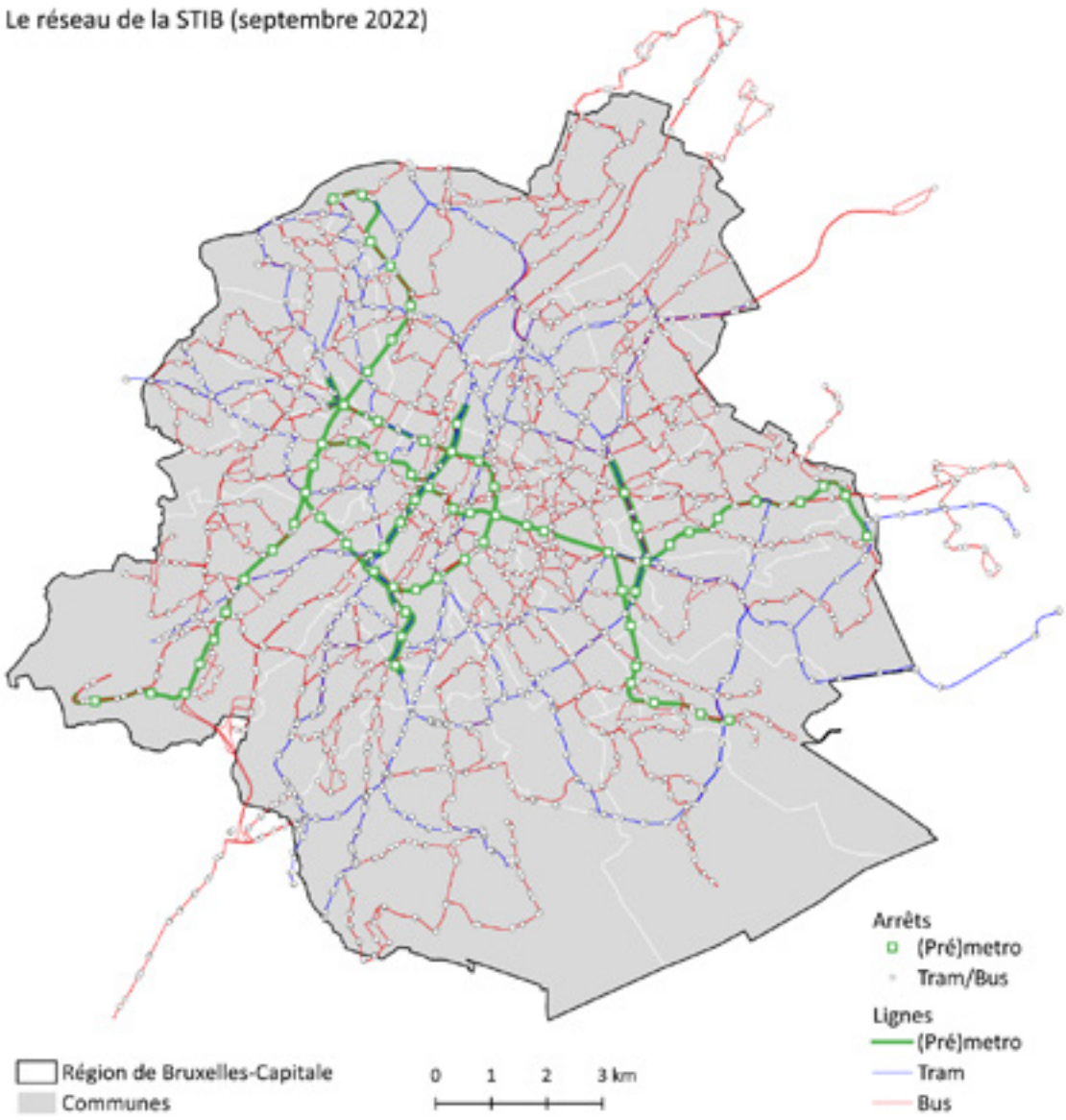
> Nina Ramos - conseillère mobilité - Brulocalis

DES TRANSPORTS PUBLICS POUR TOUTES ET TOUS ?

Imaginez un bus qui arrive pile à l'heure... mais dont l'arrêt est perché sur un trottoir impraticable en fauteuil roulant. Ou un métro flambant neuf et confortable mais sans ascenseur pour y accéder. Ce sont précisément ces types d'obstacles que deux études menées durant l'été 2024 et l'hiver 2025 par *Brussels Studies* ont analysé. Leurs conclusions sont claires : des améliorations restent nécessaires.

La première étude s'est penchée sur les arrêts eux-mêmes, avec 2 487 arrêts de surface et souterrains analysés. Elle s'est basée sur neuf critères de contraintes[1] de mobilité issus des informations suivantes : accessibilité de plain-pied, présence de lignes podotactiles, absence de lacune, revêtement du sol, informations visuelles et sonores, abris avec siège, toilettes à proximité, absence d'escaliers/escalators, simplicité des cheminements, etc.). À cela s'ajoutent des entretiens de terrain avec des personnes concernées, associations et acteurs institutionnels.

Verdict ? Malgré les efforts fournis ces dernières années, trop d'arrêts restent inadaptés aux réalités des personnes à mobilité réduite. L'accessibilité est hautement variable d'un arrêt à l'autre. Certaines lignes de tram ou de bus bénéficient d'un aménagement relativement satisfaisant, mais de nombreux arrêts (notamment souterrains) cumulent les obstacles.



2. Le détail des contraintes ici : https://journals.openedition.org/brussels/docannexe/image/7662/img-3.png

> **31,9% = part de la population dont la mobilité est réduite (BELDAM, 2010)**

Plusieurs grands enjeux ressortent de l'analyse :

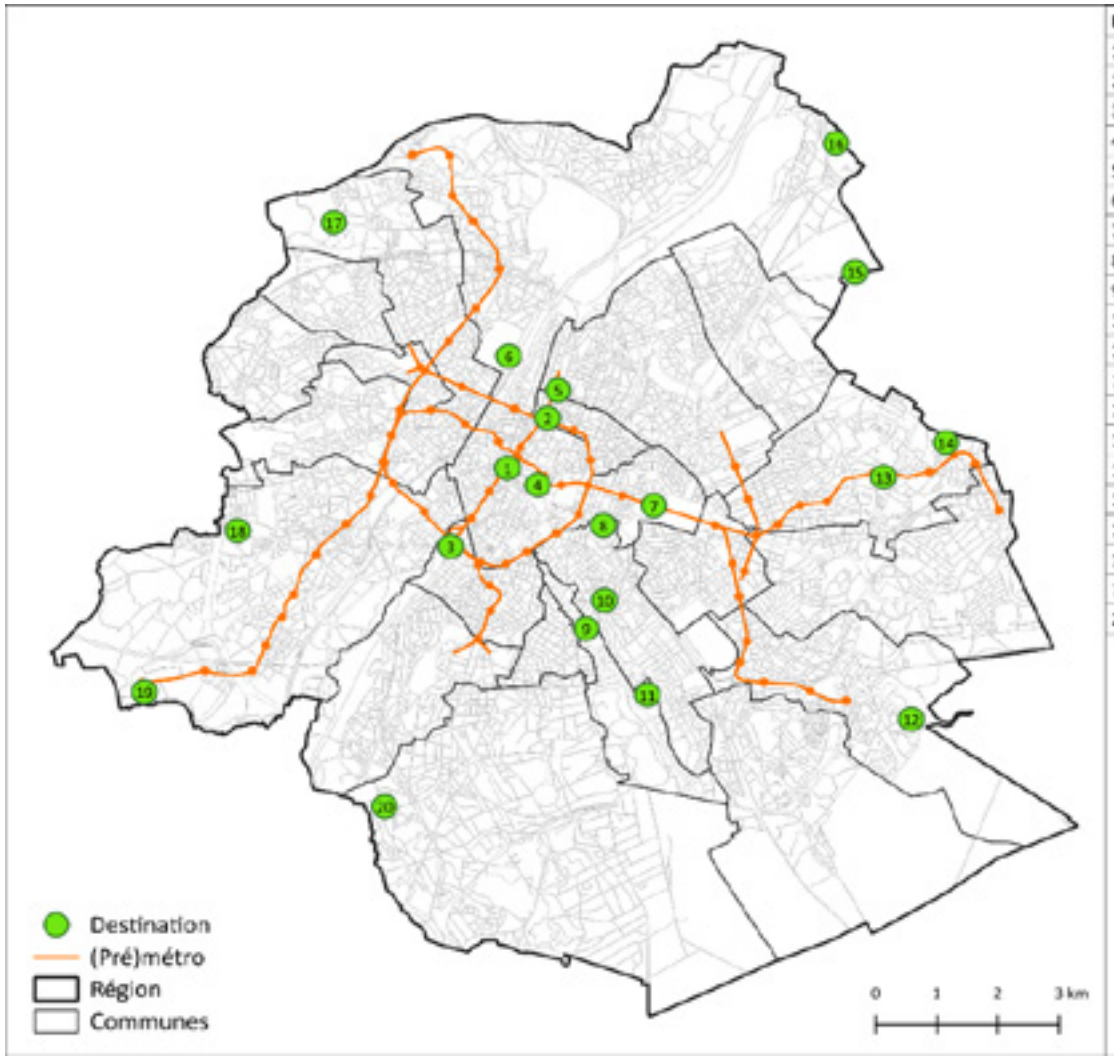
- une accessibilité qui n'est pas répartie équitablement sur le territoire, certains quartiers sont mieux servis et desservis que d'autres ;
- une absence de géographie claire du degré d'inclusivité des arrêts (particulièrement pour les arrêts de surface) ;
- une gouvernance qui est fractionnée, une grande variété d'acteurs coresponsables (STIB, Bruxelles Mobilité, communes…) ;
- un parc hétérogène, avec plus de 30 modèles d'arrêts différents, forte diversité en fonction de l'époque de construction[2];
- un manque d'information (peu de littérature sur la mobilité des personnes en situation de handicap), ce qui entraîne un certain validisme dans la planification des transports.

2. les arrêts plus anciens souffrent d'un héritage urbanistique validiste, où la norme supposée est celle de l'usager valide.

LES CONTRAINTES DE DÉPLACEMENT CONSIDÉRÉES

Contrainte de déplacement	Description
Absence de lacune (strict)	Besoin d'embarquer/débarquer à un arrêt avec absence de lacune verticale et horizontale entre le véhicule et le quai
Absence de lacune (flexible)	Semblable à « absence de lacune (strict) », mais avec une tolérance pour une légère lacune entre le véhicule et le quai
Ni escaliers ni escalators	Besoin d'éviter les escaliers et les escalators
Marquage podotactile	Besoin d'embarquer/débarquer à un arrêt avec marquage podotactile
Pas de station complexe	Besoin d'éviter des stations de (pré)métro dont l'agencement prête à confusion
Surface	Besoin de se cantonner au réseau de surface

© STIB/MIVB



ID	Type	Nom
1	Sorties	Bourse
2	Quartier de bureaux central & commerces	Rogier
3	Gare principale	Bru.-Midi
4	Gare principale	Bru.-Central
5	Gare principale	Bru.-Nord
6	Multifonctionnel	Tour & Taxis
7	Quartier de bureaux central	Schuman
8	Quartier de bureaux central	Luxembourg
9	Quartier de bureaux 1ère couronne	Blue Tower
10	Sorties	Flagey
11	Campus	ULB Solbosch
12	Equipement sportif suburbain	ADEPS
13	Centre commercial suburbain	Woluwe Shopping Center
14	Hôpital universitaire	UCL Saint-Luc
15	Quartier de bureaux suburbain	Bourget
16	Prison	Prison Haren
17	Hôpital universitaire	UZ Brussel
18	Centre commercial suburbain	Westland Shopping
19	Hôpital universitaire	Erasme
20	Commerces/équip. sportifs suburbains	Stalle/Neerstalle

DES TRAJETS PLUS LONGS, PLUS COMPLEXES

La seconde étude, véritable première en son genre, a quantifié les écarts de temps de parcours vers 20 destinations clés (universités, hôpitaux…) en fonction des contraintes spécifiques des usagers : nécessité d'un accès de plain-pied, de lignes guides podotactiles ou de trajets sans escaliers.

Le résultat est sans appel : les personnes concernées doivent souvent parcourir plus de distance, effectuer davantage de correspondances, et leur trajet prend significativement plus de temps. Le métro, pourtant réputé rapide et efficace, représente en réalité l'un des principaux obstacles. Mal adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, il augmente considérablement les déficits d'accessibilité, notamment à cause de correspondances longues, de manque d'ascenseurs fonctionnels, et de signalétique peu inclusive.

Les chercheurs soulignent que les constats qui sont faits dans l'étude, pourtant déjà représentatifs d'une situation déséquilibrée, peuvent être considérés comme optimistes car ils ne prennent pas en compte les imprévus comme les pannes d'ascenseur, les rampes de bus défectueuses, les cheminements mal entretenus… plan illisible, ou un ascenseur en panne) qui rendent un trajet… impossible.

UNE MOBILITÉ PLUS INCLUSIVE À BRUXELLES ?

Ces deux études nous permettent d'avoir un aperçu réaliste du quotidien des personnes en situation de handicap. L'approche des temps de trajet met en évidence qu'il n'est plus possible de penser l'accessibilité uniquement arrêt par arrêt. Au contraire, l'ensemble des parcours doivent être repensés, du pas de la porte, en passant par le quai, par le transport lui-même , jusqu'à l'arrivée à destination.

Les personnes à mobilité réduite doivent souvent faire des détours, prendre plus de correspondances, et faire face à des petits obstacles (une marche trop haute, un

> **“9% = part de la population âgée de 15 à 64 ans fortement limitée dans ses activités quotidiennes en raison d'un handicap ou de problème de santé de longue durée (Statbel).”**

Les chercheurs ne se contentent pas de faire les constats, ils proposent également des solutions afin d'améliorer l'expérience de mobilité pour les personnes en situation de handicap.

En voici quelques-unes :

- Créer une application ou un plan interactif des itinéraires vraiment accessibles.
- Prioriser les zones stratégiques (comme les hôpitaux ou universités).
- Former le personnel et impliquer les personnes concernées dès la conception des projets.

Ce que révèlent ces études, c'est qu'on ne peut plus penser l'accessibilité comme un bonus, mais comme une exigence de justice sociale, un droit fondamental. Car rendre les transports inclusifs, ce n'est pas uniquement adapter les infrastructures, c'est aussi penser la ville autrement, dès la conception, en associant les personnes concernées à chaque étape, une ville avec tout le monde et pour tout le monde !

+ d'infos

Plus d'informations :

Frédéric Dobruszkes, Martin Grandjean et Arthur Nihoul, « Des transports publics pour tous (suite) ? Les trajets dans Bruxelles pour les personnes en situation de handicap », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, document 200, mis en ligne le 16 février 2025

+ d'infos

Frédéric Dobruszkes, Martin Grandjean, Arthur Nihoul et Julien Descamps, « Des transports publics pour tous ? Une évaluation des arrêts de la STIB à Bruxelles », *Brussels Studies* [En ligne], Collection générale, document 193, mis en ligne le 23 juin 2024

Observatoire de la Mobilité régional :

https://be.brussels/fr/transport-mobilite/enjeux-de-la-mobilite/observatoire-thematique/accessibilite

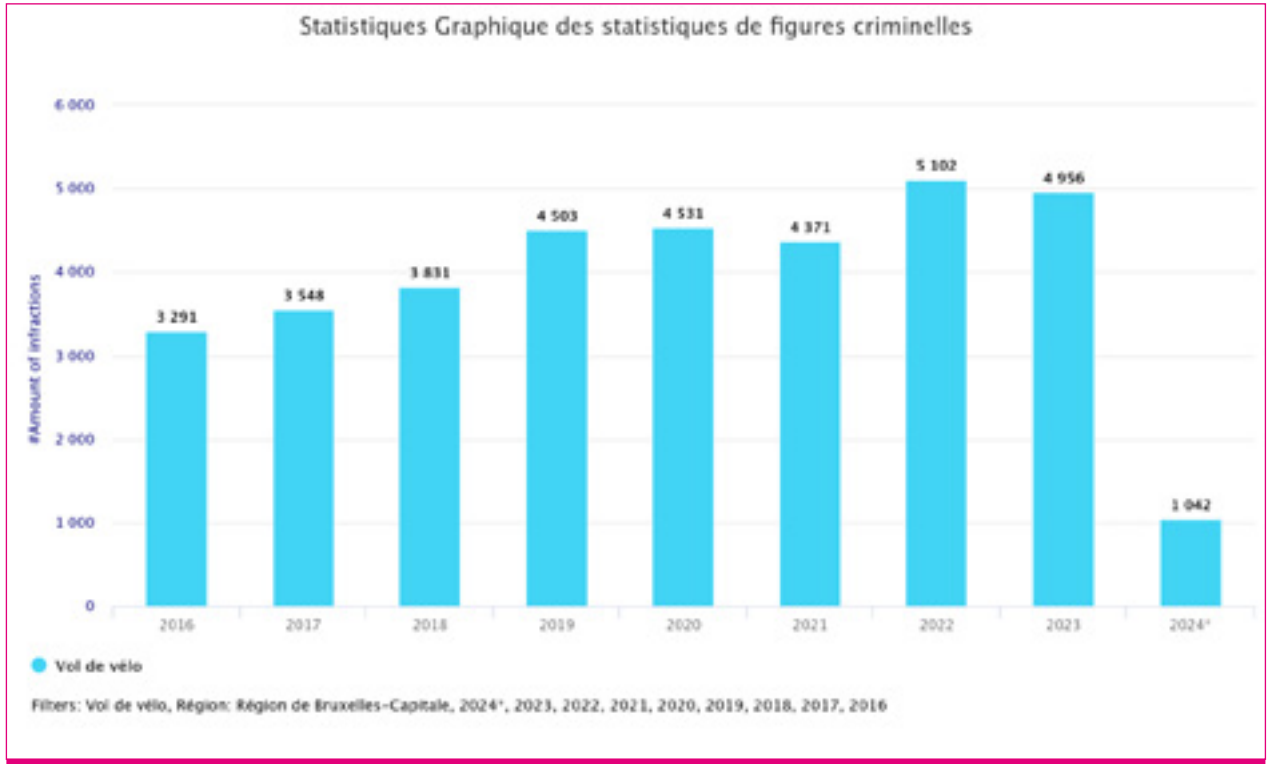
La STIB :

- https://stib.prezly.com/la-stib-devoile-son-nouveau-site-internet--focus-sur-linformation-voyageurs-et-laccessibilite
- https://stib.prezly.com/la-stib-installe-des-bords-fusibles-pour-faciliter-lacces-a-ses-trams
- https://stib.prezly.com/plus-de-440-arrets-de-bus-et-de-tram-a-bruxelles-rendus-accessibles

> Sofie Walschap - Autorité organisatrice de la mobilité - Bruxelles Mobilité

MYBIKE.BELGIUM.BE – UN VÉRITABLE SUCCÈS !

Le vol de vélo est un problème important, dans toute la Belgique, mais surtout dans notre contexte bruxellois propre aux grandes villes. Le nombre sans cesse croissant de cyclistes ainsi que les vélos de plus en plus coûteux dans les rues de Bruxelles engendrent malheureusement une augmentation des vols de vélo. En 2023, dernière année pour laquelle nous disposons de chiffres complets, la police a enregistré 30 380 déclarations de vol de vélo au total, dont 4 956 en Région de Bruxelles-Capitale (16,30 %).



> Figure 1 : statistiques du nombre d'infraction (vol) selon l'année [1]

mybike.brussels, une plateforme flambant neuve où les Bruxellois peuvent enregistrer leur vélo, a vu le jour en 2019 en tant que maillon supplémentaire dans la lutte contre le vol de vélo. Ce nouveau système a remplacé la gravure. Il offre différents avantages par rapport à celle-ci : le cadre n'est pas endommagé et le numéro national du propriétaire n'est pas exposé.

Le succès de mybike.brussels, avec un total de 55 000 enregistrements, s'est confirmé lorsque les autres régions et l'État fédéral se sont montrés intéressés par le système. Pendant plus de 2 ans, un travail intense a été effectué en coulisses mybike.belgium.be a été lancé officiellement fin avril de l'année dernière et depuis lors, 82.000 Belges ont enregistré leur vélo.

EN QUOI CONSISTE MYBIKE, CONCRÈTEMENT ? ENREGISTRER VOTRE VÉLO ET GÉRER VOS DONNÉES

Vous créez un compte sur mybike.belgium.be et vous enregistrez votre vélo. Vous recevez par courrier un autocollant gratuit avec un code unique.

En tant que propriétaire, vous gérez vous-mêmes les données (factures, photos...) de votre vélo sur la plateforme. En cas de vente, vous transmettez facilement ces données au nouveau propriétaire.

1. Source : https://www.police.be/statistiques/fr/criminalite/figures-criminelles/graphique

MYBIKE PRÉSENTE DE NOMBREUX AVANTAGES

mybike est une base de données comportant de nombreux avantages.

Le propriétaire d'un vélo peut déclarer son vélo comme volé, si bien que tout acheteur potentiel peut consulter le statut via le code QR. Lorsqu'il est déclaré comme volé, le propriétaire peut être contacté de manière anonyme.

Le fait que le vélo reçoive un numéro facilite la revente. Vous transmettez ce numéro via la plateforme et vous disposez directement de tous les documents. Et s'il est tout de même volé, le helpdesk peut toujours demander les données du dernier propriétaire.

UN MAILLON SOLIDE DANS LA LUTTE CONTRE LE VOL DE VÉLO

Avec en moyenne 13 vélos volés par jour en Région de Bruxelles-Capitale, mybike est donc un maillon important dans la collaboration entre les différents partenaires.

Nous savons que par le passé, bon nombre de victimes ne faisaient pas de déclaration parce qu'elles n'avaient guère d'espoir de retrouver un jour leur vélo. L'un des objectifs de mybike est donc d'encourager les utilisateurs à déclarer leur vélo comme volé via la plateforme car cela augmente les chances de le retrouver. En outre, vous disposez sur la plateforme de toutes les informations sur votre vélo pour faciliter la déclaration.

Fin 2024, le SPF Mobilité et Transports et la Police fédérale ont signé un protocole permettant à la police de demander des données à caractère personnel dans la base de données de mybike. Au niveau bruxellois, les zones de police trouvent facilement le chemin du helpdesk. Entre novembre 2024 et avril 2025, cela a permis à la zone de police Bruxelles-Capitale-Ixelles de rendre 11 vélos équipés d'un autocollant mybike à leur propriétaire. Même si le voleur essaie d'enlever l'autocollant, le helpdesk peut effectuer une recherche sur la base de la marque, du numéro de série... pour aider la police à retrouver le propriétaire. Cela a également permis de restituer concrètement 2 vélos durant cette période.

Dans le dépôt des vélos retrouvés exploité par Cyclo pour la Région de Bruxelles-Capitale, l'autocollant permet également de trouver plus facilement le propriétaire et de demander les données au helpdesk.

Depuis le lancement de mybike.belgium.be en avril 2024, un total de 1201 vélos ont été enregistrés comme volés sur mybike. 175 d'entre eux ont déjà été restitués grâce à mybike. Cela représente 14,6% des vélos volés et c'est plus de 3,5 fois plus que si un vélo n'est pas enregistré sur mybike.

LES COMMUNES JOUENT UN RÔLE CAPITAL DANS L'HISTOIRE DE MYBIKE

Le message de prévention met l'accent sur la proximité. C'est là que les communes jouent un rôle capital. Les services de prévention et de mobilité sont régulièrement en contact étroit avec les Bruxellois. Via mybike@gob.brussels, vous pouvez contacter l'équipe mybike et demander du matériel (folders, enveloppes avec autocollants, affiches, un mur d'information). Via mybike.belgium.be/fr/media-kit, vous pouvez consulter le kit média comprenant des bannières et des logos à utiliser sur le site web, sur les médias sociaux ou via d'autres canaux communaux.

> Avec la collaboration de CAGE & Inforum

Arrêté Royal du 08.12.2024 rel. à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions à la lettre de voiture, au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos et mod. les AR du 19.07.2000 rel. à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route et du 17.10.2016 rel. au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos (Moniteur belge du 22 janvier 2025). Inforum : 380546.

Cet arrêté prévoit un catalogue distinct des amendes pour les infractions en matière de transport par route qui relèvent exclusivement des compétences fédérales.

L'AR du 16.06.2019 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route prévoyait une adaptation structurelle du 'catalogue des amendes', et notamment des amendes plus élevées pour certaines infractions à la réglementation en matière de tachygraphes.

Dans son arrêt n° 250522 du 06.05.2021, le Conseil d'État a annulé cet arrêté de 2019 car il empiétait involontairement sur les compétences des régions.

Le présent arrêté rétablit les adaptations et les amendes plus élevées par le biais d'un catalogue des amendes distinct qui concerne exclusivement les infractions en matière fédérale.

Sont modifiés :

- AR du 19.07.2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route ;
- AR du 17.10.2016 relatif au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 16.01.2025 mod. l'AGRBC du 13.07.2023 portant exécution de l'ordonnance du 29.11.2018 rel. à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (Moniteur belge du 22 janvier 2025). Inforum : 380552.

Cet arrêté prévoit diverses modifications relatives au cyclopartage en flotte libre. Cela concerne notamment le nombre maximum de licences qui peuvent être délivrées et le nombre maximum de véhicules en service par licence délivrée, ainsi que le rapportage et le partage de données.

Les art. 4, 5, 11, 29, 30 et 72 de l'AGRBC du 13.07.2023 portant exécution de l'ordonnance du 29.11.2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile sont modifiés. L'art. 71 est abrogé.

Les recours en annulation partielle de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 09.06.2022 rel. aux services de taxis (Moniteur belge du 5 février 2025). Inforum : 380025.

La Cour annule l'art. 3, 1°, al. 2, de l'ordonnance du 09.06.2022 relative aux services de taxis. Avec cet article, le législateur ordonnanciel a arrêté unilatéralement des dispositions qui portent spécifiquement sur l'exercice, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, de services de taxis exploités depuis le territoire de la Région flamande et de la Région wallonne, et qui s'étendent donc sur le territoire de plus d'une région. Le règlement de telles questions doit faire l'objet d'un accord de coopération en vertu de l'art. 92bis, par. 2, c), de la loi spéciale du 08.08.1980. Les effets de la disposition annulée sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de cet accord de coopération.

L'ordonnance du 09.06.2022 supprime la notion de location de véhicule avec chauffeur (LVC) et consacre l'existence d'un secteur du taxi unifié, dans lequel coexistent trois catégories de véhicules de taxis : les taxis de station, les taxis de rue et les taxis de cérémonie.

Ce recours contre diverses dispositions de l'ordonnance sur les taxis est introduit par les services de LVC, mais la Cour n'annule pas les dispositions suivantes :

- Les privilèges attachés aux taxis au sens de l'AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sont réservés aux seuls taxis de station ;
- les autorisations d'exploiter un service de taxis sont désormais réservées aux personnes physiques, à l'exclusion des personnes morales, sauf si, pour ces dernières, le titulaire de l'autorisation est l'administrateur chargé de sa gestion journalière ;
- les mesures transitoires ;
- la condition de mise à disposition du véhicule au moins vingt heures par semaine en moyenne par année civile ;
- la condition pour l'exploitant, de disposer d'un agrément d'intermédiaire de réservation, pour permettre aux clients de faire directement appel aux services d'un taxi de rue ;
- le fait que les nouvelles autorisations d'exploiter sont gratuites, alors que les anciennes autorisations acquises à titre onéreux continuent d'avoir une valeur en application du régime transitoire ;
- la règle d'incessibilité de l'autorisation d'exploiter un service de taxis, ainsi que le régime dérogatoire qui permet aux autorisations délivrées
- sous l'empire de l'ordonnance du 27.04.1995 de continuer à être cédées sous certaines conditions ;
- l'interdiction des clauses d'exclusivité dans les relations contractuelles entre les exploitants de services de taxis et les intermédiaires de réservation et l'interdiction d'imposer un surcoût à l'affiliation d'exploitants déjà affiliés à d'autres intermédiaires de réservation.

NDLR : Les arrêts d'annulation rendus par la Cour constitutionnelle ont l'autorité absolue de la chose jugée à partir de leur publication au Moniteur belge.

Arrêté Ministériel du 12.02.2025 mod. l'AM du 01.07.2017 portant exécution de l'AR du 19.04.2014 rel. à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière en ce qui concerne le paiement par carte bancaire ou de crédit sur internet (Moniteur belge du 24 février 2025). Inforum : 381261.

Cet arrêté modifie l'adresse du site internet sur lequel se fait le paiement des amendes routières par carte bancaire ou de crédit.

L'art. 2 de l'AM du 01.07.2017 portant exécution de l'AR du 19.04.2014 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de circulation routière en ce qui concerne le paiement par carte bancaire ou de crédit sur internet, est modifié.

Arrêté Royal du 07.03.2025 mod. l'AR du 17.10.2016 rel. au tachygraphe et aux temps de conduite et de repos (Moniteur belge du 19 mars 2025). Inforum : 381704.

Cet arrêté exonère certains véhicules des exigences relatives au temps de conduite et de repos, à savoir les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dans un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 4250 kg, à moteur électrique et qui sont le sujet du projet pilote visé par l'AR du 16.04.2023 relatif au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique. Cette exonération s'applique jusqu'au 31.08.2026.

LE CARNET D'ADRESSES

Contacts	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
Service mobilité	Rue des Halles 4	1000 Bruxelles	02/279.31.80	urb.mobilite@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
Cellule mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.62.22	mob.evere@evere.brussels
GREGOIRE Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
Service mobilité	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/563.46.04	mobil@ganshoren.brussels
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/422.31.07	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mob@jette.brussels
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 2	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
KAJJAJ Souhaïb	Avenue de l'Astronomie 12-13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	skajjaj@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
Cellule Mobilité	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/605.16.10	mobilite@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.