


 **NOS COMMUNES**
Brussels Bike Awards

 **SOUS LA LOUPE**
Zones de livraisons
pénales ou dépenalisées

 **LU POUR VOUS**
Enquête trottinette

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Focus :
Les magistrales piétonnes

TRIMESTRIEL N° 55



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Sophie van den Berghe, Dirk Dufour,
Julie Berger, Commune de Woluwe-Saint-
Lambert, Jean-Luc De Keyser

TRADUCTION :

HM Translation Services

PHOTO DE COUVERTURE :

shutterstock

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

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET
COMMUNES DE BRUXELLES

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

jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

mobilite@sprb.brussels

mobilite.brussels

SOMMAIRE

ÉCHO DE LA RÉGION

LES MAGISTRALES PIÉTONNES – FLEURONS
D'UN BRUXELLES PLUS CONVIVAL POUR LES PIÉTONS 04-09

ÉCHO DE LA RÉGION

LE PAVE : PLAN DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ
DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS 10-11

SOUS LA LOUPE

ZONES DE LIVRAISON CLASSIQUES
OU ZONES DE LIVRAISON DÉPÉNALISÉES ?12-15

NOS COMMUNES

LA COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT REÇOIT
LE PRIX DE LA « COMMUNE BRUXELLOISE DU VÉLO »16-17

LU POUR VOUS

TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS
VOULU SAVOIR SUR LES USAGERS DES TROTTINETTES !18-21

EDITO

La marche représente l'avenir de Bruxelles. Elle est la solution aux embouteillages et à l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. Tout le monde l'a (heureusement) bien compris. Et en premier lieu le citoyen bruxellois puisque les statistiques démontrent que l'usage de la marche (et de manière générale les modes actifs) progresse chaque année, tandis que le taux de motorisation des Bruxellois diminue pour se situer aujourd'hui bien en dessous des 50 %. La Région et les Communes en sont bien conscientes également. Et les projets en faveur du piéton vont se multiplier à en croire les grandes lignes du prochain plan régional de mobilité – le Good Move – et la déclaration de politique générale du nouveau gouvernement bruxellois. La Région envisage en effet *d'établir un plan opérationnel spécifique pour les piétons qui intégrera la mise en œuvre progressive et coordonnée de son plan d'accessibilité des voiries, en partenariat avec les communes et associations représentatives. Il s'agira également de définir les réseaux piétons, qui feront l'objet d'une attention prioritaire, notamment pour relier plusieurs quartiers entre eux. Le confort des déplacements pédestres sera amélioré (...). Par ailleurs, tout nouveau projet respectera les principes du design universel, y compris pour les revêtements pour favoriser l'autonomie des usagers.*

Toutes ces mesures visent à enfin prendre les besoins des piétons en compte pour les efforts qu'ils consentent pour une ville libérée de sa pression automobile et à renforcer encore l'attractivité de la marche.

Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière a décidé de vous présenter quelques-uns des projets en cours de préparation comme par exemple les magistrales piétonnes ou les plans d'accessibilité des voiries et des espaces publics.

Il faudra maintenant que les autorités s'attaquent aussi à la question des navetteurs automobiles qui envahissent la Région chaque jour. Si pour certains d'entre eux, il n'existe peut-être pas d'alternative à la voiture, pour d'autres en revanche l'usage des transports en commun combiné à la marche (ou à un autre mode actif) permettrait de désengorger encore un peu plus la ville. Gageons qu'un réseau piéton de qualité pourra sans aucun doute convaincre les moins convaincus que se balader en ville pour rejoindre son lieu de travail (ou tout simplement pour flâner) est une alternative tout à fait valable à la contrainte que représente l'usage de sa voiture (supporter les embouteillages, passer du temps à rechercher une place de stationnement, s'énerver contre d'autres conducteurs peu prudents, etc.). Croisons les doigts, il en va de l'avenir de notre ville ... et même plus largement de notre planète!

La rédaction

> Dirk DUFOUR – Conseiller en mobilité – TRIDÉE

LES MAGISTRALES PIÉTONNES – FLEURONS D'UN BRUXELLES PLUS CONVIVIAL POUR LES PIÉTONS

Les magistrales piétonnes sont la nouvelle ambition dans la stratégie de la Région de Bruxelles-Capitale concernant les piétons. De grands itinéraires qui traversent la ville, pour parcourir avec plaisir des distances plus longues ou tout simplement flâner. GoodMove trace les itinéraires sur la carte. Le document « Ambitions » concrétise maintenant cette vision.

Dès 2012, le Plan Piétons Stratégique a marqué le coup d'envoi d'une stratégie active et intégrale pour les piétons. Il vise délibérément « la qualité piétonne partout ». Les principes d'une ville conviviale pour les piétons ont été développés dans le cahier Go10 et une série de cahiers techniques, et l'accessibilité universelle est devenue le fil conducteur du projet PAVE (Plan d'accessibilité des voiries et espaces publics) en collaboration avec les communes. Au fil des dernières années, nous rencontrons cette qualité en rue dans de nouveaux projets, dans des places conviviales pour les piétons telles que les places Reine Astrid, Jourdan, Fernand Cocq, Dumon et Rogier, et bien entendu les boulevards du centre.

Mais la différence est visible également lorsque les communes rénovent de simples rues locales.

Le moment est venu de passer à l'étape suivante : la création de véritables magistrales piétonnes, itinéraires dans lesquels l'espace réservé au piéton est au centre de l'approche de l'espace public. Outre des itinéraires fonctionnels, il s'agit également de fleurons, de tracés exemplaires qui réalisent de manière optimale l'ambition d'un espace public convivial pour les piétons. L'inspiration provient des Magistrales piétonnes de Strasbourg et d'autres villes françaises. Lorsque GoodMove a été présenté à la presse en avril 2019, ces magistrales piétonnes ont directement frappé l'imagination des médias.



1. Place De Brouckère - Bd Emile Jacqmain - Bd Albert II - bd Bolivar - passerelle Picard - Tour & Taxis

2. Place De Brouckère - Bd Adolphe Max - Place Rogier - rue du Progrès - rue de Brabant - place Liedts

3. Gare Centrale - Galerie Ravenstein - rue Horta - parc Royal - rue Ducale - Trône - rue du rue Luxembourg - place du Luxembourg - Parc Léopold - rue Belliard - Schuman - Cinquantenaire

4. Gare Centrale - Mont des Arts - Coudenberg - rue de Namur - chée d'Ixelles - place Fernand Coq - Place Flagey

5. Porte de Namur - Toison d'Or - Goulet Louise - Avenue Louise

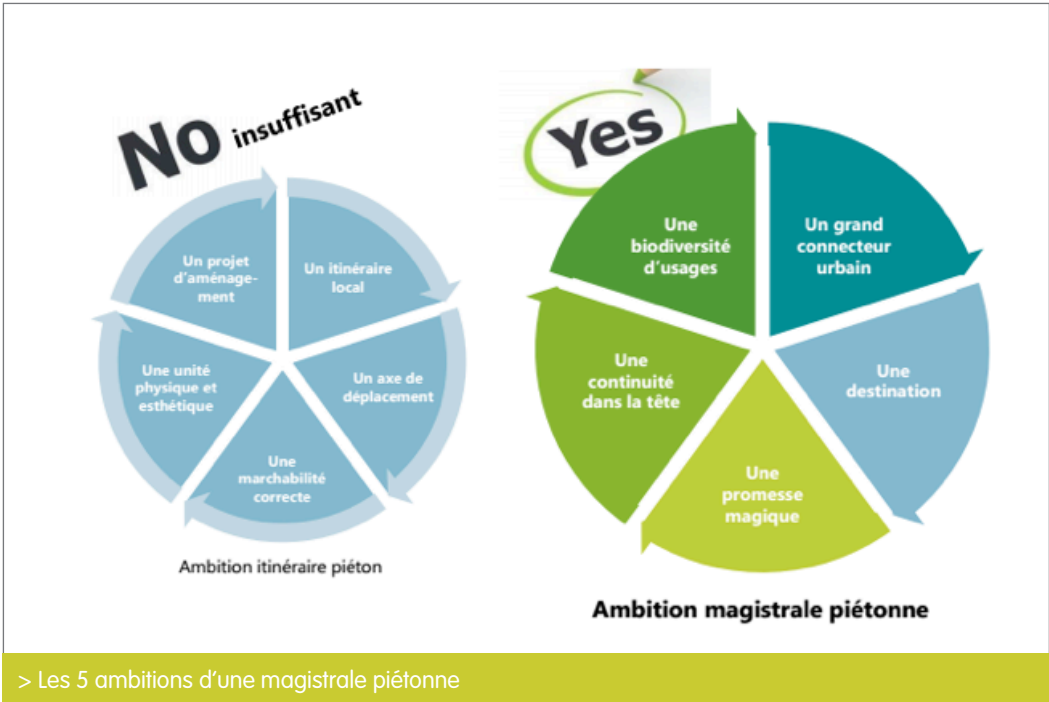
6. Gare Centrale - bd de L'empereur - Lebeau - Sablon

7. Rouppe - Stalingrad - Esplanade de l'Europe - gare du Midi

8. Dansaert - Porte de Flandre - chaussée de Gand place Communale de Molenbeek



> Carte magistrale piétonne



> Les 5 ambitions d'une magistrale piétonne

Avant de pouvoir dessiner des plans ou établir des directives, nous devons d'abord bien définir nos objectifs et exposer les lignes directrices des ambitions. Un itinéraire piéton « ordinaire » est un axe de déplacement fonctionnel très utilisé qui doit être continu, marchable et lisible. Une magistrale piétonne doit posséder toutes ces caractéristiques, mais doit offrir bien plus encore : une grande connexion urbaine, une destination en soi, une expérience magique, une continuité urbanistique et une diversité d'usages de l'espace public. Cette ambition a été explorée et affinée dans deux ateliers réunissant tous les acteurs de l'espace public – mobilité, associations, urbanisme, développement du territoire, environnement et recherche. Le résultat est le document Ambitions (lien). Nous y développons une image à l'aide de cinq grandes ambitions. Il ne s'agit pas de directives d'un vade-mecum ni d'ébauches de projets, mais elles donnent une ligne directrice claire pour les futurs cahiers des charges et processus de conception.

CONNEXIONS URBAINES (BIEN PLUS QU'UN ITINÉRAIRE LOCAL)

Avec les magistrales piétonnes, nous voulons avant tout créer des itinéraires fonctionnels sur des distances relativement longues, de 2 à 3 km. Elles ont été choisies de manière à connecter les grands pôles de destination urbains. Depuis le centre (piétonnier), elles rayonnent vers les grandes gares, les noyaux commerçants régionaux, les pôles d'emploi (Quartier nord, Quartier européen) et les pôles d'événements (Tour & Taxis). Certaines

parties sont déjà largement empruntées par les piétons, mais nous voulons surtout qu'elles invitent spontanément davantage de gens à se rendre à pied de la gare du Nord vers Tour & Taxis ou du Pentagone vers Flagey, par exemple.

À cet effet, nous devons certainement redistribuer l'espace et dans la plupart des cas réaménager globalement le tracé. Ce ne sont assurément pas, par définition, des zones exclusivement piétonnes, mais c'est la liberté de mouvement des grands flux de piétons qui doit donner la mesure. La marche prend plus de temps que le vélo ou les transports publics : le défi consiste à valoriser ce temps de marche. Les gens parcourent des distances plus longues s'ils se sentent en sécurité et si l'itinéraire est agréable, si la qualité de l'expérience ne les incite pas à faire appel à un véhicule.

Ces tracés doivent être réalisés de manière à se faire une place dans la carte mentale de la ville, au même titre que le canal ou les grands boulevards léopoldiens. Les premiers tracés ont été choisis délibérément pour ouvrir le centre-ville et l'affranchir du Pentagone. Le but est de reprendre le concept ailleurs dans la ville, autour des noyaux communaux ainsi que dans les connexions avec les gares RER.

UNE DESTINATION EN SOI (PLUS QU'UN AXE DE DÉPLACEMENT)

La présence de gens attire d'autres gens. Afin d'encourager les gens à utiliser ces itinéraires, nous devons donc surtout attirer les gens... qui ne marchent pas. Autrement dit : faire pousser



> De Keyserlei – Anvers – itinéraire de la gare Centrale vers le centre et la rue commerçante « Meir ».

des « piétons en séjour » pour attirer des « piétons mobiles ». Il s'agit des gens qui sont assis, qui flânent, qui font les cent pas, qui s'arrêtent pour parler, qui jouent – bref, tout ceux qui font autre chose que se diriger droit vers leur destination. Une magistrale piétonne n'est pas une autoroute piétonne.

Concrètement, cela signifie offrir suffisamment d'espace à des piétons et activités très divers, ainsi qu'une liberté de mouvement suffisante. Voilà pourquoi nous devons opter pour le plus grand partage possible de l'espace, où les piétons peuvent se déplacer ou s'arrêter le plus librement possible, sans se gêner mutuellement. En général, il ne s'agit pas de rues piétonnes fermées à la circulation, car les vélos et les trottinettes, mais aussi les transports en commun et les voitures, peuvent également y trouver leur place. Cependant, la circulation ne peut pas se faire au détriment des nombreux piétons qui s'y trouvent déjà ou que nous voulons y attirer. Nous optons donc surtout pour un espace qui invite à la flânerie, avec une logique de cohabitation, de partage de l'espace et d'adaptation mutuelle dans le comportement des usagers, avec de faibles vitesses de circulation, 20 km/h (zone

de rencontre) ou 30 km/h. Un bel exemple est la rénovation de la chaussée d'Ixelles, qui fait partie de la magistrale piétonne 4 (C'est ce qui distingue une magistrale d'un boulevard urbain comme l'avenue Roosevelt, le boulevard Mettewie ou l'avenue de Tervueren : tous les modes de transport y reçoivent un espace suffisant pour assurer l'efficacité des déplacements, la sécurité et le confort de chacun, mais avec une logique de ségrégation et de vitesses différentes, ainsi qu'un espace de séjour suffisant ou des contre-allées pour la desserte locale).

L'espace doit être accueillant pour tous les types de piétons, en souplesse et sans ségrégation stricte (ce qui favoriserait la vitesse). Il doit notamment permettre à des piétons à vitesses différentes de se côtoyer en tout confort. Une proportion équilibrée de piétons en séjour, de piétons flâneurs (flâneurs, jeunes enfants, adeptes du lèche-vitrine, personnes à mobilité réduite), de piétons marchant d'un bon pas vers leur destination, ou de marcheurs rapides ou joggeurs est à rechercher. Pour atteindre cet équilibre, la Magistrale offrira autant que possible une valeur ajoutée à des publics variés : habitants comme touristes, enfants comme jeunes, adultes ou

seniors, femmes ou hommes, issus de milieux culturels variés, etc.

UNE EXPÉRIENCE MAGIQUE (PLUS QU'UNE MARCHABILITÉ CORRECTE)

Avec une magistrale piétonne, nous devons oser viser un changement modal : donner à l'automobiliste l'envie de renoncer à sa voiture et de marcher. C'est ambitieux, mais c'est aussi le véritable enjeu. (Nous voulons faire plus que servir les piétons qui en font déjà usage.)

Les magistrales piétonnes doivent au minimum être un modèle de qualité technique d'usage : respect optimal des normes et directives en matière de dimensionnement, revêtement, passage sans obstacles, etc. Elles doivent également bénéficier d'une accessibilité universelle, offrir des informations aux piétons et être entretenues en permanence. Ce n'est déjà pas une mince affaire.

Mais nous ne pouvons pas nous contenter d'offrir le minimum. Un espace supplémentaire, le plain-pied, davantage de verdure et d'eau, un éclairage d'ambiance. Ainsi qu'un équipement utilitaire généreux pour le piéton : bancs et abris, fontaines d'eau potable et sanitaires, bornes d'information, etc.

Et pour séduire véritablement, nous devons également offrir du plaisir et de la magie purs. Des éléments ludiques et artistiques qui font rêver ou invitent au jeu, aux rencontres et à la sociabilité. Il convient aussi de valoriser la beauté urbanistique et architecturale.

CONTINUITÉ DANS LA TÊTE (PLUS QUE L'UNIFORMITÉ)

Nous devons maintenir cet attrait sur toute la longueur de l'itinéraire. La continuité est un mot-clé, à ne pas confondre avec l'uniformité ou à la monotonie.

Une exigence fonctionnelle de base est de pouvoir marcher de façon détendue tout au long de l'itinéraire. Pouvoir effectuer au maximum les trajets à pied d'un seul tenant, avec un minimum d'interruptions, de temps d'attente et d'arrêts. Mais aussi avec une liberté de mouvement latérale et des mouvements en zigzag faciles, ainsi que des passages aisés vers les rues d'entrée et de sortie.

Dans l'espace également, l'itinéraire doit être lisible comme magistrale piétonne sur toute la longueur. Cela ne signifie pas un aménagement uniforme, mais que les piétons dominent visiblement l'espace en continu, avec une emprise limitée pour la circulation automobile. L'unité et le caractère reconnaissable sont garantis par un « sillage »

lisible et un langage cohérent de matériaux et de mobilier ainsi qu'une scénographie harmonieuse.

La meilleure manière de rythmer le tracé est d'opter pour des séquences variées reliées par des repères visuels et spatiaux : des éléments reconnaissables et visibles à distance dans le paysage urbain, qui nous permettent de nous orienter et qui nous attirent. À partir d'un repère, nous apercevons déjà le suivant et ainsi nous poursuivons spontanément notre chemin. C'est ce que l'on pourrait appeler le « binge walking » (par analogie avec le « binge watching ») : nous continuons parce que nous avons envie de voir et de vivre la « suite » et nous oublions le temps passé et la distance déjà parcourue.

Les grands carrefours complexes et les traversées d'axes de trafic sont des endroits dont nous devons nous occuper en priorité. S'il s'agit de barrières, elles cassent l'itinéraire et nous perdons le piéton qui fait demi-tour, change de direction ou saute dans le métro ou dans un taxi. Il est inutile d'investir uniquement dans la qualité linéaire (relativement facile) sans aborder ces traversées compliquées.

BIODIVERSITÉ D'USAGES (PLUS QU'UN PROJET D'AMÉNAGEMENT)

Pour activer les magistrales et en faire un espace public vivant, nous devons résolument permettre l'implication des divers utilisateurs et stimuler les différentes formes d'utilisation. Offrir des opportunités de participer à l'aménagement ou à la gestion de l'espace, des décorations aux jeux en passant par la verdure et le mobilier. Il convient également d'établir des partenariats avec les fonctions riveraines pour leur permettre d'investir l'espace public. À côté des terrasses et étalages classiques, imaginons par exemple des formes d'utilisation plus créatives, comme un espace de travail ou de déjeuner pour une entreprise, une exposition réalisée en partie en rue, etc.

L'aménagement en soi doit déjà être une invitation positive à utiliser l'espace, créer une liberté, permettre des choses. Il doit ouvrir l'espace aux piétons (et pas le fermer aux voitures, notamment). Il convient d'aménager au maximum « pour » et pas « contre » quelque chose. Les interventions purement négatives (barrières, grilles, potelets, bordures, bancs anti-SDF, ralentisseurs, feux de signalisation, signaux d'interdiction, marquages) doivent être évitées : elles sont perçues comme des « atteintes à la liberté », suscitent la frustration, attirent l'attention sur les conflits et incitent souvent à la résistance ou aux comportements illégaux. Elles rendent l'espace moins agréable pour chacun, si bien qu'il est généralement moins utilisé. Un aménagement de l'espace manifestement « pro-piétons » induira spontanément un



changement de comportement et incitera de manière intuitive le trafic motorisé à ralentir, s'arrêter ou faire le détour. Nous préférons diriger le comportement dans la circulation de manière « invisible » avec du mobilier et des éléments de paysage.

Une bande ludique est un cordon d'éléments ludiques et interactifs intégrés dans l'espace, souvent entre l'artistique et le ludique, avec lesquels les enfants et les adultes peuvent jouer tout en marchant (à la différence des plaines de jeux clôturées) ou qui peuvent tout simplement faire sourire les passants. Et une programmation active d'animations dans l'espace public entraîne une diversité d'activités, au fil des saisons, ayant un effet d'attraction local et à l'échelle urbaine.

ET ENSUITE

Les participants à l'atelier étaient enthousiastes pour se mettre au travail. Le groupe a déjà formulé quelques recommandations pour l'exécution.

- Il vaut peut-être mieux se concentrer sur une ou deux magistrales piétonnes pour commencer. De préférence dans des endroits où il y a déjà une

« coalition gagnante », ou lorsque des sous-projets sont déjà programmés. Il faut également fixer le financement nécessaire.

- Élaborer une note stratégique par magistrale piétonne. Chaque magistrale piétonne est spécifique et requiert un travail sur mesure : avec sa propre particularité et sa cohérence.
- Conclure une convention avec tous les acteurs régionaux et communaux concernés : un accord de qualité de base et un engagement à aborder l'itinéraire entier.
- Nommer un « concierge » par magistrale piétonne, une sorte d'intendant qui, tout au long du processus, veille à la qualité, peut prendre et coordonner des initiatives, servir d'interlocuteur, etc.
- Entamer un processus dynamique avec une phase de rodage pour activer à court terme la magistrale piétonne. Via la coconstruction, effectuer des interventions rapides sans permis de bâtir qui créent une lisibilité et augmentent la qualité d'utilisation en redistribuant l'espace (mobilier, interventions au niveau de la circulation, stationnement, etc.). Associer les habitants et les usagers à la coconstruction, contracter des

Magistrale piétonne - ambitions



> Ambitions et principes d'une magistrale piétonne

partenariats gagnant-gagnant avec les fonctions riveraines (plus-value de l'espace public). Organiser également des visites, des promenades exploratoires et des événements.

- Mettre en place un observatoire qui surveille l'utilisation et la satisfaction avant, pendant et après.
- En cas de nouveau projet d'aménagement, de préférence un seul permis (avec plusieurs phases) pour garantir la cohérence. Dans ce

cadre, fixer une base de choix et d'endroits « non négociables », surtout les carrefours capitaux.

Vous êtes convaincu par les magistrales piétonnes ? Mettez-vous donc au travail. Parlez-en avec des personnes qui peuvent vous aider. Toutes les idées et suggestions peuvent être adressées à Benoît Dupriez de Bruxelles Mobilité (bdupriez@sprb.brussels). 📍

> Julie BERGER - ASCAUDIT

LE PAVE : PLAN DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

Devenu un élément clé dans la mise en œuvre de la politique piétonne régionale, le PAVE est un état des lieux de la voirie à un instant T qui a pour objectif d'offrir aux communes un outil de programmation et de planification de mise en accessibilité des voiries. En 2014, Bruxelles Mobilité a fait appel à Ascaudit Mobilité afin de réaliser ce plan dans les 19 communes de la Région bruxelloise. L'étude s'est achevée en décembre 2018.

UN OBJECTIF : L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'objectif du PAVE était de tendre vers une accessibilité universelle et donc de permettre à toute personne de pouvoir accéder d'un point A à un point B de façon autonome. L'objectif était de se focaliser particulièrement sur la voirie car c'est le liant de l'ensemble de la chaîne de déplacements (Maison > voirie > transport > voirie > bâtiment). Cette mission s'est étalée sur 4 ans.

La méthodologie d'Ascaudit Mobilité était la suivante :

- Définir les critères de relevés (basés sur « le cahier de l'accessibilité piétonne ») ;
- Arpenter les trottoirs de chaque commune et relever les non-conformités au sein d'une application sur smartphone ;
- Mettre en forme un rapport pour chaque rue auditée ;
- Mettre en relation avec le travail de hiérarchisation des voiries (cfr. magistrales piétonnes) ;
- Présenter les résultats.

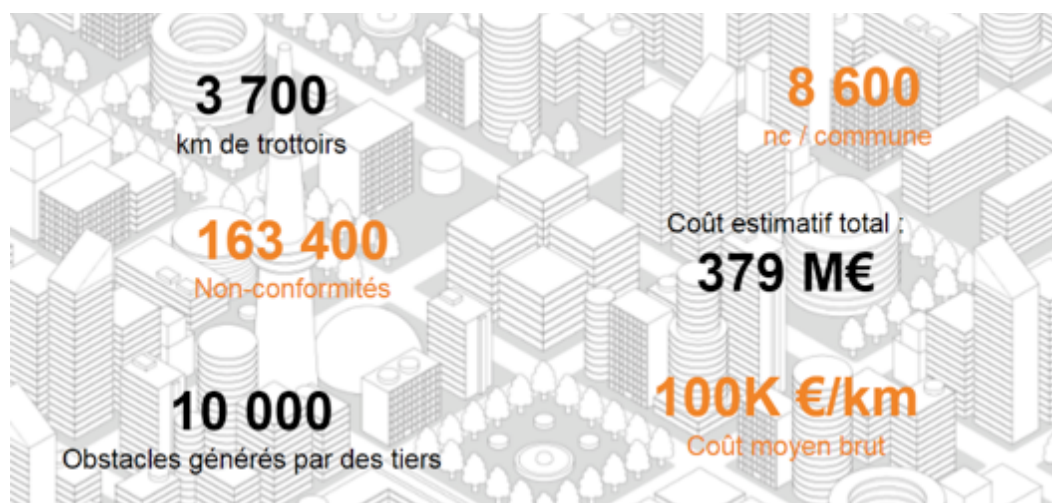
UNE BASE DE DONNÉES COMPLÈTE

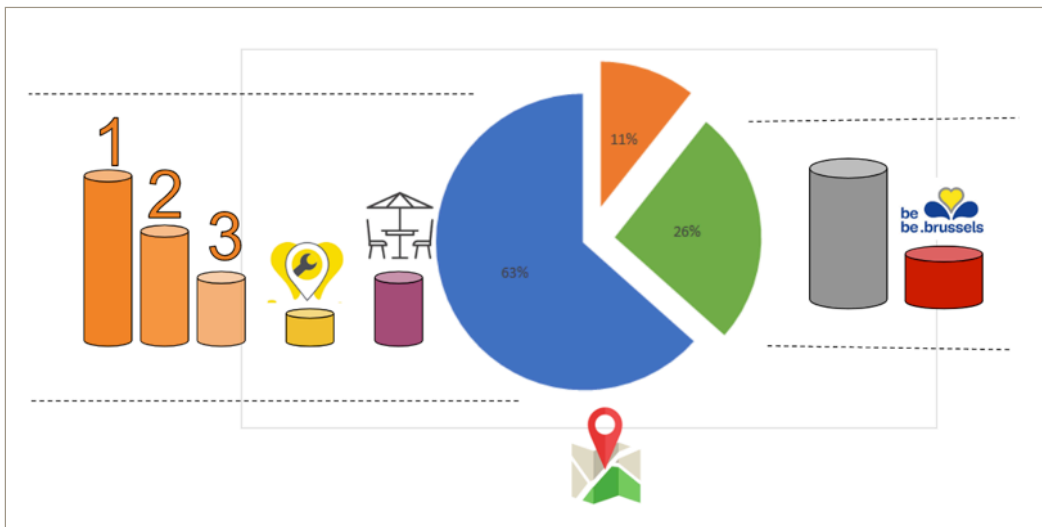
Sur l'ensemble des 3700 km de voiries de la région, Ascaudit a relevé 163 400 non-conformités. Chaque commune a reçu une base de données avec ses propres éléments.

Pour bien lire ces résultats, il est important d'avoir une approche globale et d'utiliser les différents filtres mis à disposition. Pour cela, il existe plusieurs entrées : le type de gestionnaire de voirie, le classement des rues par type d'itinéraire, le caractère prioritaire ou non des non-conformités (urgence à intervenir). C'est en explorant ces éléments que les communes vont pouvoir élaborer leur propre stratégie afin de planifier dans le temps les actions à mener.

4 problématiques reviennent régulièrement en Région bruxelloise :

- Le revêtement du cheminement piéton en mauvais état ;
- Les obstacles à la chaîne de déplacement générés par des particuliers (encombrants) ;
- Les passages piétons non conformes ;
- L'absence de contraste des éléments de mobilier urbain.





Répartition des coûts:

- **selon le type d'itinéraire :**
bleu - maillage de base/
orange - itinéraires primaires /
vert - itinéraires de liaison ;
- **selon le type de gestionnaire de voiries:**
gris - voiries communales/
rouge - voiries communales ;
- **selon le caractère prioritaire ou non des non-conformités :**
1 prioritaire/ 3 moins prioritaire ;
- **via fix my street :** jaune ;
- **pour les obstacles créés par des tiers :** violet

ABORDER LA SUITE

Il existe maintenant une base de données brute qui doit être prise en compte et intégrée aux politiques de mobilité de chaque commune. Elle doit être traduite en plans d'actions.

D'une part, il est important que les problématiques du PAVE soient associées à l'ensemble des futurs projets de réaménagement et d'autre part que des campagnes de mise aux normes par thématique, permettant de traiter des éléments isolés mais de manière plus vaste (ex : aménager les passages piétons d'un quartier entier avec des bandes podotactiles), soient effectuées.

Si les actions liées à l'infrastructure sont évidentes, il faut aussi prévoir de sensibiliser les acteurs de la

voirie pour améliorer la gestion du quotidien, car en dehors du personnel communal, les habitants, les commerçants, les restaurateurs ont aussi leur rôle à jouer dans la diminution de l'encombrement des trottoirs.

Enfin, le PAVE ne doit pas être isolé, il convient de l'articuler avec les actions des autres plans de développement régionaux tel que celles de Good Move.

A l'avenir, Bruxelles Mobilité propose aussi de financer une assistance auprès des communes :

- soit pour améliorer la mise en exploitation des données du PAVE (formation auprès du personnel),
- soit en soutien à l'élaboration d'un plan pluriannuel de mise en œuvre du PAVE. 📍



> Sophie VAN DEN BERGHE – Brulocalis - Conseillère en mobilité

ZONES DE LIVRAISON CLASSIQUES OU ZONES DE LIVRAISON DÉPÉNALISÉES ?

Force est de constater que les zones de livraison ne sont pas toujours respectées. Parmi les conséquences qui en découlent, non seulement des difficultés pour les livreurs (perte de temps, inconforts pour la livraison,...) mais aussi des arrêts en double file, causant des embarras de circulation pouvant retarder les transports en commun et constituer une source de danger pour les piétons et les cyclistes. C'est dans l'espoir d'améliorer le respect de ces emplacements que la zone de livraison dépénalisée a été mise en place. Le même système a ensuite été utilisé pour les abords d'école et même pour les places réservées au chargement des véhicules électriques. Mais quelles sont les spécificités d'un tel système ?

LA ZONE DE LIVRAISON DANS LE CODE DE LA ROUTE

La livraison en tant que telle n'est pas définie dans le Code de la route. Elle y est assimilée à l'arrêt d'un véhicule. L'article 2.2 définit un « **véhicule à l'arrêt** » comme un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses, le véhicule est considéré comme étant en stationnement (Article 2.23). Ce n'est donc pas la durée de l'immobilisation qui détermine si le véhicule est à l'arrêt, mais l'acte exécuté.

L'application sur le terrain de la notion d'embarquement ou de débarquement est parfois complexe (syndrome du coffre ouvert toute la journée). Par exemple, le véhicule d'une personne qui livre un colis au 14^e étage est à l'arrêt, même si la livraison prend une demi-journée. Si, entretemps, le livreur va boire un café, le véhicule n'est pas à l'arrêt mais en stationnement. Le commerçant ne peut pas non plus stationner sa camionnette sur l'aire située devant son commerce (même s'il a payé pour « sa » zone). L'acheteur peut s'arrêter sur l'aire de livraison pour embarquer sa marchandise mais pas pour faire ses courses !

Ces emplacements servent également à embarquer ou débarquer des personnes. C'est pourquoi ils sont aussi utilisés aux abords des écoles pour un « dépose-minute » ou pour embarquer ou débarquer les enfants des bus scolaires.

UN CONTRÔLE DIFFICILE

Le contrôle du respect d'une zone de livraison peut vite devenir lourd et coûteux. Il est nécessaire de contrôler à plusieurs reprises pour constater

l'embarquement ou le débarquement, qui reste malgré tout dans certains cas difficile à constater. Des études ont démontré que le temps d'une livraison est en moyenne de 12 minutes, raison pour laquelle le stationnement est souvent gratuit pendant les 15 premières minutes.

Pour faire face à cette difficulté, la commune de Molenbeek, par exemple, a décidé d'affecter des agents dédiés exclusivement au respect des zones de livraisons dans des rues commerçantes où leur concentration est importante. Le contrôle devient alors efficace, mais son coût est important et donc moins « rentable ».

La commune de Schaerbeek essaye, quant à elle, d'harmoniser autant que possible les tranches horaires des livraisons. Elle propose dans les formulaires de demande d'octroi d'une zone de livraison de choisir entre plusieurs options : 8h-12h, 10h-12h, 10h-14h, etc. Toute autre demande d'horaire doit être justifiée. Les plages horaires, étant mieux définies et moins larges, sont plus faciles à contrôler. Ce système, par contre, convient moins aux transporteurs qui souvent souhaitent avoir la possibilité de livrer toute la journée afin de mieux mutualiser leurs livraisons et donc d'avoir moins de livreurs.

Dans beaucoup de cas cependant, ces zones de livraison ne sont pas ou peu contrôlées...

ARRÊT AUTORISÉ, STATIONNEMENT INTERDIT (FIG. 1)

La zone de livraison classique, pénale, est signalée avec un **E1**, signal d'interdiction de stationner mais autorisant l'arrêt, complété par un panneau additionnel précisant la tranche horaire, un panneau additionnel de type X précisant la distance de validité du panneau, ainsi que d'un panneau d'information « Livraisons », panneau



1

blanc indiquant « excepté livraisons » et le pictogramme d'un camion à hayon ouvert.

Le contrôle de ces zones de livraisons peut se faire soit :

- par la police via :
 - une sanction administrative communale (SAC) (en priorité)
 - un procès-verbal ou une perception immédiate et éventuellement un dépannage si nécessaire.
- par la commune à travers ses agents constatateurs (niveau C) et /ou l'Agence régionale du stationnement (niveau C) via une sanction administrative communale (SAC).

S'il s'agit d'un procès-verbal ou d'une perception immédiate, les recettes vont au fédéral. S'il s'agit d'une sanction administrative, elles vont à la commune.

Le règlement complémentaire lié à une zone de livraison type E1 se situe sous le chapitre traitant du **stationnement interdit** (chargement – déchargement – embarquement – débarquement).

UNE SOLUTION : LA CRÉATION DE LA ZONE DE LIVRAISON DÉPÉNALISÉE

Une zone de livraison est habituellement signalée à l'aide d'un E1. En 2008, un groupe de travail piloté par Brulocalis et Bruxelles Mobilité a créé, en Région bruxelloise, la zone de livraison dépénalisée. L'objectif était, d'une part, de dissuader le stationnement sur ces zones de par le montant élevé de la redevance (100€), d'autre part, d'en faciliter le contrôle.

En effet, à l'époque, les sanctions administratives communales (SAC) ne pouvaient pas être appliquées pour les infractions liées au stationnement. Seuls les services de police, souvent débordés, étaient autorisés à intervenir pour le contrôle de ces zones.

Aujourd'hui, ce type d'infraction peut faire l'objet d'une SAC et être donc contrôlé par un agent constatateur.

STATIONNEMENT PAYANT DISSUASIF (FIG. 2)

La zone de livraison dépénalisée est signalée par un panneau **E9**, autorisant le stationnement, complété par un panneau additionnel avec la mention « payant » et une précision de la tranche horaire, un panneau additionnel de type X précisant la distance de validité du panneau ainsi qu'un panneau d'information « Livraisons », panneau blanc indiquant « forfait 100 euros excepté livraisons » et le pictogramme d'un camion avec

hayon ouvert. La période du forfait prévue dans le Plan régional de politique de stationnement (PRPS) est de 4h30.

Le contrôle des **zones de livraisons dépénalisées** peut se faire par un steward de la commune en soumettant une **redevance**. La commune peut également confier cette mission à l'Agence de stationnement. Les recettes vont à la commune.

Comme il s'agit d'une redevance, une fois que celle-ci a été posée, il n'est plus possible de faire dépanner le véhicule. Le dépannage peut s'effectuer sous réquisition mais avant d'apposer la redevance.

Le règlement complémentaire lié à une zone de livraison type E9 se situe sous le chapitre traitant du **stationnement payant**. Notons que puisque la zone de livraison dépénalisée est contrôlée par des stewards de la commune, il est fréquent que si celle-ci est située sur voirie régionale, le règlement complémentaire y afférant soit pris par la commune et non par la Région. Bien sûr, le Ministre régional devra toujours marquer son accord.

EN DEHORS DES HEURES, RETOUR À LA ZONE DE STATIONNEMENT EN VIGUEUR

Le Code de la route prévoit que lorsque la tranche horaire des zones de livraisons est écoulee, quel que soit le système choisi, la réglementation en vigueur est celle relative à la zone de stationnement (bleue, verte, grise, orange ou rouge) dans laquelle se trouve l'aire de livraison. Cela n'est pas toujours connu par l'utilisateur et pose parfois des problèmes, au point que certaines communes font correspondre les heures de fin de la zone de livraisons aux heures de fin de l'horodateur pour faciliter le message.

Dans le même esprit, au-delà de l'espace qui est réservé à la livraison, si on se trouve dans une zone de stationnement réglementée, il faut appliquer les règles liées à cette zone. Par exemple, dans une zone bleue, les véhicules qui se garent au-delà de la zone de livraison devront mettre leur disque de stationnement, et cela sans qu'il faille répéter la signalisation liée à la zone bleue.

MÊME PRINCIPE POUR LES ABORDS D'ÉCOLE

Le principe de la zone de livraison dépénalisée, tout comme le E1 classique, peuvent également être appliqués aux abords des écoles. Cette zone peut servir, d'une part, de « dépose-minute » pour les parents, d'autre part, d'espace permettant les livraisons liées à l'école telles que les fournitures, le courrier, les repas etc. C'est aussi un espace qui peut être utilisé par les bus scolaires pour l'embarquement et le débarquement des élèves. Les principes liés au contrôle sont





identiques à ceux des zones de livraison cités plus haut.

Dans le cas d'une zone « **abords d'école** » pénale, la signalisation (fig. 3) utilisée est la suivante :

Panneau E1 complété par un panneau additionnel précisant la tranche horaire, un panneau additionnel de type X précisant la distance de validité du panneau et un panneau d'information avec le pictogramme d'un enfant sortant d'une voiture allant vers l'école.

Le contrôle est identique à celui d'une zone de livraison classique. Les horaires sont par contre spécifiques à une école, c'est-à-dire parfois à partir de 7h du matin. Il faut donc prévoir du personnel qui puisse venir contrôler à cette heure.

Dans le cas d'une zone « **abords d'école** » dépenalisée, la signalisation suivante (fig. 4) est utilisée :

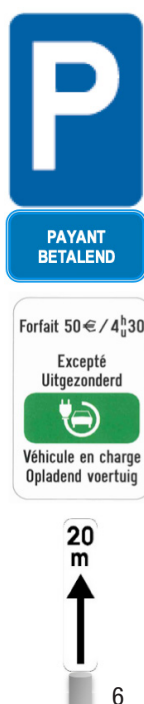
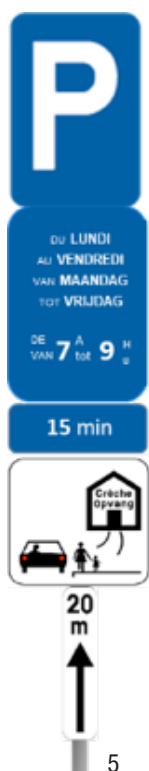
Panneau E9 complété par un panneau additionnel avec la mention « payant » et une précision de la plage horaire, un panneau additionnel de type X mentionnant la distance de validité du panneau et un panneau d'information avec le pictogramme d'un enfant sortant d'une voiture allant vers l'école. Enfin, un panneau d'information blanc indiquant « forfait 100EUR Abords d'école excepté débarquement ».

Le contrôle est identique à celui d'une zone de livraison dépenalisée. Tout comme la zone « abords d'école classique », il faut prévoir des contrôleurs éventuellement dès 7h du matin.

PLUS DE TEMPS POUR LES CRÈCHES (FIG. 5)

Déposer son enfant à la crèche requiert plus de temps que de le déposer à l'école. Les parents accompagnent généralement leur enfant jusque dans le bâtiment et échangent encore éventuellement un mot avec la puéricultrice. Il n'est donc pas recommandé d'utiliser un E1, ni un E9 payant puisqu'il ne s'agit plus tout à fait d'un simple embarquement ou débarquement.

Si le souhait est de prévoir un espace pour permettre aux parents de déposer leur enfant à la crèche en voiture, alors il est recommandé d'utiliser un E9 limité à 15 minutes. Le principe est le même que celui de la zone de livraison dépenalisée décrite ci-dessus si ce n'est qu'elle n'est pas payante mais limitée dans le temps. Le contrôle se fait de la même façon que celui de la zone de livraison dépenalisée. La difficulté bien sûr réside dans le fait qu'il faut vérifier la durée de stationnement du véhicule.



UNE INSPIRATION POUR LES ZONES DE RECHARGEMENT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES (FIG. 6)

Depuis janvier 2019, la Région de Bruxelles-Capitale a commencé à installer des bornes de rechargement pour véhicules électriques. Il a donc fallu penser à une signalisation adéquate pour ces emplacements. L'objectif recherché était de permettre à un véhicule de se stationner sur ces emplacements le temps de la charge, mais qu'ensuite il se déplace afin de laisser un autre utilisateur charger son véhicule.

La solution qui a été trouvée suit le même principe que les zones de livraisons dépenalisées.

La signalisation préconisée est le panneau E9, autorisant le stationnement, complété par un panneau additionnel portant la mention « payant », un panneau additionnel de type X mentionnant la distance de validité du panneau et un panneau d'information blanc avec le pictogramme vert d'une voiture entourée d'une prise et indiquant « forfait 50EUR/4h30 excepté véhicules en charge ».

Le contrôle se fait de la même façon que la zone de livraison dépenalisée, en soumettant une redevance au véhicule qui y serait stationné sans être connecté à la borne de rechargement.

Le règlement complémentaire lié à ce type de signalisation se situe sous le chapitre traitant du **stationnement payant et non du stationnement réservé**. En effet, on pourrait confondre ces emplacements avec des emplacements réservés aux véhicules électriques. Or ici, il s'agit d'emplacements réservés au **chargement de véhicules électriques** et non aux véhicules électriques.

UNE BONNE COMMUNICATION À NE PAS NÉGLIGER

Que ce soit pour les zones de livraisons, les abords d'école ou encore le stationnement pour les véhicules électriques en charge, il est fondamental d'informer et de sensibiliser correctement le citoyen (flyers, gardiens de la paix, campagnes de sensibilisation, réunions d'information, publication dans le journal communal, etc). En effet, la signalisation n'est pas toujours aisée à comprendre et rien de tel pour faire respecter une règle que de l'expliquer et d'en comprendre le sens et la raison d'être. Ce travail préventif à faire auprès des citoyens et des parents facilitera le contrôle et le respect de ces zones.



... ET FINALEMENT... PÉNAL OU DÉPÉNALISÉ ?

Un système n'est donc pas meilleur qu'un autre. Les différences se situent principalement au niveau du type de contrôle. Il faut en être bien conscient lors du choix de la signalisation à mettre en place.

Si la commune dispose de beaucoup d'agents constatateurs, le E1 peut être très efficace.

La zone de livraison (ou abords d'école) dépenalisée est aussi intéressante pour son aspect dissuasif lié au montant de la redevance, d'où l'importance d'effectuer un travail de sensibilisation et de communication en amont. L'inconvénient est qu'on ne peut pas dépanner le véhicule une fois la redevance apposée. 📍

> Plus d'info

Cahier de la mobilité sur les livraisons qui donne une méthodologie pour déterminer le nombre et les emplacements des zones de livraisons (lien) (descendre en bas de la page : cahiers de la mobilité)

Cahier de la mobilité sur les règlements complémentaires (lien)

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 relatif aux zones de stationnement réglementées et aux cartes de dérogation (lien Brulocalis) p130 à 133

> Commune de Woluwe-Saint-Lambert

LA COMMUNE DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT REÇOIT LE PRIX DE LA « COMMUNE BRUXELLOISE DU VÉLO »

Le jury du Bike Brussels Awards 2019 a salué le travail fait à Woluwe-Saint-Lambert pour favoriser la pratique du vélo en lui décernant le Prix de la « Commune bruxelloise du vélo ». Un BYPAD, un plan communal « vélo », divers acteurs impliqués, et une série d'actions qui en découlent, voilà qui promet un bel avenir au vélo dans la commune.

BYPAD

La commune s'est dotée d'un plan favorisant la pratique du vélo, élaboré selon la méthode « BYPAD » (BicYcle Policy AuDit) ce qui signifie en français « Audit de la politique cyclable ». Cette méthode permet d'analyser les points problématiques, d'identifier les nouveaux champs d'activité et les potentiels d'amélioration, de trouver des partenaires stratégiques et enfin, de développer des solutions durables en matière de politique cyclable au sein d'une commune.

Cette méthode s'inspire des meilleures expériences européennes, ce qui signifie que les mesures et actions recommandées dans un plan BYPAD ont été appliquées avec succès dans d'autres villes européennes.

DIAGNOSTIC PAR UN GROUPE D'ACTEURS LOCAUX

A Woluwe-Saint-Lambert, un groupe d'acteurs locaux s'est réuni à la demande du collège, et grâce au soutien financier de la Région, pour évaluer la politique « vélo » communale au regard de divers critères : infrastructures, besoin des cyclistes, communication,...

Ce groupe est composé de cyclistes (représentés par le Gracq), d'associations locales (Wolu-Inter-Quartiers, Ateliers de la rue Voot), de décideurs politiques (l'échevin du développement durable et l'échevin de la mobilité) et de techniciens communaux (division planification et stratégie).

Il a présenté le fruit de son travail au Collège, ce qui a contribué à l'adoption d'un plan communal « vélo ».

LE COLLÈGE DÉFINIT SES PRIORITÉS

Arceaux vélos, itinéraires cyclables communaux, rues cyclables, borne de comptage électronique, ... Le Collège a décidé d'accorder, en 2019, une priorité aux actions suivantes regroupées par thématiques : vélo

en mouvement, vélo à l'arrêt, encouragement de la pratique du vélo et rôle d'exemple.

Vélo en mouvement

Outre la généralisation des voiries locales, sécurisées, **en zone 30** qui est déjà bien avancée au niveau communal (près de 60 % des voiries communales), et l'instauration d'une signalisation indiquant les **impasses « débouchantes »** (voirie sans issues pour les voitures mais qui permettent le passage des cyclistes), le collège a décidé de créer des itinéraires cyclables communaux en complément des itinéraires régionaux déjà existants.

Le premier itinéraire cyclable communal balisé reliera la rue Konkel à l'avenue Slegers. Les marquages de cet ICC de près de 3km de parcours seront réalisés dans les prochains mois. Le projet est subsidié par Bruxelles Mobilité.

Dans le cadre de travaux de réaménagement de voiries, la commune tient compte de la place du cycliste en prévoyant, lorsque la circulation sur le tronçon n'est pas suffisamment apaisée et lorsque la largeur de voirie le permet, des nouvelles pistes cyclables sécurisées comme en témoignent les travaux réalisés dans la partie montante de la rue Théodore De Cuyper.

Les premières **rues cyclables** apparaissent sur le territoire de la commune. Cela concerne, dans un premier temps, l'avenue Andromède et l'avenue de la Croix du Sud. Une rue cyclable est une rue où les cyclistes sont les utilisateurs les plus importants, mais où les véhicules motorisés sont aussi autorisés. Ces derniers y sont « hôtes », ce qui veut dire que dans une rue cyclable les voitures ne peuvent pas dépasser les cyclistes. La vitesse maximale autorisée est de 30 km/h.

Enfin, une demande a été faite auprès de la commune de Woluwe-Saint-Pierre d'étudier la possibilité de permettre un accès cyclable entre la promenade verte et le Collège Don Bosco.

Vélo à l'arrêt

L'offre d'arceaux vélos sera augmentée en rue mais également aux abords des écoles, des plaines de jeux et des centres sportifs et des commerces, au moyen, si nécessaire, de l'aménagement de parkings sécurisés. Une évaluation des besoins a été réalisée cet été pour le quartier George Henri. Le nombre d'emplacements vélos sera par exemple renforcé au niveau du square Meudon.

La commune peut d'ailleurs se targuer d'être en avance en la matière. Avec 900 places de stationnement (hors « Villo ») pour 87 km de voirie (69 % d'arceaux non couverts, 20 % d'arceaux couverts et 11 % de box vélos), 300 places supplémentaires (communales et régionales confondues) sont en cours d'aménagement, notamment à proximité des stations de métro.

Woluwe-Saint-Lambert affiche près de 10 places de stationnement vélo par kilomètre de voirie. Ce chiffre est bien plus élevé que celui de la moyenne régionale estimé à 5,4 places/km.

L'installation de box-vélos sécurisés qui rencontrent un grand succès se poursuit. La commune a déjà installé 21 box vélos, soit 105 stationnements sécurisés, principalement situés dans les quartiers où les cyclistes ne disposent pas de garage ou de lieu de stockage aisé au sein de leur habitation.

5 box vélos supplémentaires seront encore installés cette année, 5 autres en 2020. En outre, le collège installera progressivement des stationnements vélos sécurisés aux abords du complexe sportif du Poséidon et du Stade communal.

En plus de celle située à la place Saint-Lambert, le Collège envisage d'installer 5 nouvelles bornes de réparation de vélos.

Encouragement de la pratique du vélo

Le partenariat avec les Ateliers de la Rue

Voot (avec le soutien de la Région) qui mettent à disposition des habitants pendant une semaine (et ce gratuitement) des vélos à assistance électrique est maintenu.

La **visibilité des actions de promotion du vélo** est renforcée à travers le site internet de la commune et les autres moyens de communication dont dispose la commune (exemple : publication de la carte communale des itinéraires cyclables).

Il a été également demandé la Région de placer un système électronique de comptage des cyclistes au carrefour formé par l'avenue Vandervelde, le cours Paul-Henri Spaak et le boulevard de la Woluwe.

Rôle d'exemple

La commune investit dans des **vélos à assistance électrique à destination du personnel communal** : 22 vélos sont actuellement mis à disposition des gardiens de la paix et des autres services communaux et un cyclo-pousse acheté par la commune a été mis à disposition du Home Saint-Lambert pour promener les résidents. Cette flotte sera complétée par un cargo-bike dont la commune va faire l'acquisition grâce à un subside de la Région.

L'usage du vélo par le personnel est favorisé grâce à l'**indemnité vélo** octroyée à ceux qui se rendent au travail à vélo.

L'ensemble de ces actions a permis à la commune de Woluwe-Saint-Lambert de se voir décerner le 20 septembre 2019 par le jury du Bike Brussels Awards le prix de la « Commune bruxelloise du vélo ». 🚲

> Plus d'info

Services de l'échevin Gregory Matgen : développement durable, planifications et perspectives 02/774.35.13 ; developpementstrategique@woluwe1200.be



> Sophie VAN DEN BERGHE - Brulocalis - Conseillère en mobilité

> Jean-Luc DE KEYZER - Bruxelles Mobilité - Direction Stratégie

TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LES USAGERS DES TROTTINETTES !

Aah... ces trottinettes en libre-service... 5000 sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale... On ne parle plus que de ça ! Souvent négativement d'ailleurs... Elles encombrant nos trottoirs, sont abandonnées n'importe où, roulent sans respecter le code de la route en mettant en danger ses utilisateurs ainsi que les piétons. Elles font partie maintenant du paysage de beaucoup de grandes villes européennes et donnent un nouveau souffle à la mobilité, peut-être même qu'elles pourraient remplacer une partie des déplacements en voiture ? Finalement, on ne sait plus trop s'il faut les encourager ou les interdire ! Cet été, Bruxelles Mobilité a lancé une enquête pour mieux connaître le profil des usagers de trottinettes électriques, qu'ils en soient propriétaires ou qu'ils les utilisent en libre partage.



DES HOMMES, JEUNES, DIPLÔMÉS, AUX HABITUDES MULTIMODALES

L'enquête montre que l'utilisateur de trottinette est principalement masculin (66 %) et si on se concentre uniquement sur les utilisateurs réguliers (1x/semaine ou plus), la proportion monte à 70 % d'hommes contre 30 % de femmes. Cette observation n'est pas propre à Bruxelles, une enquête similaire a été effectuée à Paris en avril 2019 et les résultats allaient dans le même sens : 66 % des utilisateurs de trottinettes dans la capitale française sont aussi des hommes. L'observatoire du vélo de 2018 effectué par ProVélo met en évidence le même phénomène en ce qui concerne les cyclistes, 64 % d'hommes,

même si la proportion de femmes cyclistes est en augmentation. A l'heure actuelle, la micromobilité semble donc genrée. Différents facteurs pourraient expliquer cela tels que la chaîne de déplacements complexe souvent effectuée par une plus grande proportion de femmes avec des arrêts, détours vers des magasins, écoles, crèche, banque avant d'aller au travail par exemple¹. La trottinette électrique étant peu adaptée au transport d'objets ou des personnes, elle semble peu performante pour répondre à ces habitudes de déplacements.

Tout comme à Paris, les usagers ont plutôt un diplôme élevé avec trois quarts d'entre eux issus de l'enseignement supérieur. La majorité sont des employés (58 %), des cadres supérieurs ou indépendants (21 %). Cela peut s'expliquer, entre autres, par le coût élevé de la location². 15 % sont des étudiants. Quant à la moyenne d'âge, elle est assez basse avec 44 % des usagers qui ont entre 25 et 34 ans.

Dernier constat important, les usagers de trottinettes électriques sont très ouverts aux différents modes de déplacement. En effet, par rapport à l'enquête de déplacements Beldam concernant les Bruxellois³, les usagers de trottinettes utilisent à plus haute fréquence la plupart des modes de transport.

QUEL USAGE ?

Les usagers de trottinettes partagées sont plutôt des usagers occasionnels : 53 % d'entre eux disent utiliser la trottinette 1 à 3 fois par mois. Ils ont commencé dans 53 % des cas par curiosité et dans 51 % des cas pour gagner du temps. Comme dans plusieurs villes, le côté fun et amusant a séduit une partie d'entre eux.

Il est intéressant de constater que parmi les utilisateurs qui n'ont utilisé qu'une seule fois une

1. Source: http://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf
2. Pour le prix d'un ticket jump de la STIB acheté dans le bus ou le tram (2,5 €) qui est valable 60 minutes, vous pourriez à peine rouler de 6 minutes à 10 minutes en trottinette électrique partagée selon l'opérateur.
3. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n° 2, p60 (https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf)

trottinette électrique, la proportion hommes-femmes s'inverse avec une majorité (55 %) de femmes. Elles ont donc essayé mais n'ont apparemment pas été conquises par ce nouveau mode de déplacement !

Les personnes qui ont continué à les utiliser l'ont principalement fait pour gagner du temps en remplacement ou en combinaison avec d'autres moyens de transport.

L'enquête montre que les trottinettes sont utilisées principalement en semaine entre 15h et 19h (55 %) mais également en soirée et le WE. Elles sont donc utilisées autant pour les trajets domicile-bureau que pour les loisirs.

Quant à la durée des trajets, elle avoisine les 10 minutes avec la moitié entre 5 et 10 minutes.

ALORS ?... UN TRANSFERT MODAL ?

Comment se seraient déplacés les utilisateurs de trottinettes s'ils avaient dû opter pour un autre mode ? En fin de compte, la trottinette contribue-t-elle à réduire l'utilisation de la voiture ?

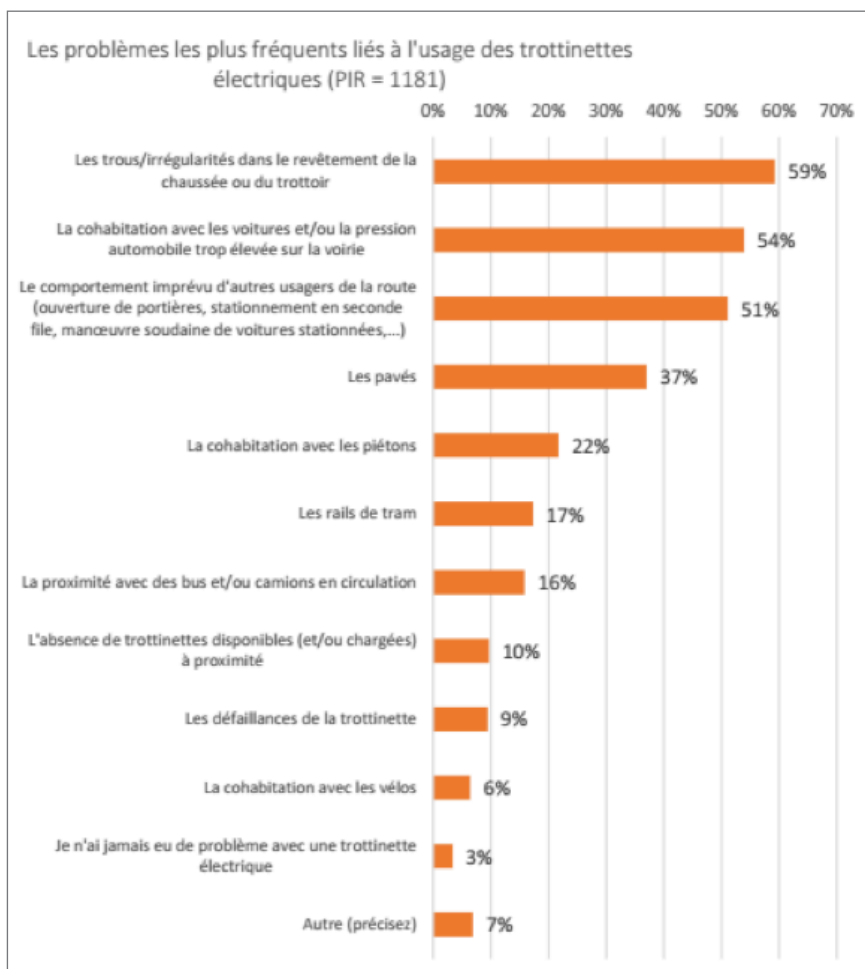
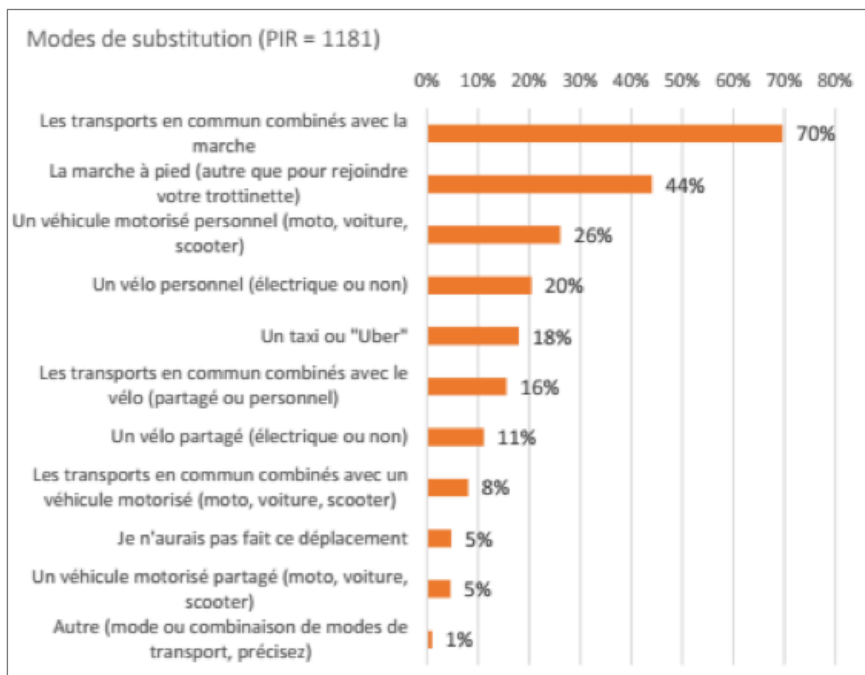
L'enquête montre que 70 % des usagers auraient réalisé leur déplacement en transport en commun combiné avec la marche en l'absence de trottinettes. 44 % d'entre eux auraient effectué le trajet à pied et 26 % avec un véhicule motorisé (voiture, moto, scooter) (plusieurs réponses étaient possibles).

Cependant, on observe une différence entre les usagers de trottinettes personnelles et ceux de trottinettes en libre partage. Pour ces derniers, l'utilisation d'une trottinette se substitue à l'usage du transport en commun, de la marche, du taxi (ou VLC) ou du vélo partagé (électrique ou non), de manière plus marquée que pour les usagers de trottinettes personnelles.

En revanche, par rapport aux usagers de trottinettes partagées, les usagers de trottinette électrique personnelle troquent plus facilement leur véhicule motorisé personnel, leur vélo personnel (électrique ou non) ou les transports en commun combinés avec un véhicule motorisé pour une trottinette électrique.

Les propriétaires de trottinettes contribuent donc plus à une réduction de l'utilisation de la voiture que les usagers de trottinettes partagées.

Or, bonne nouvelle, un tiers des usagers de trottinettes en libre partage seraient prêts à acquérir leur propre trottinette...



PROBLÈMES RENCONTRÉS : L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC ET LA COHABITATION AVEC LES AUTRES USAGERS

Les principaux problèmes liés à l'utilisation de la trottinette seraient dus aux irrégularités dans le revêtement de sol de la chaussée ainsi qu'à la cohabitation avec les voitures ou la pression automobile trop élevée sur la voirie. Le comportement imprévu d'autres usagers (ouverture de portières, stationnement en double file, manœuvre) est aussi cité. Tout cela contribuant à un sentiment d'insécurité.

88 % des usagers préféreraient circuler sur des pistes cyclables marquées ou séparées, se sentant plus en sécurité. 5 % préfèrent rouler sur les bandes de circulation principalement pour des raisons de confort (meilleur revêtement). Ceux qui préfèrent rouler sur le trottoir (4 %) le font pour des raisons de sécurité.

LES USAGERS DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES, LE CODE DE LA ROUTE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La large majorité des usagers (90 %) semble bien au courant que la vitesse maximale autorisée est fixée à 25 km/h sur les pistes cyclables et en voirie. Ils sont aussi 94 % à savoir qu'il est interdit de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse en laissant une trottinette sur la voie publique (trottoir compris)... et pourtant... il reste encore de nombreuses trottinettes qui entravent les cheminements piétons !

La possibilité qui leur est offerte de rouler sur le trottoir à la vitesse du pas est par contre ignorée par 28 % des usagers.

Globalement, le port du casque est une pratique rare puisque 65 % des usagers déclarent ne jamais en porter. Les usagers réguliers de trottinettes personnelles se distinguent des autres usagers avec seulement 26 % de répondants qui roulent sans casque et 47 % qui en mettent systématiquement un. Les usagers réguliers de trottinettes partagées sont beaucoup moins prudents avec 71 % de ceux-ci qui ne portent jamais de casque et seulement 7 % qui en mettent un systématiquement.

Parmi les répondants, 13 % déclarent avoir déjà eu un accident dont la moitié avec dégâts matériels ou corporels. D'une manière générale, 69 % des répondants qui ont eu accident étaient seuls impliqués.

DROP ZONES

Un groupe de travail est en train de se créer comprenant différents acteurs issus des 19 communes, de la Région et des zones de police, dont l'objectif est de réfléchir, entre autres, à l'aménagement de « drop zones », lieux de stationnement privilégiés pour les véhicules de cyclopartage dont les trottinettes.

Dans le cadre de cette réflexion, il est intéressant de noter que 46 % des usagers de trottinettes électriques combinent leur trajet avec d'autres moyens de déplacement, principalement les transports en commun (90 %). L'enquête montre également qu'un peu moins de la moitié des utilisateurs estime la durée maximale « acceptable » pour récupérer une trottinette en libre-service à 2 minutes, soit environ 200m. Seuls 30 % sont prêts à la récupérer à 500m. Le choix des emplacements de ces drop zones devra donc se faire de façon judicieuse en tenant compte de ces éléments.

UNE PRATIQUE À MIEUX ENCADRER

L'enquête de Bruxelles Mobilité montre que ces nouveaux services et engins de mobilité rencontrent une demande auprès des usagers et peuvent apporter une contribution aux objectifs de la politique de mobilité.

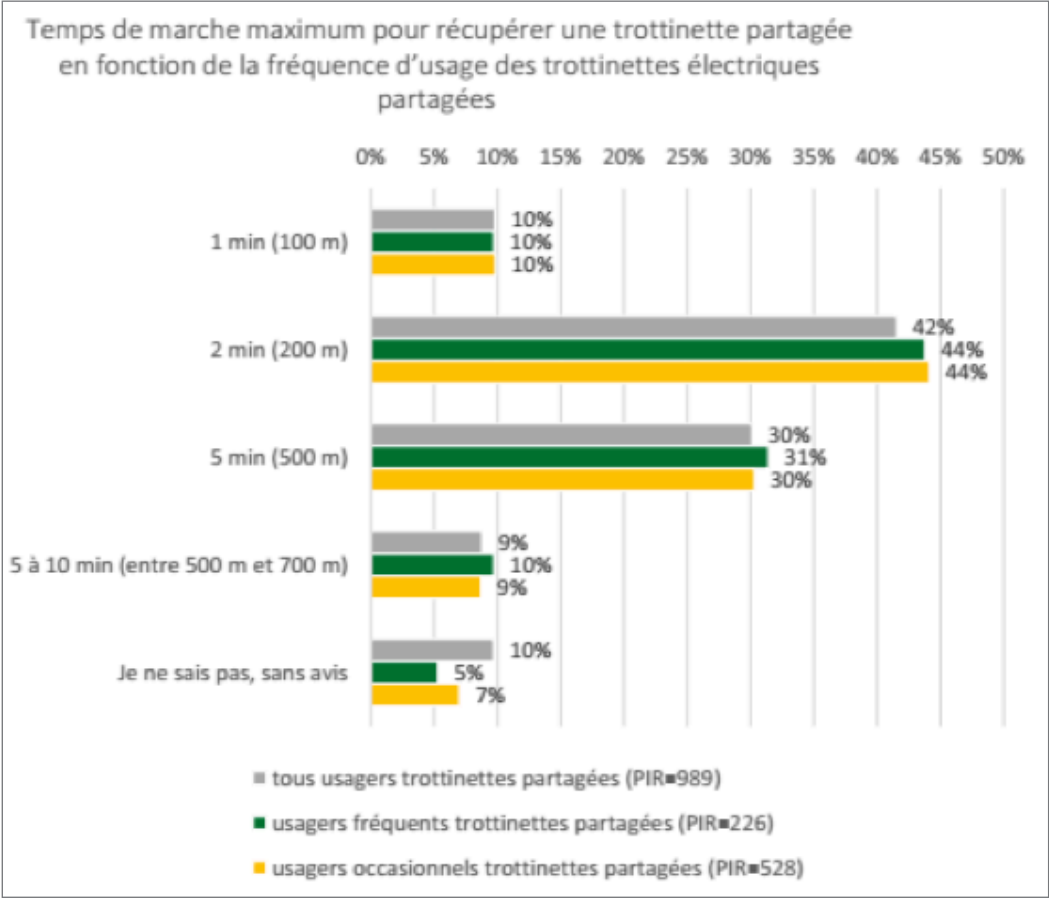
En effet, la trottinette électrique (partagée ou non) vient aujourd'hui renforcer la diversité de l'offre de mobilité permettant de se déplacer en ville sans voiture.

Des mesures d'accompagnement et un encadrement mieux défini de la pratique, notamment pour les services partagés, sont en revanche indispensables, aussi bien pour assurer le confort et la sécurité des usagers de trottinettes eux-mêmes que pour assurer une bonne cohabitation avec les autres usagers de l'espace public.

C'est pourquoi, afin de mieux encadrer le développement de ces services, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté l'Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile. Depuis le 1^{er} septembre 2019, les opérateurs doivent satisfaire à un certain nombre de critères pour obtenir une licence auprès de Bruxelles Mobilité afin de pouvoir opérer leurs services.

En parallèle, Bruxelles Mobilité entreprend les actions suivantes :

- Mise en place d'une équipe de 15 agents-contrôleurs assermentés pour le contrôle des conditions d'exploitation des services de cyclopartage ;



- Projet pilote de « drop-off zones » sur le territoire de la RBC en concertation avec les communes et les opérateurs de transport public afin d'inciter le stationnement des véhicules sur les zones aménagées à cet effet ;
- Identification et mise en place de zones interdites au stationnement des véhicules en libre service (NPZ - No Parking Zone) en concertation avec les communes ;
- Campagne de sensibilisation à la sécurité d'usage des trottinettes ;
- Création d'un groupe de travail « mobilité partagée » qui regroupe l'autorité organisatrice, les gestionnaires de voiries et les opérateurs privés, ainsi que les 6 zones de police. 📍

> Plus d'info

l'Ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (lien).

n° 53 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière : article relatif à la manière dont ces usagers doivent se comporter sur la voie publique.

Pour toute demande concrète d'informations par rapport à la réglementation relative à la micromobilité, n'hésitez pas à prendre contact avec Bruxelles Mobilité – Martin Lefrancq mlefrancq@sprb.brussels

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Sailliez Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Moreau Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
Schollaert Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.19	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Stenier Nathan	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	evere222@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	pilibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	phcaudron@jette.irisnet.be
Julien MATTHIJS	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02 412 14 30	jmatthijs@koekelberg.brussels
Yacoubi Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Pavlidis Konstadinos	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	kpavlidis@sjtn.brussels
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Collignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Gabriel France	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
El Ahmadi El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

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

