

NOS COMMUNES

Succès de l'appel à projets mobilité durable 2020

ACTUALITÉS

Contraste des poteaux et potelets dans l'espace public bruxellois

ECHOS DE LA REGION

Bruxelles Mobilité lance une formation de conseiller en accessibilité des espaces publics

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOSSIER FOCUS : LE GENRE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

TRIMESTRIEL N° 59



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :
Sophie van den Berghe, Jean-Michel
Reniers, Delphine Bauchau

RÉDACTION :
Ertan Dzhambaz, Ninas Ramos, Sophie
van den Berghe, Pierre-Jean Bertrand,
Virginie Randaxhe, Stéphanie Dupuis,
Mathias de Meyer

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
Place Saint-Lazare 2, 1210 Bruxelles
Tél 0800 94 001
mobilite@sprb.brussels
mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

POUR UNE APPROCHE GENRÉE DANS LE DISCOURS
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 04

FOCUS

LE BREVET PIÉTON : VERS UNE CONSCIENTISATION DE LA THÉMATIQUE
DU GENRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 07

ÉCHO DE LA RÉGION

APRÈS 30 ANS À BRUXELLES MOBILITÉ, PIERRE-JEAN BERTRAND
NOUS LIVRE SA RECETTE POUR MENER À BIEN UNE POLITIQUE
DE MOBILITÉ DURABLE 11

ACTUALITÉS

LA PRISE EN COMPTE DU CONTRASTE DES POTEAUX ET
POTELETS DANS L'ESPACE PUBLIC BRUXELLOIS 14

NOS COMMUNES

SUCCÈS DE L'APPEL À PROJETS MOBILITÉ DURABLE 2020 18

ÉCHO DE LA RÉGION

BRUXELLES MOBILITÉ LANCE UNE FORMATION DE CONSEILLER EN
ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS 21

LU POUR VOUS

RAPPORT DU CONSEIL DE MOBILITÉ FLAMAND 2020 23

LU POUR VOUS

LET'S PREPARE BRUSSELS 24

EDITO



© Saskia van der Stichele

2021 sera un nouveau départ pour Bruxelles. A partir du 1^{er} janvier, Bruxelles se transformera en Ville 30. Rouler à maximum 30 km/h dans les rues de la capitale deviendra la règle de base. Toutes les autres limitations de vitesse seront désormais l'exception.

La règle est simple, mais elle peut rapporter gros. Tout d'abord, elle nous procure davantage de sécurité sur la route. Lorsqu'un piéton est frappé à 50 km/h par un véhicule, il a cinq fois plus de risque d'être tué que lorsqu'il est renversé par un véhicule faisant du 30 km/h. Plus la limitation de vitesse est basse, plus rapide est le temps de réaction de tous les usagers de la route, et moins les conséquences sont graves en cas d'accident.

Suivons les exemples de Graz, Oslo, Grenoble, Helsinki, Lille et Bilbao. Grâce à des mesures similaires, ces villes ont réussi à réduire le nombre de décès dans les accidents de la route jusqu'à 30%. Pour nous aussi, la Ville 30 est un pas important vers zéro tué et zéros blessé grave sur nos routes d'ici 2030.

Et un pas vers une ville à taille humaine. Car la Ville 30 a bien plus d'avantages que seule la sécurité sur nos routes. En rendant la différence de vitesse entre les différents types d'usagers de la route plus faible, on renforce la viabilité de la ville. Moins de bruit, moins de stress, moins de pollution de l'air et plus de place pour les modes actifs. Et en plus : une diminution de vitesse fluidifie le trafic.

Donc oui : une règle simple qui rapporte gros. Mais derrière cette simplicité est caché un travail particulièrement complexe. Cette année particulièrement pas comme les autres et extrêmement difficile, nous avons préparé ensemble cette Ville 30, un travail titanesque auquel de nombreux lecteurs du Moniteur ont participé.

Merci beaucoup ! Je sais o combien ce ne fut guère évident. Le fait que toutes les communes et toutes les zones de police participent au succès de la Ville 30, que Bruxelles Mobilité se charge du planning et de l'énorme opération logistique pour mener à bonne fin le projet, que parquet, campagnes de communication et citoyens travaillent ensemble à la construction de cette Ville 30, est tout simplement remarquable. Je suis tellement fier d'une ville qui arrive à mener à bonne fin ce projet en si peu de temps. Fier de Bruxelles.

Je vous souhaite une bonne lecture. Profitez de cette fin d'année en comité restreint. Et réjouissez-vous d'un nouveau départ.

Elke Van den Brandt
Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité Routière.

> Virginie RANDAXHE, conseillère en mobilité - Brulocalis

POUR UNE APPROCHE GENRÉE DANS LE DISCOURS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 24 septembre dernier, la cellule mobilité de Brulocalis organisait, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, un workshop consacré à la thématique du genre et de la sécurité routière. Cette session à distance intitulée « **Sécurité routière, accidentologie et genre** » s'inscrivait dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) et a réuni pas moins de 70 participants.

La Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, Elke Van den Brandt, a réaffirmé, en introduction, l'engagement du Gouvernement à développer une approche genrée de sa politique de mobilité et rappelé diverses données chiffrées. C'est ensuite le propos de Marie-Axelle Granié, Directrice de recherche en Psychologie Sociale du Développement à l'Université Gustave Eiffel, qui a retenu toute l'attention des participants. Cette spécialiste de l'approche genrée en sécurité routière a mené de nombreuses recherches en vue de déterminer les facteurs psychosociaux en jeu dans les différences de sexe dans l'accidentologie, chez l'enfant, l'adolescent et l'adulte. Pour le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, elle a accepté de répondre à une série de questions qui résume son intervention.

En Belgique, en 2017, 75% des tués sur place (458 personnes sur 615 victimes) et 66% des blessés graves (2.442 personnes parmi 3.757 victimes) étaient des hommes, tous modes de déplacement confondus. La tendance est identique, quoique moins marquée, **dans la Région de Bruxelles-Capitale** puisque 54% des tués (13 personnes sur 24) et 65% des blessés graves (127 victimes sur 194) étaient des hommes. Les femmes sont impliquées dans moins d'accidents que les hommes et moins souvent dans des accidents graves.

Existe-t-il vraiment des différences dans l'accidentologie en Europe en fonction du sexe ? Comment l'explique-t-on ?

Marie-Axelle Granié : Oui, on peut affirmer en analysant les chiffres que les hommes sont plus souvent victimes de la route que les femmes partout dans le monde. Au niveau mondial, trois fois plus d'hommes que de femmes meurent sur la route. En Europe, selon les derniers chiffres qui datent de 2019, 76% des tués sont des hommes. Ce chiffre



> Marie-Axelle Granié

n'a pas évolué depuis 2010. Dans les deux cas, deux tiers des tués sont des hommes et un tiers des femmes. Et ce, quel que soit le niveau de revenu, le moyen de transport et à travers tous les groupes d'âge. Par ailleurs, on constate que cela ne dépend pas non plus du kilométrage parcouru.

Au travers de nombreuses recherches, il a été démontré que les effets d'attentes sociales, dès le plus jeune âge, impactaient le comportement des usagers des transports. Ce phénomène relève d'une socialisation différenciée.

Qu'entendez-vous par socialisation différenciée ? Les stéréotypes influencent-ils les comportements ?

MA Granié : Socialisation : J'entends par ce terme, la façon dont l'individu, dès sa naissance, va se comporter en fonction de son groupe d'appartenance. Soit en sanctionnant soit en récompensant, la société va amener une personne à se comporter selon son groupe d'appartenance.

Différenciée : Cela signifie qu'il y a une variation selon le sexe. A partir du moment où le sexe d'un individu est connu, à sa naissance ou durant la grossesse, la société va attendre de cet individu des comportements particuliers qui seront répercutés sur l'ensemble de sa vie.

Ainsi des stéréotypes de sexe - ces caractéristiques attribuées par la société à un individu à cause de son appartenance à un groupe de sexe - vont déterminer l'occupation, les loisirs, la division des tâches, le choix dans l'orientation professionnelle, etc. des individus. Ils généralisent et valorisent ces caractéristiques et les attentes associées pour l'ensemble des membres du groupe. Les attentes sociales sont intrinsèquement liées à des stéréotypes de sexe et impactent les comportements parentaux. L'individu va être amené à se conformer à ces attentes à les intégrer. Dès lors, les garçons et les filles seront traités de manière différenciée. En effet, on attendra des filles, dès leur plus jeune âge, des comportements dits nourriciers et polis. Tandis que chez les garçons, les comportements attendus seront de l'ordre de l'aventure et de l'autonomie. Les observations chez les piétons, par exemple, montrent que tant chez les enfants que chez les adultes, les personnes de sexe féminin adoptent des attitudes plus conformes aux règles que les personnes de sexe masculin.

Au travers de multiples recherches internationales, il a été démontré que les individus ont tendance à se construire en fonction des stéréotypes de sexe et aux rôles qui leur sont assignés. Toutefois, l'individu ne se conforme pas à tous les stéréotypes qui sont définis socialement par rapport à son sexe. Les hommes ne sont pas uniformément masculins et les femmes uniformément féminines. L'individu peut en effet adhérer à des stéréotypes de l'autre sexe.

Les avancées des travaux sur la thématique du genre permettent de déterminer que c'est à partir de 7 à 9 ans qu'un enfant réalise qu'il peut ne pas se conformer à ces stéréotypes. Un individu adulte peut choisir de manifester des traits masculins / féminins ou les deux. Chacun peut avoir dans ses traits de personnalité des choses qui relèvent de la féminité alors qu'on est un homme et de la masculinité lorsqu'on est une femme.

Y a-t-il eu des tests sur le terrain ? Quelles sont les conséquences de ces croyances socialement construites sur le comportement des usagers de la route ?

MA Granié : Oui, ces différences de sexes que l'on observe dans l'accidentalité routière ne sont pas liées seulement à des traits physiologiques ou biologiques, même si certaines études ont tenté de s'attarder sur ces explications. Les différences sont liées à l'adhésion à ces stéréotypes masculins / féminins.

Des recherches et enquêtes de terrain ont permis de dégager des grilles de lecture qui établissent les stéréotypes masculins et féminins. Pour les hommes, il s'agit de prendre des risques, d'être courageux, fort, héroïque. Les stéréotypes féminins relèvent plus de comportements de prise en charge d'autrui, de soumission, de conformité. Nos travaux ont démontré que plus l'individu adhère à des stéréotypes masculins, plus il développera des comportements à risques en tant qu'usager de la route et ceci quel que soit le sexe de l'individu.

On mesure dans nos études par questionnaire la conformité des stéréotypes masculins / féminins et les comportements déclarés dans différents modes de déplacements. Ces relations interviennent très tôt puisqu'elles sont observées chez des enfants dès 3 ans. Le niveau de masculinité amène un plus fort niveau de prise de risques. Une adhésion aux stéréotypes féminins plus développée amène à un niveau plus important de respect des règles et de conformité, où autrui est plus pris en compte, y compris dans les règles routières.

Que recommandez-vous pour modifier ces comportements à risques ? Quels types de discours les pouvoirs publics devraient-ils, selon vous, employer ?

MA Granié : En France, notamment, mais ailleurs aussi en Europe, la croyance sociale est que l'homme est naturellement compétent en tant que conducteur et que cette compétence se traduit dans son niveau de prise de risques. La prudence des femmes serait liée à leur incompétence. Qui n'a pas entendu « femme au volant, mort au tournant » ? La prise de risques des hommes est vue comme un signe de compétence au volant et prendre des risques les amène à montrer qu'ils sont des hommes car ils sont compétents au volant.

Dans la plupart des pays occidentaux, on essaie d'établir une égalité entre les sexes mais cela se traduit en fait par une masculinisation des comportements. L'effet du sentiment de compétence a été exposé par plusieurs études. Ce sentiment de compétence est lié au sexe : je suis un homme, donc je suis compétent au volant. Cela a également un effet sur l'apprentissage de la conduite et donc la prise de risques. On pourrait penser erronément qu'il faudrait que les femmes se sentent plus compétentes au volant, afin d'augmenter leur réussite au permis de conduire, mais si on augmente le sentiment de compétence, on risque d'augmenter leur prise de risque.

Il faut donc trouver des moyens pour que les hommes prennent moins de risques et diminuent leur sentiment de compétence à tout prix. La recommandation serait d'augmenter le sentiment de vulnérabilité des hommes dès le plus jeune âge. Ce que l'on voit dans la socialisation différenciée est que les parents partent du principe très tôt



> Illustration des stéréotypes de sexe

que les filles doivent être surprotégées tandis que les garçons moins. Les garçons devraient donc être éduqués davantage comme des filles en augmentant leur sentiment de vulnérabilité et baisser la valorisation de la prise de risques. En expliquant très tôt par exemple que les hommes ne sont pas si compétents que ça au volant au vu des chiffres.

En France, on a tendance à faire toute la communication sur la sécurité routière en insistant sur ce qui empêche d'internaliser la règle. On a tendance à insister sur le risque pécuniaire de l'infraction ou insister sur l'effet du risque pris sur soi-même. Il s'agit là d'un niveau très individualiste. Or, à l'instar de la communication sur le port du masque, il faut faire prendre conscience que respecter la règle permet de protéger les autres. Ce type d'argument moral pourrait de façon très efficace renforcer la compréhension et la justification du respect des règles. Les arguments moraux permettent aux individus de se conformer plus fortement.

Dans le cadre du projet Ville 30 à Bruxelles, quel type de discours recommanderiez-vous pour obtenir une large adhésion de la population à cette vitesse réduite ?

MA Granié : Justement d'aller dans le même sens : expliquer en quoi cette vitesse réduite protège les plus fragiles d'entre nous. On est dans une période, suite à la prise de conscience du changement climatique et des effets délétères du réchauffement, où plus de gens empruntent le vélo pour se déplacer ou marchent. Mettre la ville à 30km/h permet de se déplacer en ville avec plus de sécurité. Au-dessus de 30, le risque d'accident mortel est plus élevé pour les piétons ; en sachant que les piétons sont souvent les plus vulnérables, à savoir les enfants, les personnes âgées et les femmes. L'idée de respecter le 30km/h en voiture est donc la façon de participer à la protection des plus fragiles. Comme le masque qui permet de protéger les personnes plus vulnérables.

Prendre en compte les besoins de tous dans l'espace public et rendre celui-ci accessible pour tous un chacun quel que soit son milieu d'origine, sa vulnérabilité, son sexe, etc. Si une ville est

accessible pour les plus vulnérables, elle l'est aussi pour les autres. Il s'agit ici d'une recherche d'objectifs pour la plus grande inclusivité.

Que répondriez-vous aux personnes qui jugeraient ce type d'approche comme sexiste, clivante, voire ajouteraient que tous les hommes ne correspondent pas à ces constats (et que certaines femmes sont aussi concernées) ?

MA Granié : Ce n'est pas une approche sexiste où le discours est de dire que les femmes sont victimes. Ce sont en fait les hommes qui prennent des risques pour essayer de montrer qu'ils sont à la hauteur de standards ou idées selon un idéal auquel personne ne demande vraiment qu'ils correspondent. Au final ce sont eux, les principales victimes.

Le discours que je porte est une prise de conscience de ces attentes sociales supposées qui mettent les hommes et les femmes en difficulté dans leur mobilité. Une des recherches que j'ai effectuées sur des collégiens de 15 ans met en lumière que les garçons de cet âge imaginent des attentes de comportements plus risqués que ce qu'on attend en réalité d'eux.

Le discours ici détache le sexe assigné à la naissance de ses conséquences en termes de comportements. Il s'agit de dire que les attentes sociales ont des conséquences sur les comportements et donc on peut agir dessus. Puisque ce sont des constructions sociales, on peut les changer. Si, par contre, il s'agissait d'effets du biologique, ce ne serait pas envisageable. Il est donc tout à fait possible d'agir au niveau du social pour changer les choses.

> Pour aller plus loin :

<https://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/mobilites/dossiers-thematiques/transport-mobilite-securite-une-question-de-genre/>

<https://journals.openedition.org/questionsvives/1273>

> Nina RAMOS, Brulocalis – Stéphanie DUPUIS, GoodPlanet Belgium

LE BREVET PIÉTON : VERS UNE CONSCIENTISATION DE LA THÉMATIQUE DU GENRE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suite à un workshop sur le genre et la sécurité routière organisé dans le cadre du suivi des états généraux de la sécurité routière, Brulocalis a décidé de se pencher sur le sujet et de comprendre de quelle façon il peut être traité dès le plus jeune âge. Ainsi, nous avons contacté Stéphanie Dupuis, porteuse de projet du Brevet Piéton au sein de GoodPlanet afin de l'interroger sur la place du genre au sein de l'éducation à la sécurité routière.



© GoodPlanet Belgium Asbl

> Petit garçon qui traverse

apprend par exemple à toujours sélectionner l'endroit et à définir le moment le plus sûr pour traverser. Le Brevet lacet vert est un projet pilote, lancé cette année.

L'objectif final de ces brevets est que l'enfant acquière les connaissances, les habiletés et les attitudes nécessaires pour participer en sécurité à la circulation piétonne, dans l'environnement proche de son école.

Le Brevet Piéton se concentre sur les écoles néerlandophones et francophones de la Région de Bruxelles-Capitale, cela représente plus de 4 500 élèves concernés.

Pouvez-vous nous rappeler ce qu'est le Brevet Piéton ?

Stéphanie Dupuis : Tout comme le brevet de natation ou le Brevet Cycliste, le Brevet Piéton est une formation théorique et pratique pendant l'année scolaire. Il s'agit d'un apprentissage progressif des déplacements des enfants en rue à pied.

Ce projet a émergé suite à un rapport d'une étude réalisée en 2011-2012 par l'IBSR¹ (devenu VIAS). Il est le fruit d'une collaboration entre l'asbl GoodPlanet Belgium, Bruxelles Mobilité et anciennement l'IBSR. Il est financé et soutenu par la cellule Sécurité Routière de Bruxelles Mobilité.

Deux niveaux du Brevet Piéton ont été conçus jusqu'à présent.

Le premier niveau : le Brevet Piéton « lacet jaune » s'adresse aux enfants de première primaire. L'objectif est que les enfants acquièrent les compétences psychomotrices utiles pour, accompagnés d'un adulte, traverser sur un passage pour piétons et se déplacer sur une partie du trottoir. Le lacet jaune en est à sa sixième édition.

Le deuxième niveau, le Brevet Piéton « lacet vert », s'adresse aux enfants de quatrième primaire. Ici l'objectif est plus large, il vise à amener les enfants à analyser la situation et à sélectionner les bonnes informations afin de se déplacer en sécurité. L'enfant

Pourquoi avoir choisi de travailler avec les premières primaires ?

S.D. : Nous nous sommes basés sur le rapport d'étude « Brevet Piéton » fait par l'IBSR en 2012. Selon ce rapport, il apparaît que les enfants de cinq à neuf ans sont particulièrement vulnérables en



© GoodPlanet Belgium Asbl

> Animation en rue

tant que piétons. Il définit ensuite le portrait-type de l'accident d'enfant piéton en RBC comme suit : « l'enfant est un garçon, âgé entre 6 et 8 ans,

1. Rapport d'étude « Brevet du piéton en Région Bruxelles-Capitale », Anne-Valérie De BARBA (IBSR), Sept. 2012.
2. Idem

traversant en section courante et est heurté par un véhicule qui allait tout droit alors qu'un obstacle visuel était présent »².

Sur base de ces infos, nous avons organisé une édition pilote avec des classes tests et des classes témoins de la troisième maternelle à la deuxième primaire, afin de voir où l'apprentissage serait le mieux reçu et retenu par les enfants. Il s'est avéré que c'est le public de première primaire qui était le plus réceptif. La littérature confirmant ce postulat, nous avons décidé de nous concentrer sur cette tranche d'âge.

Nous avons ensuite lancé le « lacet vert » pour les quatrièmes primaires au cours de l'année 2020-2021. L'objectif est de pérenniser les apprentissages, en (re)voyant les aptitudes psychomotrices acquises et en préparant l'enfant vers une plus grande autonomie dans la circulation, en vue de son entrée dans le secondaire.

Le genre et la sécurité routière, qu'en pensez-vous ?

S.D. : La problématique est objectivement présente, on ne peut plus l'ignorer. Depuis quelques années, la question du genre dans l'espace public est abordée dans le débat public (l'espace public est principalement dédié aux hommes, les infrastructures publiques sont genrées...). Par contre, la question des genres en sécurité routière reste encore réservée aux initiés et doit être, selon nous, également présente dans le débat public.

C'est ce que nous essayons de faire lors de nos formations Brevet Piéton avec les enseignants et lors de notre accompagnement sur place, mais nous n'en sommes encore qu'au commencement. C'est là réellement que se situe notre travail : faire émerger ces questions et les prendre en compte dans notre travail de terrain.

De manière générale, la question du genre fait partie des points d'attention de l'Asbl GoodPlanet Belgium, elle fait partie de notre axe « vivre ensemble » qui s'applique à l'ensemble de nos projets. Nous pensons d'ailleurs nommer un référent en matière de genre au sein de la cellule mobilité qui s'assurerait que la question soit abordée dans tous les projets de mobilité. Le projet serait, à l'avenir, d'ouvrir ce rôle pour tous les volets de l'asbl et d'en faire une thématique transversale.

Dans cette logique, nous avons rencontré Marie-Axelle Granié (chercheuse à l'IFSTTAR) à plusieurs reprises afin de la questionner sur le sujet. Il en est ressorti que l'éducation des femmes et des hommes demeure différente. Les femmes sont davantage formées au respect des règles et au partage, tandis que les hommes sont rapidement baignés dans une atmosphère plus compétitive, au sein de laquelle les règles peuvent être transgressées pour plus d'efficacité. Ce portrait-robot (bien évidemment caricatural et par conséquent peu nuancé) de nos

traditions éducatives met en évidence les risques et les avantages de ces principes éducatifs dans le contexte routier. Il s'agira d'être prudent dans l'approche, car des études mentionnent que c'est le fait de penser devoir se conformer à des stéréotypes masculins (transgression des règles, prise de risques) qui serait le plus grand prédicteur de la prise de risque et pas tant le fait d'être un homme ou une femme. Il n'y a pas encore assez de prise de conscience par rapport à cela ; GoodPlanet Belgium a un rôle à jouer à ce propos.

Avez-vous une approche genrée vis-à-vis des enfants en ce qui concerne l'apprentissage de la sécurité routière ?

S.D. : Oui, ou du moins, nous commençons tout doucement à en mettre une en place, mais cela prend du temps. Il faut d'abord prendre le temps de s'éduquer soi-même sur le sujet, avant d'éduquer les autres partenaires du projet : enseignants, formateurs, enfants.

Des études internationales montrent que plus de 60% des victimes piétonnes sont masculines. L'importance de la différence entre les sexes en termes de risques est plus marquée pour la tranche d'âge des cinq à sept ans. Les hypothèses avancées seraient, notamment, que les petits garçons dès le plus jeune âge sont renforcés dans leur prise de risque et les filles encouragées dans leur prudence et leur respect des règles, que les garçons jouent davantage à l'extérieur, qu'ils seraient moins souvent accompagnés quand ils traversent la rue. Il y aurait également des différences liées à l'impulsivité : les garçons traverseraient plus souvent et plus rapidement que les filles.³

Au vu de ces constats, il nous a semblé intéressant de nous interroger sur le développement d'une nouvelle approche prenant en compte la question du genre. Sur base des conseils de Marie-Axelle Granié, nous avons adapté notre démarche.

Ainsi, celle-ci recommande de « *former les petits garçons comme on forme les petites filles, c'est-à-dire de les sensibiliser à leur vulnérabilité dans le trafic. S'ils ont un accident, les conséquences peuvent être graves* »⁴. Il y a l'idée que la prise de risque est naturelle chez les garçons. Il faut donc insister sur le fait que ce constat est lié aux pratiques éducatives en observant les différences liées aux stéréotypes de sexe et la tendance des adultes à surprotéger les filles et à pousser les garçons à prendre davantage de risques.

Notre objectif est d'agir principalement sur le discours et le comportement des adultes qui sont en interaction avec les enfants car, comme le précise Marie-Axelle Granié, « *c'est avec les enfants les plus jeunes que les tentatives de changement des attitudes liées aux rôles de sexe sont plus efficaces, avant que leurs connaissances sur les stéréotypes*

3. Anne-Valerie de Barba. Rapport d'étude « Brevet du piéton en Région Bruxelles-Capitale ». IBSR. Sept. 2012.
4. Marie-Noëlle Collart et Julie Godart. « Le brevet du piéton, pour se déplacer à pied en toute sécurité ! » p. 14-1 du Moniteur de la Mobilité n°48 (hiver 2018)
5. Marie-Axelle Granié. « Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action. » Questions Vives, Université de Provence Aix-Marseille 1, Département des sciences de l'éducation, 2013, 31p.

ne soient cristallisées. (...) Il semble ainsi que ce ne soit pas sur le comportement de l'enfant lui-même qu'il faille agir, mais, là encore, sur les modèles comportementaux auxquels il est quotidiennement confronté »⁶ c'est-à-dire les agents de socialisation de l'enfant (enseignants, animateurs, parents, pairs).

Par ailleurs, nos échanges avec Marie-Axelle Granié nous ont amenés à changer notre approche de la règle. Nous avons évolué d'un apprentissage davantage par le « drill » (répétition d'un exercice, d'une consigne) à une **approche plus critique de la règle**. Ainsi, nous portons une attention particulière à faire relativiser l'effet protecteur de la règle aux enfants. « Il est important de travailler sur l'aspect psychosocial de la règle: une règle existe pour éviter toutes sortes de dangers, mais le fait de suivre une règle ne veut pas dire qu'on sera d'office toujours en sécurité, et le fait de ne pas la suivre, ne veut pas non plus dire qu'on va systématiquement avoir un accident. La règle est là pour donner un cadre, mais elle peut changer et être appliquée ou non en fonction de la situation.(...) Dans cette optique psychosociale il est vivement conseillé d'expliquer pourquoi la règle est importante, ce qui suppose aussi de justifier son utilisation et l'intérêt de s'y conformer. Pour ce faire, il ne faut pas hésiter à utiliser une méthode inductive : expliquer la règle en montrant les conséquences de sa transgression, que ce soit pour celui qui transgresse ou pour celui qui subit la transgression (quelle conséquence cela a pour le piéton lorsque le conducteur ne s'arrête pas? Quelle conséquence cela a pour le conducteur lorsqu'un piéton n'est pas sur le passage pour piétons?). Par exemple, nous leur expliquons que ce n'est pas parce qu'on traverse à un passage pour piétons qu'on doit se sentir automatiquement protégé(e). Un automobiliste peut ne pas avoir aperçu l'enfant ou ne pas respecter l'arrêt. Le conseil sera donc bien d'attendre qu'il n'y ait aucune voiture ou de vérifier qu'elles s'arrêtent »⁶.

Cela répond-t-il à des observations sur le terrain, à des réflexions liées à la littérature sur le sujet ? Autre chose ?

S.D. : Cela est dû à plusieurs facteurs en effet. Tout d'abord à la sensibilité qu'a Marie-Noëlle Collart (Bruxelles Mobilité) et que j'ai moi-même sur le sujet. Ensuite, à la suite de constatations que j'ai personnellement faites sur le terrain. J'ai souvent remarqué que dans les écoles les enseignants avaient tendance à surprotéger les filles. Pour donner un exemple très concret, lors d'une animation en rue, les élèves se déplaçant en rangs, l'institutrice demandait aux garçons de marcher du côté de la chaussée, laissant aux filles le côté des maisons. C'est l'exemple qui m'a le plus frappé et ça a été un élément déclencheur dans notre remise en question par rapport au projet.

Par ailleurs, je constate que les garçons sont souvent plus téméraires à l'occasion d'exercices en

rue : ils marchent plus rapidement, ne respectent pas toutes les consignes. Les filles quant à elles respectent plus scrupuleusement les règles, parfois trop : elles attendent (trop) longtemps avant de traverser la rue par exemple, il arrive alors que le conducteur s'impatiente et démarre au moment où la petite fille décide de traverser.

Concrètement, comment cette approche se traduit-elle sur le terrain ?

S.D. : Nous tentons d'introduire cette attention à la thématique du genre au sein de tous nos projets. C'est un changement de paradigme qui s'instaure petit à petit, nous sommes au début du processus, cela prend du temps pour s'éduquer d'abord soi-même avant d'éduquer les autres. Pour cela, nous agissons sur différents plans.



> Fiches exercices

Nous formons les animateurs et les enseignants sur le sujet. Beaucoup pensent ne pas transmettre de stéréotypes de sexe aux élèves, or il s'agit de notions tellement ancrées dans notre propre éducation qu'elles sont souvent invisibles à nos propres yeux. Il faut donc commencer par les identifier pour s'en détacher.

Lors de la formation des enseignants, on fait un focus sur les stéréotypes de sexe et l'attention qu'ils doivent y porter tout au long du projet. Nous expliquons l'origine de la surreprésentation des accidents masculins et pourquoi on a décidé de ne pas proposer un accompagnement genré, afin qu'ils en soient conscients et qu'ils veillent à ne pas reproduire ces stéréotypes. L'idée est de pouvoir développer chez les garçons le sens de leur propre vulnérabilité et donc la nécessité pour eux de se protéger. Nous tentons ainsi d'augmenter leur perception du risque. Plus la représentation de la règle est forte, c'est-à-dire plus l'enfant a conscience que la règle est là pour le protéger lui, mais aussi pour protéger les autres de lui-même, plus l'enfant arrive à contrôler son propre comportement.

6. Bruxelles Mobilité et GoodPlanet Belgium, « Brevet du Piéton, brochure à destination des enseignants. » Mis à jour en déc. 2019.
Lien : https://www.goodplanet.be/docs/edu/05-mob/01_BROCHURE-FR-BDP.pdf

Nous avons également révisé les outils pédagogiques que nous utilisons. Par exemple, nous avons revu le rôle des filles et des garçons dans les histoires que nous utilisons lors d'animations. Nous avons rééquilibré les rôles afin d'aborder le projet sans positionnement genré.

Par ailleurs, nous avons appris aux enseignants à « critiquer la règle » avec les enfants, en observant, par exemple, que toutes les voitures ne s'arrêtent pas toujours pour laisser passer les piétons à un passage. On explique aux enfants que le passage pour piétons est le lieu idéal pour traverser, mais qu'il n'offre pas une sécurité absolue, cela les amène à relativiser la « toute protection » de la règle. Cette approche permet d'éduquer tous les enfants de la même façon et donc d'annuler les effets des stéréotypes de sexe dans l'apprentissage. On a également renforcé l'éducation à l'inhibition motrice, et ce pour tous les enfants, filles et garçons.

Notre idéal serait d'avoir un projet tout à fait non genré, mais pour cela, il faut d'abord prendre conscience de cette problématique de genre et partager là-dessus.

Quelles sont les réactions vis-à-vis de cette approche ?

S.D. : Nous n'avons pas de réaction ou de retour de la part des enfants et des parents car nous n'explicitons pas clairement cette approche auprès d'eux.

Nous avons quelques réactions de la part des enseignants lors du focus sur le sujet durant leur formation en début de projet. Ils réagissent généralement en disant « non, chez nous il n'y a absolument pas de positionnement genré, je ne vois pas où est le problème ». Je pense que les comportements sont parfois tellement diffus et invisibles que les enseignants n'en prennent pas conscience. C'est donc là que nous avons un rôle à jouer. Nous sommes conscients que nous devons pousser la réflexion plus loin pour obtenir des changements tangibles.

De manière plus générale, quel est votre avis sur la sécurité routière à Bruxelles ?

S.D. Nous souhaitons nous positionner comme acteur de sensibilisation inclusif. Pour nous, il n'est pas question de former les enfants à « faire attention » aux voitures, mais aux automobilistes « à faire attention » aux enfants.

Pour nous, la cause première de l'insécurité routière est bien liée au nombre de voitures en ville, à la place donnée à la voiture en ville et au comportement des automobilistes. Il est important de comprendre que le Brevet Piéton ne s'attaque pas directement à cette problématique mais aux conséquences directement liées à cette problématique. Le problème ne sera résolu que

si on s'attaque à l'origine. GoodPlanet développe également dans ce cadre des projets de mobilité directement liés à une diminution de la voiture en ville (plans de déplacements scolaires, rue scolaire, etc.), ainsi qu'à des projets de sécurité routière et de sensibilisation à la ville 30.

D'autres acteurs existent et sont très actifs (Heroes for Zeros, Filter Café Filtré ...). C'est cette complémentarité qui permettra d'avancer. Les états généraux de la sécurité routière nous permettent d'y mettre un cadre.

Avez-vous des projets pour le Brevet Piéton à l'avenir ?

S.D. Au-delà des évolutions en cours citées précédemment, nous avons plusieurs projets en vue.

Le Brevet Piéton va étendre sa zone d'action à la Wallonie à partir de 2021. Ainsi, l'ensemble du territoire belge sera couvert. Actuellement, en Flandre et dans les écoles néerlandophones de Bruxelles, c'est le « Vlaamse Stichting Verkeerskunde »⁷ qui agit pour le Brevet Piéton.

Nous allons développer un nouveau Brevet multimodal à destination des élèves de première secondaire afin de les accompagner dans l'autonomie des déplacements qui arrive souvent avec le passage en secondaires.

Nous allons toujours vers plus de collaboration et d'échanges avec le Brevet cycliste afin de nous accorder au mieux sur les pédagogies.

Dans l'idée de faire perdurer les bonnes pratiques, nous cherchons de nouvelles idées pour impliquer davantage les parents dans le projet du Brevet.

Les conditions sanitaires liées au COVID-19 ne nous ont pas permis de poursuivre les animations prévues durant l'année. Nous nous sommes donc adaptés, nous préparons plusieurs capsules vidéos à destination du grand public qui seront prochainement dévoilées.

Pour aller plus loin...

Marie-Noël COLLART. « La (in)sécurité routière serait-elle genrée ? La route en voudrait-elle aux femmes ? » p. 34-36 du *Moniteur de la Mobilité* n°54 (été 2019)

Marie-Noëlle Collart et Julie Godart. « Le brevet du piéton, pour se déplacer à pied en toute sécurité ! » p. 14-1 du *Moniteur de la Mobilité* n°48 (hiver 2018)

Anne-Valerie de Barba. Rapport d'étude « Brevet du piéton en Région Bruxelles-Capitale ». IBSR. Sept. 2012.

Marie-Axelle Granié. « Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action. » *Questions Vives*, Université de Provence Aix-Marseille 1, Département des sciences de l'éducation, 2013, 31p. fffal-00849108f

Bruxelles Mobilité et GoodPlanet Belgium, Brevet du Piéton, « brochure à destination des enseignants ». Mis à jour en déc. 2019.

Lien : https://www.goodplanet.be/docs/edu/05-mob/01_BROCHURE-FR-BDP.pdf

Page web Goodplanet sur le brevet piéton : <https://www.goodplanet.be/fr/brevet-du-pieton/>

Victoire Tuailon. « Les couilles sur la table ». Edition Binge (audio éditions), 2019.

7. Page web de l'asbl : <https://www.vsv.be/>



> Pierre-Jean BERTRAND – Bruxelles Mobilité

APRÈS 30 ANS À BRUXELLES MOBILITÉ, PIERRE-JEAN BERTRAND NOUS LIVRE SA RECETTE POUR MENER À BIEN UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

Rentré dans l'administration publique bruxelloise en 1985 et affecté à Bruxelles Mobilité depuis 1990, Pierre-Jean Bertrand quitte son poste après 30 ans, dont cinq ans comme bénévole à Bruxelles Mobilité après sa pension. Il y a développé principalement une politique en faveur des vélos pendant dix ans, comme premier « monsieur vélo » en Région de Bruxelles-Capitale, et une politique piétonne et d'accessibilité pendant dix ans avec Gregory Moors. Il a été un témoin et un acteur privilégié du développement de la politique de mobilité apparue dans les années 2000 avec les premiers ministres de la mobilité et les premiers échevins. Il nous partage sa recette de travail établie au cours de ces longues années. Il nous livre, avec un clin d'œil au GO 10 du Plan Piéton, son GO 5 !

1- SAVOIR S'INSPIRER DES AUTRES ET SE FORMER

On ne naît pas manager vélo ou piéton ni expert en mobilité, et comme juriste on a certains outils mais pas tous. J'ai construit les débuts de la politique vélo à partir des expériences de Gand, d'Anvers et surtout de la Suisse, dont un expert de Berne qui est venu pour plusieurs séjours à Bruxelles. J'ai aussi beaucoup appris lors des conférences VELO-CITY, en revenant avec des cahiers bourrés d'idées. C'est pourquoi, j'ai été heureux de participer à son organisation à Bruxelles en 2009.

Devant la difficulté qu'avait notre administration de mettre en œuvre les plans IRIS 1 et 2, notamment avec les communes, je me suis inspiré des plans communaux en Flandre et, après avoir suivi la formation en Région flamande, j'ai proposé l'idée du contrat-cadre de mobilité qui devait permettre à l'administration de cofinancer des PCM porteurs des valeurs des plans IRIS. Cette démarche impliquait aussi que les communes puissent avoir un personnel formé dédié à cette problématique. Je me suis alors tourné vers la Wallonie pour proposer à la Région des formations de conseillers en mobilité (CeMa) avec le bureau Transitec (actuellement TRIDEE), qui ont touché plus de 450 personnes en bientôt 20 ans.

Passer à la conception d'une politique piétonne a été une nouvelle quête de modèles avec les plans



> Portrait de Pierre-Jean Bertrand

piétons de Strasbourg et de Genève, les espaces publics de Lyon et une collaboration fructueuse avec l'anthropologue suisse Sonia Lavandhino et le bureau TRIDEE. Pour l'accessibilité, nous avons, au sein du service, bénéficié de la formation de conseiller en accessibilité d'ATINGO pour maîtriser la matière et être plus efficaces.

2- ÊTRE À L'ÉCOUTE DES USAGERS ET CONSTRUIRE AVEC EUX

Les associations Gracq – Fietsersbond – Pro Velo ont participé à toutes les grandes avancées en matière de politique cyclable tant au niveau de la section vélo de la Commission régionale de la mobilité (CRM) que lors d'études qui leur furent confiées. Le réseau des ICR a été défini dans les années 90 par les associations avec des visites sur le terrain.

La section PMR de la CRM a permis de porter le Plan de mise en accessibilité du réseau de la STIB, la Charte sur les revêtements piétons et la politique de stationnement pour les personnes handicapées. Cette instance a été le creuset de toutes les avancées en matière d'accessibilité et un appel a été lancé au Conseil consultatif de la personne handicapée (CCPH) et aux communes pour rejoindre cette dynamique. Aujourd'hui, la question de l'accessibilité est réellement prise en compte au sein de Bruxelles Mobilité et dans les autres administrations.

La section modes actifs fait la synthèse des avis des sections vélo et PMR dans l'étude des projets d'aménagement pour mieux marquer la notion de partage de l'espace public.

Trage Wegen, avec l'aide de plus de 100 bénévoles, a fait le recensement de toutes les voies lentes avec l'action STAPAS qui est devenue *be walking be.brussels*. Des piétons ont participé aux marches exploratoires qui ont largement inspiré le Plan stratégique Piéton.

C'est suite à une enquête mobilité en 2010 qui avait révélé que 75% des piétons se plaignaient de l'état des trottoirs qu'un cahier du vade-mecum piéton a été consacré aux revêtements, qu'on a demandé au Centre de recherches routières (CRR) de développer une chaise mesureuse de la qualité d'usage des revêtements pour les piétons, et que la Charte sur les revêtements a vu le jour.

Ce ne sont que quelques exemples mais, outre les idées, le monde associatif apporte un soutien moral important et maintient la juste pression qui permet les progrès sans jamais s'asseoir sur ses lauriers.

3- PORTER DES PROJETS SUR LA DURÉE

Avoir un Plan régional de mobilité (PRM), un PCM, un Plan Piéton, un Plan Vélo ou un audit BYPAD

permet de voir les choses dans la durée et de prendre une série d'initiatives convergentes. Le GO 10 du Plan Piéton a orienté fortement le choix du PAVE (état des lieux de l'accessibilité et définition du réseau piéton), l'action STAPAS (inventaire et valorisation des voies vertes), le Plan de mise en accessibilité du réseau de la STIB avec entre autres la mise en accessibilité des arrêts de surface. Les cinq ans de travail sur le PAVE ont permis de diversifier les approches de l'accessibilité, de revoir l'outil *FIX MY STREET*, de créer un club des usagers du PAVE, de travailler sur le problème des gênes en trottoir, et de rédiger un document juridique sur les trottoirs et les taxes avec les juristes de Brulocalis.

Il faut aussi penser à renforcer nos objectifs par des mesures règlementaires et ne jamais rater l'occasion d'une révision pour y introduire les concepts qu'on développe. La révision du RRU a permis d'introduire toutes les recommandations du cahier de l'accessibilité piétonne. Pendant plus de 20 ans, Erik Caelen et moi-même avons participé aux modifications de la réglementation routière pour rendre le code plus urbain, et ce défi est aujourd'hui repris par la Direction Mobilité et Sécurité routière.

Le nouveau PRM a un mécanisme plus complet puisqu'il contient ses prescrits règlementaires et des règles permanentes d'évaluation qui doivent assurer son efficacité sur la durée.

Il faut rester créatif car cela prolonge la force d'un projet, comme la proposition de magistrales piétonnes dans *Good Move*, que j'ai faite en m'inspirant de Strasbourg. On a travaillé sur cette idée au sein de deux ateliers de co-construction entre les administrations régionales, des académiques et des associations.

Chaque nouvelle branche contribue à l'équilibre de l'arbre et lui permet de grandir, mais un arbre cela met du temps à se développer, comme les changements de mentalité.

4- CHOISIR LES BONS PARTENAIRES CAR SEUL ON N'Y ARRIVE PAS

Dans l'administration régionale ou communale, on n'a pas toujours le recul suffisant ni le temps pour développer des projets. Dès le début, j'ai senti la nécessité de travailler avec Brulocalis pour le dialogue stationnement, pour les recherches juridiques sur les trottoirs, les règlements communaux sur les terrasses, les gênes en trottoir, l'organisation d'un réseau pour les CeMa et les voyages d'étude pour ces derniers. L'Institut belge de la sécurité routière était présent pour l'organisation des Etats généraux de la sécurité routière, pour des cahiers du vade-mecum vélo, pour l'organisation des Plans directeurs des zones 30 dans plus de 15 communes pour y harmoniser les aménagements. Le CRR a rédigé des cahiers pour les vade-mecum vélo et piéton, le

nouveau référentiel d'accessibilité et la Charte des revêtements piétons. C'est grâce à ces missions qu'une plus grande attention aux modes actifs et à leurs équipements en voirie s'est développée au CRR aussi.

Travailler avec des étudiants-stagiaires permet de remettre à jour les concepts et de retrouver leur force, car on voit vite à cette occasion ce qui n'est pas limpide. Le concept et le projet de cahier des charges du PAVE a été développé par une stagiaire de Lille et la carte piétonne de rue par une stagiaire de Montpellier. Les séminaires sur la Charte sur les revêtements piétons ont aussi été préparés par un stagiaire.

5- S'ASSURER DE LA BONNE COMPRÉHENSION ET DE LA JUSTE PERCEPTION DES STRATÉGIES

L'idéal, c'est le contact sur le terrain avec les associations et les communes. Pour le PAVE, nous avons fait plus de 57 réunions dans les 19 communes sans compter des rencontres pour un WALKPAD. Avec le CRR, nous avons rencontré toutes les communes pour présenter en profondeur la Charte sur les revêtements piétons. Les voyages d'étude organisés avec les CeMa ou des élus étaient des moments propices à des échanges fructueux. L'organisation de participations pour les communes à VELO – CITY ou au WALKPAD permet de partager une même culture et d'améliorer la compréhension réciproque. Les dizaines de colloques sur la mobilité que j'ai organisés à partir de 1992 et puis les colloques vélos et piétons – accessibilité, organisés par la direction, ont permis à tous de partager le fruit des études ou des recherches. La co-construction du réseau piéton dans le PAVE avec les communes et des habitants, puis celle développée dans le cadre de Good Move, marquent une nouvelle étape, qui me réjouit.

EN CONCLUSION, À L'HEURE DU DÉPART: QUELLES GRANDES SATISFACTIONS ET QUELS REGRETS ?

Je suis particulièrement heureux que les piétons aient enfin pour la première fois leur réseau structurant dans Good Move et que le concept de Ville 30 se mette en place (j'avais fait le passage de la Ville 60 à la Ville 50 !). Autre grande joie, c'est la création d'une plate-forme piétonne WALK. BRUSSELS cofondée par Trage Wegen et Tous à Pied que j'espère pouvoir aider par mes conseils. Ce que je regrette, c'est la situation misérable des piétons encore à beaucoup d'endroits, comme à l'avenue du Port, qui n'émeut pas grand monde et la difficulté de faire comprendre aux gestionnaires de voirie que, si on met un arrêt en accessibilité, il faut

QUI CONTACTER AU SERVICE PLANIFICATION ?

Qui contacter au Service Planification ?

Le Service Planification (anciennement Direction Stratégie) de Bruxelles Mobilité s'est récemment réorganisé pour renforcer et optimiser ses activités et la mise en œuvre du Plan régional de mobilité Good Move. Deux nouvelles directions sont nées : la Direction Autorité organisatrice de la mobilité et la Direction Mobilité et Sécurité routière.

- La Direction Autorité organisatrice de la mobilité a été créée pour renforcer et développer de nouvelles activités (programmation pluriannuelle et monitoring des actions par acteur et par thématique, observatoire de la mobilité, tutelle sur les opérateurs publics, et développement et encadrement de services comme les projets MaaS ou tarification routière). L'organisation des formations CeMa, ainsi que des colloques, forums et petits déjeuners Good Move est reprise par cette direction.

Direction Autorité organisatrice de la Mobilité / Directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit	
Barette Philippe	
Stratégie et Programmation / Strategie en Programmering (STRAPRO)	Tutelle et Services de Mobilité (TSM) / Voogdij en Mobiliteitsdiensten (VMD)
Monneaux Annabel	Thys Marianne

- L'ancienne cellule Sécurité routière ainsi que les activités liées au développement d'outils, aux études de mobilité (par ex. les mailles) et à la dispense d'expertise et de soutien financier pour accompagner la mise en œuvre des actions par les communes, les auteurs de projet d'aménagement et les pôles générateurs de déplacements (écoles et entreprises) sont rassemblées et consolidées dans la **Direction Mobilité et Sécurité routière**.

Direction Mobilité et Sécurité routière / Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid		
De Mesmaeker Kristof		
Etudes de mobilité et Partenariat avec les communes (EMPC) / Mobiliteitsstudies en Partnerschap met de Gemeenten (MSPG)	Sécurité routière (SR) / Verkeersveiligheid (VV)	Mobility Management et Sensibilisation (MMS) / Mobility Management en Sensibilisering (MMS)
Nguyen Thao	Janssens Isabelle	Heine Christine

Cette nouvelle organisation permet de renforcer les collaborations avec les différents acteurs de la politique de mobilité en adoptant, au niveau de chaque équipe, l'approche intégrée du plan Good Move plutôt qu'en travaillant en parallèle via une approche modale ou thématique.

Les différentes activités du Service Planification seront détaillées dans une prochaine édition du Moniteur de la mobilité.

aussi faire de même pour les carrefours en amont et en aval, car il faut d'abord accéder au trottoir avant de pouvoir utiliser l'arrêt !

Un grand merci, Pierre-Jean pour ce travail de mémoire en espérant que chacun trouve dans ton GO 5 quelque ingrédient qui lui convient.

> Ertan DZHAMBASZ - Chercheur - Division Mobilité Sécurité & Gestion de la Route

LA PRISE EN COMPTE DU CONTRASTE DES POTEAUX ET POTELETS DANS L'ESPACE PUBLIC BRUXELLOIS

Le contraste visuel du mobilier urbain permet de détecter la présence d'obstacles sur la voie publique. Une gestion raisonnée des contrastes constitue, à ce titre, un enjeu de sécurité pour tous les usagers et tout particulièrement pour les personnes déficientes visuelles. Or, contrairement à beaucoup d'autres pays et villes en Europe, il n'existe pas de normes en la matière à Bruxelles. A la demande de Bruxelles Mobilité, le Centre de recherches routières a donc mené une étude en 2020 dont l'objectif était de déterminer les critères et conditions nécessaires à la mise en œuvre de poteaux et potelets contrastés avec leur environnement. Cette recherche a permis de nourrir les discussions relatives à la révision du Règlement Régional d'Urbanisme.

Un espace public est dit accessible s'il est aménagé de telle manière qu'il puisse être utilisé par tous les usagers. Un projet d'aménagement réussi passe par le respect des besoins des usagers en garantissant une accessibilité sécurisée.

Idéalement, le mobilier urbain est placé en dehors du cheminement piéton. Mais inévitablement, certains types de mobiliers comme les potelets, bollards, caténaires, réverbères, poteaux signalétiques, etc. se retrouvent sur le trottoir ou le cheminement piéton. La marche est un mode de déplacement important pour les personnes aveugles et malvoyantes (PAM). La présence d'obstacle sur leur cheminement peut leur poser des difficultés, voire même les mettre en situation de danger avec des risques de blessures ou de chutes si elles n'arrivent pas à détecter ces objets. Le contraste visuel est un important moyen de détection d'obstacle pour les personnes malvoyantes utilisant leur potentiel visuel restant.

LE CONTRASTE

Le contraste est défini comme une propriété intrinsèque d'une image qui quantifie la différence de luminosité entre ses parties claires et sombres. Il exprime la différence de luminance entre la cible et son environnement ou son fond. La luminance (L) représente la perception de l'intensité lumineuse d'une surface (la quantité de lumière réfléctée) et est la seule grandeur photométrique perçue par l'œil. Son unité de mesure est le candéla par mètre carré (cd/m²) et est mesurée grâce à un luminancemètre.

Plus concrètement, si le cercle beige est perçu plus facilement sur un fond vert que gris, c'est grâce au bon contraste entre le beige et le vert.

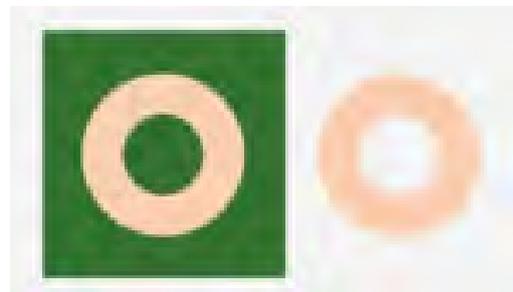


Figure 1 : le contraste et la perception de l'objet

Les deux formules mathématiques présentées dans l'encadré ci-contre permettent chacune de calculer la valeur de contraste d'un objet/surface par rapport à son environnement. Pour remarque, il existe un lien direct entre l'une et l'autre comme présenté à la figure 3. En effet, un contraste de 0,3 obtenu avec l'équation de Michelson correspond à 0,5 selon l'équation de Weber.

Conversion des deux contrastes			
Michelson	0,3	0,6	0,7
Weber	0,5	0,75	0,85

Figure 3 : Conversion des contrastes de Michelson et de Weber

Mathématiquement, le contraste (C_w) de luminance s'exprime principalement par deux équations :

$$C_w = \frac{L_{zone} - L_{fond}}{L_{fond}}$$

1- La première est l'équation de Weber :

où L_{zone} et L_{fond} sont respectivement les luminances moyennes de l'objet et du support (fond) sur lequel il est localisé. Cette méthode permet de définir un contraste local qui correspond à la perception d'un objet en fonction de son entourage. La vitesse de perception est d'autant plus rapide que les différences de luminance entre l'objet et l'ambiance sont plus marquées. Celle-ci est meilleure pour un contraste positif (fond clair/objet sombre) que négatif (fond sombre/objet clair).

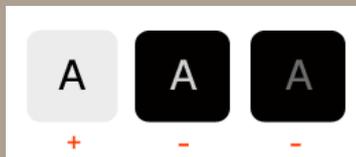


Figure 2 : Contraste positif et négatif

2- La deuxième est l'équation de Michelson :

$$C_m = \frac{L_{sc} - L_{sf}}{L_{sc} + L_{sf}}$$

où L_{sc} et L_{sf} désignent respectivement la luminance de la surface la plus claire et la plus foncée. C_m est toujours compris entre 0 et 1 (0 = pas de contraste et 1 = fort contraste). Cette méthode est efficace, par exemple, pour calculer le contraste entre 2 surfaces de différentes couleurs sur un objet. Mais elle est aussi tout à fait valable pour définir le contraste entre un objet et son environnement.

L'IMPORTANCE DU FACTEUR DE RÉFLEXION

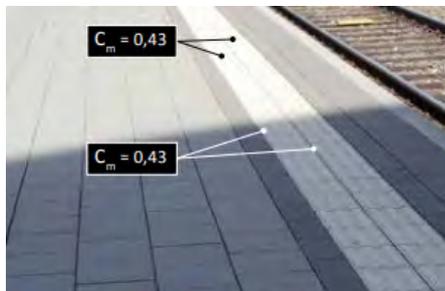


Figure 4 : Contraste à l'ombre et au soleil

La valeur du contraste ne change pas en fonction de la lumière à laquelle l'objet est soumis. Il est observable que le contraste est identique (0.43) à l'ombre ou en plein soleil (attention : la luminance varie mais le rapport de luminance, à savoir le contraste, reste identique). La valeur du contraste est, par conséquent, indépendante des conditions externes, ce qui fait que cette méthode est fiable et répétable.

Cependant, la perception du contraste dépend du niveau d'éclairage. Les 3 objets sur la figure suivante ont tous le même contraste (0.6) à faible ou fort éclairage. Mais en cas de faible clarté, le contraste noir-rouge est mal perçu par l'œil. C'est dû au fait que le rouge et le noir ont un faible facteur de réflexion, c'est-à-dire que ces couleurs ont une faible proportion de lumière réfléchie. En conséquence, **le contraste n'est pas une condition suffisante**

pour garantir la perception d'un objet. Il faut également prendre en considération le facteur de réflexion minimal (50%) pour la surface la plus claire.

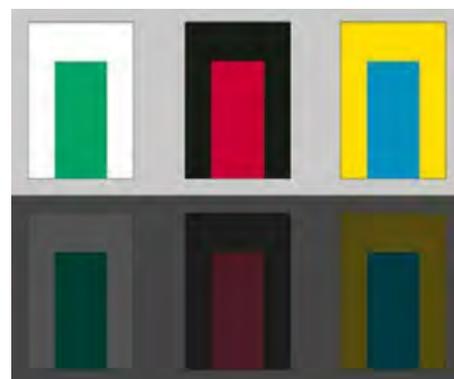


Figure 5 : perception des couleurs à faible ou fort éclairage

Quelques valeurs de facteur de réflexion : Rouge 12% ; Blanc pur 84% ; Jaune 71% ; Noir 5%.

COMMENT CALCULER LE CONTRASTE À PARTIR DES COULEURS ?

Ce tableau, disponible dans le Cahier de l'accessibilité piétonne (cahier n°4 du Vademecum Piétons en Région de Bruxelles-Capitale), indique le niveau de contraste en pourcentage entre 2 couleurs.

%	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune	Rouge
Rouge	78	84	38	36	7	57	28	24	92	13	82	
Jaune	34	16	73	89	80	38	75	76	52	79		
Bleu	75	82	31	47	7	80	17	13	38			
Orange	44	60	44	76	59	13	47	50				
Vert	72	80	34	53	18	49	6					
Violet	70	79	5	56	22	40						
Rose	53	65	33	73	53							
Brun	77	84	26	43								
Noir	87	91	58									
Gris	69	78										
Blanc	28											
Beige												

Cette méthode permet une évaluation visuelle rapide. Le Cahier de l'accessibilité stipule qu'un élément est contrasté par rapport à un autre si la valeur est supérieure ou égale à 70%. Les pourcentages de contraste dans ce tableau ont été calculés en appliquant la formule de Weber.

La possibilité de calculer le contraste à partir des codes RAL des couleurs permet d'élargir largement la gamme de couleurs. Grâce à cette méthode,

l'estimation n'est pas limitée seulement à des couleurs de base comme dans le tableau précédent. Le principe à suivre pour calculer le contraste entre 2 couleurs est décrit dans l'encadré ci-contre.

RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES

Dans certains pays comme la France ou la Suisse, le sujet du contraste du mobilier urbain fait partie d'une réglementation. Dans ces pays, tous les travaux de réaménagement doivent être conformes aux normes traitant le contraste du mobilier urbain, principalement des poteaux et des potelets. Tandis que dans d'autres pays comme la Belgique, ce sujet n'est traité que comme une bonne pratique sans aucune norme/réglementation contraignante.

Par exemple, en France, un décret relatif à l'accessibilité stipule que : « Les bornes et poteaux et autres mobiliers urbains comportent une partie contrastée avec le support ou l'arrière-plan, constituée d'au moins 10 cm de hauteur sur au moins 1/3 de la largeur, apposée entre 1,20 m et 1,40 m du sol ou sur la partie sommitale pour les objets inférieurs à 1m. » La valeur du contraste minimum à respecter est de 0,7 (en contraste positif) calculée avec l'équation de Weber.

En Suisse, une norme définit le contraste à respecter comme suit : la valeur doit être supérieure à 0,6 selon l'équation de Michelson pour les marquages d'obstacles avec un facteur de réflexion minimal de 50% pour la surface la plus claire pour garantir la perception des contrastes même sous une lumière faible. Il faut, en outre, marquer des obstacles inévitables avec une peinture claire et une foncée, de 20 cm de large, entre 1,40 m et 1,60 m du sol.

LES COULEURS PEUVENT CHANGER EN FONCTION DES CONDITIONS CLIMATIQUES...

Par exemple, un potelet vert foncé utilisé sur une voirie bruxelloise (cf. figure 8) présente un contraste positif puisqu'il est placé sur un revêtement gris clair.



Figure 9 : Potelet typique

Son code RAL étant de 6005, la valeur relative de luminosité (Y) calculée précédemment est de 0,19. En appliquant la même démarche, la valeur relative de

PRINCIPE À SUIVRE POUR CALCULER LE CONTRASTE ENTRE 2 COULEURS

La première étape consiste à retrouver les codes RAL correspondant aux nuanciers de couleurs et à déterminer le code RGB qui s'y rapporte. Ces informations peuvent être obtenues facilement grâce à des sites internet comme : <https://www.couleursral.fr/>.

Par exemple, pour une couleur vert foncé (RAL 6005), le code RGB est le suivant :

Code RGB		
Rouge:	17 (7%)	
Vert:	66 (26%)	
Bleu:	50 (20%)	

Figure 8: Luminosité des couleurs

La seconde étape consiste à trouver la valeur relative de luminosité (Y) qui se rapporte à cette couleur. Cette valeur peut être obtenue en consultant le site suivant : <http://colorizer.org/>

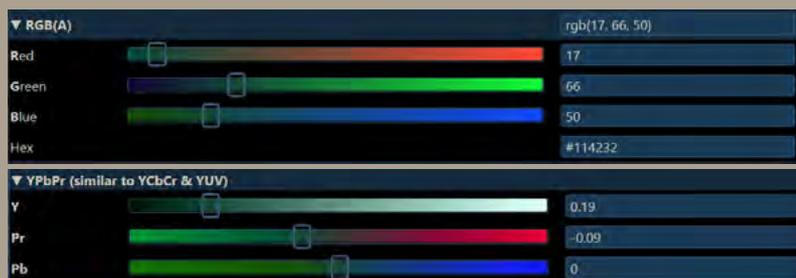


Figure 7: Code RGB du RAL 6005

Pour le vert foncé RAL 6005, le Y est donc de 0,19.

En remplaçant la luminance (L) par la valeur relative de luminosité (Y) dans les équations précédentes, un contraste théorique peut être calculé sans avoir recours à un luminancemètre.

Par exemple, l'équation de Michelson s'exprime alors comme :

$$C_m = \frac{Y_{sc} - Y_{sf}}{Y_{sc} + Y_{sf}}$$

où Y_{sc} et Y_{sf} désignent respectivement la valeur de luminosité de la surface la plus claire et la plus foncée.

luminosité pour le revêtement gris clair de RAL 7035 est de 0,78. En appliquant l'équation de Michelson par exemple, le contraste obtenu est de 0,6 (60%) correspondant à 0,75 selon l'équation de Weber.

Néanmoins la couleur du revêtement et du potelet, et donc aussi le contraste entre ceux-ci, peuvent varier en fonction des conditions climatiques. Par exemple, en cas de pluie, le revêtement gris clair devient beaucoup plus sombre. Dans ce cas, si le contraste est calculé pour un revêtement gris foncé de RAL 7021 ($Y=0,24$), la valeur obtenue est 0,11 (valeur de Michelson), ce qui est nettement insuffisant. Cela met clairement en évidence l'importance de **contraster l'objet avec lui-même pour garantir le contraste de façon pérenne indépendamment des facteurs externes**. Pour répondre à ce problème, la Région colle des bandes réfléchissantes jaunes sur ses potelets afin de les contraster. Mais ces bandes peuvent se détacher au fil du temps, ce qui nécessite un contrôle régulier.



Figure 10 : Potelet, Avenue Woeste, Jette

Dans ce deuxième exemple, la partie sommitale du potelet est peinte en blanc, ce qui assure un contraste avec son support vert foncé. Comme l'objet est contrasté avec lui-même, la perception de celui-ci est évidente malgré le revêtement composé de différentes couleurs. Si l'usager se trouve du côté du trottoir et se dirige vers le passage piéton, le potelet vert foncé n'est pas suffisamment contrasté avec l'asphalte. L'intégration du contraste au niveau du potelet lui-même s'avère essentielle en l'espèce. En outre, la peinture offre une solution plus durable que les bandes adhésives, mais la mise en œuvre de cette solution s'avère plus difficile comparée à l'utilisation des bandes contrastantes pour le mobilier déjà installé.



EN CONCLUSION

Le meilleur choix pour garantir un contraste durable est le **contraste de l'objet avec lui-même qui permet d'éviter l'influence des facteurs externes sur celui-ci. Cela peut être réalisé soit en collant une bande sur l'objet, soit avec une peinture de couleur différente**. Coller une bande contrastée peut être une solution pour les mobiliers déjà installés qui ne répondent pas aux normes de contrastes. Pour les mobiliers à installer, l'idéal est de demander aux fournisseurs de proposer des équipements constitués, dès la fabrication, de deux matériaux ou de deux couleurs distincts. Cependant, suite à plusieurs contacts avec les fournisseurs, il semble que la problématique du contraste soit rarement abordée lors des commandes réalisées par les gestionnaires de voirie.

La zone contrastée sur l'objet a aussi une grande influence sur la perception. Il faut définir une zone optimale pour faciliter la détection de l'objet par les personnes déficientes visuelles. Sur les potelets et bollards de petite taille, la zone contrastée doit être le plus haut possible. Pour les poteaux (ou réverbères) d'une taille supérieure à 1,60m, nous conseillons de positionner la zone contrastée entre **1,20m et 1,60m avec une hauteur de minimum 10 cm**.

Pour conclure, il convient de noter que cette recherche a contribué à nourrir les débats relatifs à la révision en cours du Règlement Régional d'Urbanisme.

Pour toute question, le CRR est à votre disposition et est prêt à vous aider à évaluer au mieux le contraste du mobilier urbain placé au sein de vos espaces publics.

> Plus d'info

Ertan Dzhambaz - e.dzhambaz@brrc.be

> Sophie VAN DEN BERGHE - conseillère en mobilité - Brulocalis

SUCCÈS DE L'APPEL À PROJETS MOBILITÉ DURABLE 2020

Les derniers dossiers relatifs à l'appel à projets Mobilité durable géré par Bruxelles Mobilité et Brulocalis ont été déposés début septembre. Une fois de plus, ce fut l'occasion pour les communes de mettre en œuvre, avec les subsides régionaux, des projets de qualité et ce, malgré les circonstances exceptionnelles de cette année. 17 communes ont déposé des projets pour un total d'environ 700.000 € (470.000 € en 2019). Parmi ceux-ci, 4 projets innovants, 12 projets vélo-cargo, 2 livings, 22 projets de promotion du vélo et villages de la mobilité et 26 projets de mobilité scolaire (rues scolaires et rangs accompagnés).

EVOLUTION DE L'APPEL À PROJET

Comme chaque année, l'appel à projets évolue en essayant de prendre en compte au mieux les besoins des communes. En 2019, l'appel a été ouvert aux projets **vélo-cargo** et offrait également plus de flexibilité en termes d'allocation du budget. Au lieu d'avoir des plafonds fixés par projet, ceux-ci le sont pour un ensemble de projets, regroupés sous le volet **vivre ma ville**. Cela permet aux communes d'allouer plus librement le budget en fonction de leurs priorités.

En 2020, suite à la demande des communes, la possibilité de financer le personnel encadrant pour les rues scolaires a été ajoutée. Auparavant, seule l'infrastructure nécessaire pour la mise en place d'une rue scolaire était subsidiable. L'ensemble des projets relatifs à la mobilité scolaire (rangs accompagnés et encadrement d'une rue scolaire) a été regroupé sous un volet laissant également plus de flexibilité aux communes quant à l'allocation du budget aux différents projets.

Enfin, toujours en 2020, une étape de plus est franchie dans l'objectif d'élargir encore les possibilités offertes aux communes et de permettre à celles-ci de répondre au mieux à leurs besoins et spécificités propres : l'introduction de **projets innovants**. Une occasion pour les communes de faire preuve de créativité pour encourager une mobilité plus durable et pour répondre aux objectifs du plan Good Move.

Ces pas supplémentaires vers plus de flexibilité ont été appréciés par les communes puisqu'en 2020, le montant des subsides alloués était presque 1 fois et demi supérieur à celui de 2019, preuve du succès de celui-ci !

ENGOUEMENT POUR LES PROJETS VÉLO-CARGOS

11 communes dont deux CPAS¹ ont demandé un subside pour mettre en œuvre un ou plusieurs projets vélo-cargo. Au total 12 projets ont été acceptés.

161.660€ ont été accordés uniquement pour ce type de projet, soit une moyenne de 13.471€ par projet. Les demandes de subsides couvraient essentiellement l'achat d'un ou plusieurs vélos cargo (la plus grosse partie du budget) mais aussi l'équipement, les assurances et la maintenance/l'entretien. Une petite partie du budget a également été allouée à la formation des utilisateurs et à des séances d'information. Une des difficultés à laquelle ont été confrontées plusieurs communes était la sous-estimation du temps nécessaire pour lancer les procédures administratives (cahier des charges, commande du vélo,...). L'autre point d'attention se situe au niveau des utilisateurs du vélo. Il est important d'identifier les personnes qui vont en faire l'usage : inutile d'investir dans un vélo-cargo qui ne sera pas ou peu utilisé ! Cette année, Bruxelles Mobilité en collaboration avec Urbike lance également le projet Cairgo Bike (voir article à ce sujet dans le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n°58). Ce projet, dont l'objectif est d'encourager l'utilisation du vélo-cargo en Région bruxelloise et d'offrir un soutien méthodologique est tout à fait complémentaire à l'appel à projet vélo-cargo.

Les projets vélo-cargo lancés dans les communes n'émanent pas toujours du service mobilité et ne doivent pas toujours être portés par celui-ci. En fonction du type de projet, le porteur est parfois le coordinateur de l'aide alimentaire, le coordinateur Agenda 21 ou développement durable. Ces projets peuvent impliquer presque tous les services (travaux publics, plantations, propreté, bibliothèques, centre d'aide, CPAS, instruction publique,...). Les utilisateurs peuvent être des concierges d'école, des associations locales ou des citoyens.

Ci-dessous un exemple de projet mené par le CPAS de Berchem-Sainte-Agathe dont le volet vélo-cargo a été intégré dans une démarche globale de développement durable.

1. Anderlecht, Auderghem, CPAS de Berchem-Sainte-Agathe, CPAS de Ganshoren, Evere, Jette (2 projets), Saint-Gilles, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Uccle, Woluwe-Saint-Lambert



Le CPAS de Berchem-Sainte-Agathe possède un service de livraison de repas à domicile. Celui-ci concerne 60 familles berchemoises chaque mois, avec 35 personnes en moyenne par midi.

Pour l'instant, il s'agit d'un service externalisé. L'asbl CSD produit et livre les repas directement chez les Berchemois, à l'aide de plusieurs camionnettes venant de Saint-Gilles. Ce projet, tel qu'il est exécuté actuellement, peut paraître néfaste pour la qualité de l'air de la Région, et qui plus est, de la commune. De même, le CPAS voudrait se recentrer sur une alimentation saine et durable. Le Conseil du CPAS a donc demandé à l'administration d'explorer de nouvelles pistes, plus en phase avec le contexte climatique, mais aussi en lien avec l'alimentation durable. Dans ce cadre, la commune a participé à deux appels à projets, un pour la production en interne d'une alimentation durable et l'autre, de Bruxelles Mobilité, pour dégager des subsides pour un accompagnement par Urbike pour la livraison en vélo-cargo des repas. Le projet a un quadruple objectif :

1. Le premier objectif est de produire des repas à domicile labellisés Good Food au sein même du CPAS. Pour rappel, la cantine de la maison de repos du CPAS et le restaurant social 'les Mimosas' localisé au sein de la maison de repos du CPAS sont déjà labellisés Good Food (2 fourchettes). L'objectif est de pouvoir livrer de l'alimentation dite Good Food directement vers les bénéficiaires durant les midis de la semaine. Des repas froids pourront être également livrés le vendredi midi pour le week-end.
2. Le deuxième objectif est de livrer ces repas de midi à l'aide de vélo-cargo électriques aux domiciles berchemois. Ainsi, il y aurait un vrai gain au niveau des émissions de CO₂ puisque, pour rappel, à l'heure actuelle, ce sont des camionnettes qui livrent actuellement les repas de la CSD.
3. Le troisième objectif est l'insertion socio-professionnelle : inclure des articles 60 dans la production des repas, mais aussi dans la livraison des repas. Ainsi, ce projet de développement durable se veut éco-solidaire.
4. Enfin, un dernier objectif sera de sensibiliser tous les acteurs de la commune sur la dimension zéro carbone. En effet, chaque midi, plusieurs vélo-cargo électriques circuleront dans toute la commune. Il s'agit d'une belle publicité/sensibilisation pour montrer qu'il est possible de livrer autrement que via des camionnettes ou autres camions. Cet objectif rejoint d'ailleurs celui d'exemplarité des pouvoirs publics.

Le projet a pris un peu de retard suite à la crise sanitaire mais les 2 coursiers bénéficiaires du Revenu d'intégration ont été sélectionnés et sont actuellement formés par Urbike. Ils seront engagés en tant qu'article 60. Les livraisons des repas commenceront le 21 décembre avec une phase test (10 clients), et augmenteront petit à petit.

NOUVEAUTÉ 2020 : LES PROJETS INNOVANTS

Cette année, l'appel à projet offrait la possibilité aux communes de proposer des projets innovants. Quatre communes se sont lancées dans l'aventure.

La commune de **Woluwe-Saint-Lambert** développe un projet de mise à disposition de vélos remis à neuf aux écoles dans le cadre de leur Plan de déplacements scolaires. Ces vélos, adaptés à l'évolution des enfants, sont destinés aux sorties scolaires. Ce projet permet aux enfants qui n'ont pas de vélo de participer aux rangs vélo et de découvrir un nouveau mode de déplacement. Il contribue également à l'économie circulaire en récupérant des vélos, en les entretenant et les adaptant à l'évolution des enfants.

La commune de **Schaerbeek** a lancé son Schaerbeek Mobility Game. Il s'agit d'un événement récréatif et éducatif qui a eu lieu le 19 septembre dans le cadre de la semaine de la mobilité et dont l'objectif était d'amener les Schaerbeekois à modifier leur mode déplacement en expérimentant différentes formes de mobilité. Les participants, par équipe de 4, étaient accompagnés dans l'expérimentation d'un maximum de modes de déplacements et dans la familiarisation avec les interfaces électroniques d'abonnement à ces différents moyens de transport.

1030 MOBILITY CHAMPIONS

Administration communale de Schaerbeek

INSCRIVEZ-VOUS
www.1030.be/mobilitychampions

GRAND JEU URBAIN GRATUIT
19/09/20
Place Coegrin

> Projet innovant de la commune de Schaerbeek: Mobility game

La commune de **Jette** a proposé un projet dont l'objectif était de faciliter l'appropriation de nouvelles formes de mobilité pour les habitants dont les voiries sont en chantier. Il est ainsi proposé que le changement des habitudes vers une autre mobilité (mobilité partagée, vélo, transports public,...) soit davantage accompagné à l'occasion de chantiers programmés. Les habitants peuvent tester de nouvelles formes de mobilité gratuitement ou

à prix réduit pendant au moins un mois et être accompagnés par un partenaire extérieur. Les chantiers dans ce cas-ci servent de levier pour une modification des habitudes.

Enfin, la commune d'**Anderlecht** met en place un projet de signalétique citoyenne co-créée avec les habitants afin de soutenir la mise en place d'une nouvelle zone de rencontre. L'objectif est de tester de nouvelles façons d'utiliser la signalétique afin de soutenir les projets de mobilité. Le projet inclut une dimension artistique et sociale en impliquant les jeunes du quartier et est lié au projet Living visant à consolider la mise en place de la nouvelle zone de rencontre.

Ces projets feront l'objet d'une évaluation et s'il s'avère qu'ils étaient une réussite, ils pourraient inspirer d'autres communes.

ET POUR 2021...

En 2021, l'appel à projet mobilité durable évolue encore ! Les budgets alloués au volet Vivre ma ville ont encore augmenté, passant de 35.000€ à 50.000€ par commune. Les villages de la mobilité traditionnellement organisés le dimanche sans voiture ne seront par contre plus subsidiés. Cela n'empêche bien sûr pas les communes d'en organiser mais nous pouvons constater que cette journée est bien inscrite dans les habitudes des Bruxellois et vit d'elle-même.

Par contre, la semaine de la mobilité aurait certainement besoin d'un petit coup de pouce. Penser à voyager autrement lorsqu'on doit se déplacer (école, travail, ...) a un impact plus grand et durable sur la mobilité. C'est pourquoi, les projets villages ont été remplacés par des projets « actions pendant la SMOB » pour encourager un véritable transfert modal.

Les projets livings ont changé de nom et s'appellent désormais « réappropriation de l'espace public ». En plus d'offrir la possibilité aux communes de tester un aménagement avant de le mettre en œuvre, il est maintenant possible de réallouer un espace auparavant dédié à la voiture aux citoyens et cela pendant un temps déterminé comme par exemple durant les vacances scolaires et/ou les mois de juillet et d'août.

A VOS IDÉES !

Le nouvel appel à projet Mobilité durable 2021 est disponible depuis le 19 novembre passé. Vous pourrez trouver toutes les informations sur le site de Brulocalis sous l'onglet « subsides ». Les deadlines de remise de projets sont tous les 1ers lundis du mois de janvier à juillet. Une belle opportunité à saisir !

> Plus d'info

[Soutien régional aux actions communales de mobilité et de sécurité routière 2021 \(chapitre 3 : Mobilité durable\)](#)

> **Mathias De Meyer - Attaché - Bruxelles Mobilité**

BRUXELLES MOBILITÉ LANCE UNE FORMATION DE CONSEILLER EN ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

En vue de remplir les engagements de la Région en faveur des personnes à mobilité réduite, Bruxelles Mobilité lance une formation annuelle de conseiller en accessibilité de l'espace public. Cette formation de six jours doit permettre aux concepteurs et gestionnaires de voirie bruxellois de mieux comprendre les besoins des personnes à mobilité réduite, de prendre connaissance des normes et références relatives à l'accessibilité de l'espace public et de mettre en œuvre des espaces accessibles à tous.

Conformément à la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées et à l'Ordonnance « handistreaming » (du 23 décembre 2016), Bruxelles Mobilité a mis en place un large éventail de mesures destinées à améliorer l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité réduite. Nous pouvons signaler deux « chantiers » structurants en la matière : d'une part, le Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), d'autre part, le Plan stratégique de mise en accessibilité du réseau de la STIB.

PLAN D'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC (PAVE).

Ce plan, lancé en 2014, a d'abord consisté à faire un inventaire exhaustif de l'accessibilité de tous les trottoirs régionaux et communaux. Ce travail, qui a duré près de cinq années, a permis de recenser et géoréférencer 163.400 non-conformités. Sur base de cet audit, Bruxelles Mobilité offre annuellement des subventions aux communes pour les soutenir dans leurs efforts de mise en accessibilité de l'espace public. Dans une même perspective, Bruxelles Mobilité a récemment élaboré, en partenariat avec le Centre de recherches routières, une Charte sur les revêtements piétons décrivant les conditions nécessaires à la mise en œuvre de revêtements confortables et accessibles à tous (cf. numéro 57 du Moniteur). Le Gouvernement a approuvé cette charte le 28 novembre 2019 et demande à tous les gestionnaires de voiries de l'appliquer.

PLAN STRATÉGIQUE DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE LA STIB.

Ce plan, annexé au contrat de service public entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019, définit un ensemble cohérent d'actions que la STIB et la Région doivent

mettre en œuvre au cours des dix prochaines années. Dans ce cadre, il est notamment prévu que, chaque année, la STIB rende accessibles une soixantaine d'arrêts de surface. Parallèlement, la Région s'est quant à elle engagée à corriger les problèmes d'accessibilité situés aux abords de ces arrêts, en ce compris les carrefours sis en amont et en aval de ceux-ci.

L'engagement de la Région en faveur de l'accessibilité a récemment été réitéré dans le Plan régional de mobilité Good Move. Ce dernier insiste sur la nécessité de rendre l'espace public et les transports en commun bruxellois accessibles aux personnes à mobilité réduite. Il intègre à cette fin le programme de mise en accessibilité de l'espace public (cf. Fiche action B.1, p.163) et le Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB (cf. Fiche action C.5, p 191). En outre, le volet réglementaire du Plan Good Move définit des niveaux de qualité d'usage de revêtements piétons





à respecter pour tout nouvel aménagement (cf. Prescription 25, p.261).

UNE FORMATION ADAPTÉE À LA SITUATION BRUXELLOISE

En vue de concrétiser ces différents programmes, il s'avère essentiel de sensibiliser et de former l'ensemble des acteurs impliqués dans l'aménagement de l'espace public. En effet, une prise en compte efficace de l'accessibilité ne s'improvise pas dans la mesure où elle suppose : une bonne compréhension des besoins de personnes souffrant de formes hétérogènes de handicaps, une expertise technique spécifique et une connaissance du cadre réglementaire relatif à l'accessibilité. C'est pourquoi Bruxelles Mobilité a conclu une convention avec le bureau d'études Atingo, spécialisé en accessibilité de l'espace public et partenaire de la Région en la matière depuis plusieurs années.

Bruxelles Mobilité et Atingo ont établi un programme de formation intégrant les spécificités propres à la Région bruxelloise et s'articulant autour des trois axes suivants :

- Tout d'abord, une mise en situation et des témoignages de personnes handicapées souffrant de différents types de handicap (moteurs, visuels, auditifs, intellectuels, etc.). Ceci afin de permettre aux participants de bien comprendre les difficultés et besoins propres à chaque type de handicap.
- Ensuite, un deuxième axe, plus théorique, reprend un exposé du cadre législatif général relatif au handicap, ainsi qu'une présentation des « outils » spécifiques au contexte bruxellois en matière d'accessibilité : le RRU, le Cahier de l'accessibilité piétonne, la base de données du PAVE (présentée par Ascaudit, le bureau d'étude qui l'a élaborée), la

nouvelle Charte sur les revêtements piétons (par le CRR) et le nouveau vade-mecum relatif aux arrêts de surface (par la STIB).

- Enfin, le troisième axe, plus pratique, comprend la présentation d'une méthodologie de travail spécifique au traitement des problèmes d'accessibilité, une visite technique sur le terrain et un exercice visant à élaborer un rapport de recommandations.

La première édition de la formation de conseiller en accessibilité, lancée au mois d'octobre dernier, compte une quinzaine d'inscrits issus du personnel de Bruxelles Mobilité, de la STIB, de Beliris et des communes. Les demandes d'inscription ayant largement dépassé les places disponibles, une prochaine formation est déjà programmée pour le troisième trimestre de l'année 2021. Bruxelles Mobilité se réjouit de cet engouement, tout en espérant que cette initiative contribuera à assurer une mise en œuvre d'espaces publics plus accessibles à tous.

> Pour aller plus loin...

<https://atingo.be/formation/calendrier-des-formations/>

> Nina RAMOS – conseillère en mobilité - Brulocalis

LET'S PREPARE BRUSSELS : RÉSULTATS DE LA CONSULTATION CITOYENNE (SEPTEMBRE 2020) :

Dans le cadre du Plan Climat, en collaboration avec le Ministère de l'Environnement et du Climat, Bruxelles Environnement a lancé une étude sur les opinions et les comportements des Bruxellois pour la résilience de leur ville dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19. Cela a débuté par une grande consultation des citoyens bruxellois sur leur vécu durant le confinement ainsi que sur leurs souhaits pour la ville de demain. Ensuite, Bruxelles Environnement invitera 150 Bruxellois qui constitueront un panel de citoyens afin de discuter des résultats obtenus lors de l'enquête et d'échanger ensemble sur la ville de demain et sa résilience ; ces citoyens tirés au sort se réuniront lors de trois journées. Lors de la « journée de la résilience », la Région présentera les résultats du processus participatif, les projets et les évolutions qui en découlent.

Nous nous intéressons ici aux résultats liés aux changements de comportements et aux projets en matière de mobilité.

Concernant les modes de déplacement, l'enquête révèle que « la voiture personnelle (ou partagée) n'est le moyen de transport principal des Bruxellois que pour 29% d'entre eux ; ce sont les personnes plus âgées qui utilisent davantage la voiture personnelle. Les moyens de transport les plus utilisés sont les transports en commun (37%) suivis de la marche à pied (17%). Le vélo et la trottinette ne représentent quant à eux que 13% d'utilisateurs réguliers, alors que la moto/le scooter ne décolle toujours pas avec 2% seulement d'utilisateurs réguliers »¹.

Le confinement et la diminution de la mobilité des citoyens en général ont induit **une diminution du trafic urbain**. Qu'en est-il du ressenti par rapport à cette diminution ? « À ce niveau, les résultats sont particulièrement impressionnants : à peine 8% des personnes interrogées déclarent ne pas avoir constaté de baisse du trafic automobile. Pour les 92% de citoyens qui ont remarqué une baisse du trafic automobile, les effets induits ont été ressentis de manière très importante. En témoignent

- 71% des citoyens estiment qu'il y avait moins de **bruit** en ville durant la période de confinement,

- 59% considèrent que la qualité de l'air était **meilleure**,

- 56% considèrent que les déplacements ont été **plus fluides**,

- et 52% estiment que globalement, **la ville était plus agréable** »².

Les Bruxellois ont également ressenti une amélioration de la qualité de l'air, « 75% des citoyens ont ressenti une amélioration de la qualité de l'air. »³. Concernant les mesures à prendre, trois récoltent la majorité des suffrages, toutes concernent la mobilité : « stimuler le passage à l'électrique des transports en commun, des taxis et des voitures partagées ; améliorer le réseau de pistes cyclables ; diminuer globalement la circulation automobile ». À propos d'un changement de comportement individuel, la majorité des Bruxellois qui se sentent concernés s'avèrent très positifs vis-à-vis de l'adoption de comportements susceptibles d'améliorer la qualité de l'air. On compte notamment les changements suivants : se déplacer plus à pied ; pratiquer davantage le télétravail pour diminuer les déplacements ; augmenter les déplacements en vélo et trottinette ».

Finalement, l'enquête nous apprend que pour les Bruxellois interrogés, la **mobilité devrait être la seconde priorité des pouvoirs publics** pour l'avenir; la priorité première pour une majorité étant l'amélioration du système de santé.

> Plus d'info

Lien : <https://letsprepare.monopinion.brussels/processes/ateliers>

1. Étude sur les opinions et le comportement des Bruxellois pour la résilience de leur ville dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19, DEDICATED, IBGE, septembre 2020.

2. Idem

3. Idem



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

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

