

# Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

## La mobilité partagée

TRIMESTRIEL N°45 | ÉTÉ 2016 | GRATUIT

### >> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- MaestroMobile
- Congrès belge de la route

### >> BONNES PRATIQUES

- La mobilité ça se partage
- L'autopartage en Région bruxelloise
- Les rues réservées au jeu : bonne pratique

CONGRÈS BELGE DE LA ROUTE 2017 :  
 APPEL À CONTRIBUTIONS .....04

MAESTROMOBILE: UN JEU GRANDEUR NATURE,  
 POUR FLUIDIFIER LA MOBILITÉ À BRUXELLES !.....06

LA MOBILITÉ, ÇA SE PARTAGE .....08

L'AUTOPARTAGE EN RÉGION BRUXELLOISE.....11

RÉUSSIR SA 'RUE RÉSERVÉE AU JEU' .....18

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



DIRECTION : Philippe Barette - Corinne François  
 RÉDACTION : Philippe Barette, Xavier Tackoen, Nicolas Baudoux, Chantal Roland, Yves Englebin  
 TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest  
 COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
 Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ  
 Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - Tél: 0800/94.001 - mobilite@sprb.brussels - www.bruxellesmobilite.be



# “ CONGRÈS BELGE DE LA ROUTE 2017 : APPEL À CONTRIBUTIONS ”



*Les défis de la route vous interpellent ? La mobilité intelligente vous passionne ? Le cycle de vie des voiries et des infrastructures, le recyclage des matériaux, les dispositifs de sécurité, la signalisation dynamique, les marquages, etc. sont des thématiques sur lesquelles vous planchez ? Les véhicules intelligents, la qualité de l'espace public et de la vie en ville, les nouveaux modes de transport de marchandises vous préoccupent ?*



Que vous soyez chercheur, expert ou professionnel, le **Congrès belge de la Route** vous invite à mettre en évidence vos innovations dans le secteur routier.

Cet appel se déroule dans le cadre du XXIII<sup>e</sup> Congrès belge de la Route qui se tiendra au Square-Brussels Meeting Centre, du 4 au 6 octobre 2017.

Cet événement majeur se déroule tous les 4 ans à l'initiative de l'Association belge de la Route (ABR). L'édition 2017 est organisée par Bruxelles Mobilité (Service public régional de Bruxelles) sous la présidence de son Directeur général, M. Jean-Paul Gailly.

**Les contributions** peuvent prendre **différentes formes** telles que présentation, session interactive, débat, Pecha Kucha, film, poster (interactif), article, etc.

Les propositions :

- contiendront une **description de 15 à 30 lignes** en français ou en néerlandais
- doivent être déposées :
  - avant le **15 septembre 2016**
  - à l'aide du formulaire en ligne disponible sur le site web du Congrès

Les différentes propositions seront examinées par le Comité du Programme du Congrès, qui sera particulièrement attentif à la qualité du contenu, au caractère innovant du sujet abordé et/

ou au développement d'applications pratiques dans une optique de partage d'expérience.

Dans le courant du mois de décembre 2016, le Comité du Programme prendra contact avec les auteurs des propositions retenues pour concrétiser leur participation au Congrès.

Toutes les contributions retenues seront reprises dans les Actes du Congrès.

**CONTACT :**  
[cbr-bwc2017@sprb.brussels](mailto:cbr-bwc2017@sprb.brussels)

**INFO:**  
[www.congresdelaroute.be](http://www.congresdelaroute.be)



De **weg** ter harte  
 Au cœur de la **route**





# “ MAESTROMOBILE: UN JEU GRANDEUR NATURE, POUR FLUIDIFIER LA MOBILITÉ À BRUXELLES ! ”

*MaestroMobile\*, c'est le nom d'un défi mobilité qui sera lancé en avant-première à Bruxelles, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité 2016, en partenariat avec Bruxelles Mobilité et avec le soutien du Ministre bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics, Pascal Smet. Pour l'occasion, ce "team-building" grandeur nature sera exclusivement réservé aux entreprises.*

La formule est simple: en l'espace d'une journée, à l'aide d'une tablette connectée, une centaine d'équipes de quatre participants devront rejoindre 10 lieux de la capitale, en utilisant le plus grand nombre de moyens de transport, avec un budget limité et l'objectif d'un impact CO<sub>2</sub> réduit. Ce smart mobility challenge sera organisé grâce aux atouts du "serious gaming": ce nouveau vecteur

de communication agit efficacement sur la perception et la mémorisation des messages qui sont convoyés à la cible. L'implication émotionnelle du participant le rend acteur du message et le convertit en ambassadeur à son tour!

*« Regarder l'existant des infrastructures comme le miroir de notre avenir »*

« Nous avons voulu mêler l'efficacité électronique d'un outil connecté à l'atout du facteur humain, » commente Xavier Tackoen, administrateur délégué d'Espaces-Mobilités, l'un des initiateurs du projet. « Aujourd'hui, le citoyen dispose d'une variété incroyable de moyens de transport pour faciliter ses déplacements dans l'espace urbain (transports publics, marche, vélos, voitures partagées, formules de

*«Par l'expérimentation, dépasser les nombreuses barrières psychologiques du multimodal, pour fluidifier sa mobilité»*

taxis, ...), mais ces moyens sont sous-exploités car peu connus. Avec le MaestroMobile, nous offrons l'opportunité d'expérimenter ces nouveaux modes de déplacements, de manière ludique. Les entreprises pourront initier un processus d'amélioration des déplacements de leurs employés, tout en progressant dans le mieux collaborer ensemble.»

Sur deux journées de la Semaine de la Mobilité (lundi 19 et mardi 20 septembre), le MaestroMobile permettra à plusieurs centaines d'employés de vivre la mobilité autrement. Le briefing sera donné à 9 heures 30 aux Halles Saint-Géry et le défi débutera dès 10 heures, avec moult surprises au tournant. «Notre jeu sera parsemé d'interpellations,» annonce Xavier Langhendries, administrateur d'Urban

Gaming, concepteur du jeu: «En cours de route, chaque équipe participante devra reconsidérer son itinéraire pour répondre à de nouvelles contraintes, comme dans la vie de tous les jours! Et, en chaque lieu atteint, les participants relèveront des défis ludiques qui leur permettront d'améliorer leur score. Ils auront à cœur de performer, car d'attrayants prix sont à la clé!»

«Innovant et ludique, le MaestroMobile Challenge est une première européenne, c'est pourquoi nous avons voulu soutenir cette belle initiative,» déclare Pascal Smet, Ministre Bruxellois de la Mobilité et des Travaux publics. «En plus de permettre aux usagers de découvrir l'importante offre de transport et de déplacement dont dispose notre capitale, cette initiative représente également une belle opportunité de s'ouvrir vers une mobilité plus diversifiée et plus optimale à Bruxelles».



2016  
BRUSSELS EDITION

Plus d'informations et inscriptions :  
[www.maestromobile.eu](http://www.maestromobile.eu)

## ECLAIRAGE

La mobilité est devenue la priorité numéro un des entreprises et des citoyens. Il y a lieu d'investir massivement dans les alternatives à la voiture individuelle, toutefois les restrictions budgétaires sont une contrainte bien réelle.

L'avenir est sans équivoque. Nous devons faire mieux avec pas beaucoup plus! Dès lors, il est prioritaire d'apprendre à tout un chacun à optimiser ses déplacements et à regarder l'existant comme le miroir de notre avenir. L'offre de mobilité est pléthorique et de nombreux services de mobilité fleurissent notamment grâce à la numérisation croissante. Plutôt que rêver le transport parfait, il s'agit d'informer bien davantage les citoyens sur l'offre existante à portée de main et, surtout, permettre d'expérimenter les services en place. In fine, devenir maître de notre mobilité, en jonglant avec les différents modes de transports, selon nos besoins et contraintes quotidiens. Bruxelles, ville d'un million d'habitants, grouille en temps réel dans une situation évolutive. Se déplacer de manière multimodale n'est pas inné. Combiner plusieurs modes de déplacement nécessite un apprentissage par essais et erreurs; seule l'expérimentation

peut permettre aux individus de dépasser les nombreuses barrières psychologiques qui rendent tout changement peu évident. Aujourd'hui, le défi ne consiste plus à encourager des automobilistes à opter pour d'autres manières de se déplacer mais permettre à l'ensemble de la population qui se déplace déjà de manière diverse de persévérer dans ses choix et de fluidifier ses trajets.

Ces dernières années, de nombreuses initiatives ont été prises pour encourager un recours plus intensif au transport public ou au vélo, dans le cadre des déplacements domicile-travail. Bien que structurants dans notre société, ceux-ci ne représentent qu'une partie assez faible de l'ensemble des déplacements. MaestroMobile est une opération inédite qui s'intéresse à la complexité de l'ensemble des déplacements réalisés au cours d'une journée. Ce serious game entend démontrer qu'il est tout à fait possible de réaliser plusieurs déplacements de natures très différentes, en tirant parti des solutions de transport existantes, à condition d'avoir une connaissance globale de ce qui existe et de la manière dont on peut s'en servir.



# “ LA MOBILITÉ, ÇA SE PARTAGE ”

*Cozycar est un service d'autopartage entre particuliers proposé par les ASBL Taxistop et Autodelen.net. L'autopartage, c'est emprunter la voiture de son voisin quand il n'en a pas besoin. Mais c'est aussi réfléchir autrement à l'utilisation de son véhicule : est-ce vraiment le moyen le plus efficace pour tous mes déplacements ?*

L'économie collaborative, basée sur le partage de biens et non sur leur possession, est en plein boom. Des initiatives fleurissent partout à travers le monde pour proposer des services alternatifs. D'abord adopté par une frange de la population lasse de l'obsolescence programmée et de la surconsommation, l'économie du partage entre tout doucement dans les foyers et taille petit à petit sa part du gâteau dans nos habitudes de consommation. L'autopartage, c'est-à-dire mettre sa voiture en partage avec ses voisins ou ses connaissances, est un projet né il y a une dizaine d'années en Belgique. D'abord adopté en Flandre sous le nom d'Autopia, le concept a su faire ses preuves avec 4000 membres et 450 groupes d'autopartage. Un réel succès qui montre que le projet répond concrètement aux enjeux de la mobilité d'aujourd'hui.

Le concept peut paraître encore flou aux yeux de certains, d'autant que l'opinion publique a souvent tendance à confondre «covoiturage» et «autopartage». Le premier est le fait de prendre des personnes sur un trajet (domicile-travail ou vacances à l'étranger par exemple) et de diviser les frais entre les covoitureurs. Le conducteur propose des sièges pour un itinéraire spécifique. Dans le cas de l'autopartage, chacun utilise la voiture à son tour, seul, selon ses besoins. Il offre la même liberté que le fait de posséder soi-même son propre véhicule. Vous l'empruntez à votre voisin pour n'importe quel trajet: aller faire ses courses, aller chercher un meuble, conduire les enfants au sport, visiter la famille à la campagne, etc.

Imaginez Emilie, violoncelliste, qui utilise sa voiture uniquement le soir pour transporter ses instruments pour des représentations. La journée, le véhicule pourrait être utilisé par Malik qui va faire ses courses tous les lundis. Et par Mathilde le mercredi après-midi pour



amener son fils chez le dentiste. Le reste du temps, la voiture reste à sa place comme la plupart des 500.000 voitures bruxelloises, qui sont à l'arrêt 23h par jour. Face à ce constat, on ne peut qu'espérer un développement de l'autopartage pour libérer l'espace public, emprisonné aujourd'hui par les parkings et le «tout à la voiture». Surtout que l'on sait aujourd'hui qu'une voiture partagée remplace de 4 à 12 véhicules privés.

Il est surprenant de voir les sommes dépensées encore aujourd'hui uniquement pour la possession d'une voiture: 410 euros par mois (4.930 euros par an!). Le prix de très belles vacances pour 4 en famille! Cozycar, système imaginé par les ASBL Taxistop et Autodelen.net, propose dès lors une formule win-win: l'emprunteur de la voiture participe aux frais du véhicule via une contribution au kilomètre basée sur son utilisation et le propriétaire, grâce à cette indemnisation, peut rembourser l'ensemble de ses frais fixes (assurances, contrôle technique, taxe de mise en circulation) qu'il aurait dû de toute manière payer, que sa voiture roule ou non. Un système qui s'ancre totalement dans l'économie du partage: aucun profit ne peut être fait par le propriétaire, celui-ci ne fait que partager les coûts. C'est pourquoi Cozycar a établi une feuille de calcul qui reprend l'ensemble des coûts liés à la

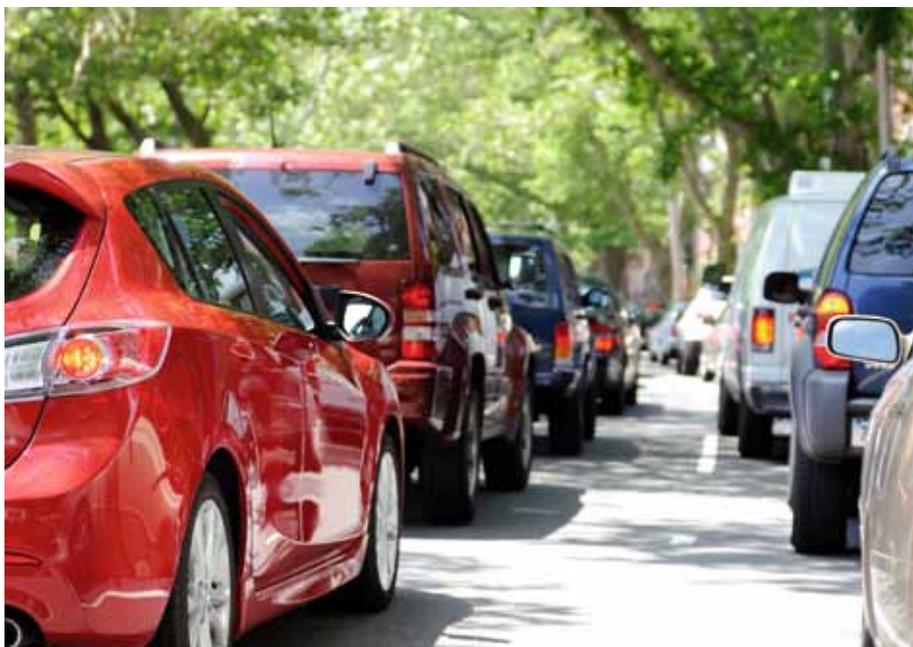
voiture (amortissement, entretien mais aussi essence par exemple) pour proposer aux autopartageurs un prix au kilomètre qui correspond au coût réel de la voiture. Celui-ci varie souvent entre 0,25 et 0,35 euros par kilomètre.

*«Je prête ma voiture à ma voisine lorsque je n'en ai pas besoin les soirs et week-ends. Elle roule environ 400 kilomètres par mois. Ma voiture me coûte 0,25 €/km tout compris, ce qui fait que je reçois 95€ par mois pour couvrir tous les frais de mon véhicule.»*

**Martin, Nivelles**

## ET CONCRÈTEMENT ?

Le site internet [cozycar.be](http://cozycar.be) est une plateforme qui permet, entre autres, de mettre en contact les autopartageurs. Une carte dynamique permet d'avoir un aperçu de la situation d'autopartage dans son propre quartier: y a-t-il déjà des groupes près de chez moi? Des voisins sont-ils intéressés? Il suffit ensuite de prendre contact avec eux, de les rencontrer et de



connaître leurs besoins (déplacements en week-end, soirée, ...). Il est important de pouvoir planifier l'utilisation de sa voiture pour un autopartage efficace. Place à l'improvisation, oui, mais avec un minimum de planification.

Tous les documents nécessaires au lancement d'un groupe sont ensuite à télécharger sur le site [cozycar.be](http://cozycar.be) et à compléter: un règlement pour y inscrire toutes les modalités du partage (où remettre la voiture, quand peut-on l'emprunter, etc.) et un contrat conclu entre les protagonistes afin de ne laisser la place à aucune surprise.

Le groupe peut souscrire une assurance spécifique pour l'autopartage, qui

individualise les bonus-malus. Le propriétaire n'est donc pas embêté en cas d'accident. Enfin, le calendrier en ligne permet d'avoir un aperçu de toutes les réservations du groupe. Tous les outils ont été pensés pour faciliter la mise en place d'un nouveau groupe.

### ENJEU DE PROXIMITÉ

Avec Cozycar, l'autopartage ne ressemble en rien à de la location de véhicule. L'objectif est de créer des groupes à un niveau local, dans une rue, un quartier afin de faire naître par la même occasion un sentiment d'appartenance à une communauté. Face à une individualisation en pleine croissance, surtout dans les villes très denses en population où plus personne ne connaît vraiment son voisin, il est important de retravailler le lien social entre les riverains. Et l'autopartage est un bon prétexte pour entamer de nouvelles relations, sur un projet commun et autour de valeurs communes. Cozycar permet une redynamisation du quartier basée sur le partage et une ouverture vers d'autres services comme Peerby par exemple,

une plateforme d'échange d'objets entre voisins. Imaginez un quartier où tous les biens pourraient être prêtés facilement: voiture, visseuse, outils de jardinage, etc. Une belle économie et une chouette alternative à la possession de biens qui reviennent parfois très cher pour quelques minutes d'utilisation par an.

*«Vous pouvez faire de l'autopartage quelque chose d'amusant et d'agréable. Pour Saint-Nicolas et Pâques, nous avons une règle : une famille joue Saint-Nicolas, l'autre le lapin de Pâques. Quand on rend la voiture à cette période, on doit la nettoyer à fond et la remplir de friandises. C'est peut-être la raison pour laquelle nos enfants (et nous-mêmes...) trouvons l'autopartage si amusant»*

**Frederika, Berchem**

### UN PARTAGE WIN-WIN

- **Pratique**: les tâches et corvées sont réparties entre les membres, chacun peut alors décider de faire ce pour quoi il est doué et ce qu'il préfère.
- **Bon marché**: les frais d'achat et les frais fixes sont divisés, ce qui rend l'autopartage nettement moins coûteux que la possession individuelle d'un véhicule. Le propriétaire peut économiser jusqu'à 3000€/an. L'autopartage augmente aussi la mobilité de personnes qui n'auraient pas eu les moyens de s'acheter une voiture autrement.
- **Transparent**: en recevant du propriétaire un décompte détaillé

régulièrement, vous savez précisément ce que la voiture vous coûte en réalité, au contraire de beaucoup de propriétaires individuels qui n'en ont souvent aucune idée.

- **Bon pour la santé**: celui qui utilise moins la voiture prend plus facilement le vélo, ou choisit une combinaison de marche et de transport en commun, il fait donc plus d'exercice physique.
- **Social**: en partageant une voiture, vous entrez en contact avec des personnes de votre voisinage, et vous ajoutez de la convivialité dans votre quartier.

## LE CITOYEN ÉPAULÉ

Les pouvoirs publics peuvent faire pencher la balance et inciter à changer le comportement mobilité des citoyens. Les communes, par exemple, ont un rôle actif à jouer dans le développement de formes alternatives à la voiture. Il est possible de soutenir l'autopartage en appuyant une politique de stationnement favorable, en diffusant l'information via les canaux de communication adéquats pour sensibiliser les habitants ou en partageant, comme en Flandre, une flotte de véhicules communaux quand ceux-ci ne sont pas utilisés. Une manière de rentabiliser un poste de dépense important et de rendre service avec du matériel déjà disponible – sans frais supplémentaire donc. En 2015, c'est Schaerbeek, Ixelles, Forest et Berchem-Sainte-Agathe qui ont demandé un accompagnement personnalisé. Cozycar a pu travailler en collaboration avec les cellules mobilité afin de plancher sur un travail de sensibilisation qui correspondait aux besoins de la commune.

En 2016, Cozycar remet le couvert. C'est désormais avec 4 nouvelles communes – Anderlecht, Jette, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre – que le service

d'autopartage travaillera pour continuer son expansion sur Bruxelles et créer un réel impact dans la manière de consommer sa mobilité dans la capitale belge.

## A CHAQUE DÉPLACEMENT SON MODE DE TRANSPORT

La distance moyenne des déplacements des Bruxellois en voiture est de 6 kilomètres. 25,4% de ces déplacements sont inférieurs à 1 km, et 50% inférieurs à 3 km ! Il est surprenant d'imaginer les citoyens prendre leur véhicule pour un trajet qui aurait pris 10 minutes à pied, ou 3 minutes en vélo. Grâce à l'autopartage, les utilisateurs réfléchissent davantage à leur moyen de déplacement: pas question de réserver une voiture à son voisin pour aller chercher le pain à 1 km. Les autopartageurs prennent donc davantage les transports en commun, le vélo ou choisissent la marche à pied. L'autopartage facilite le choix du meilleur moyen de transport pour chaque déplacement. Dans chaque situation, il est intéressant d'avoir un aperçu de tous les moyens de transport possibles et de choisir au cas par cas, le mode le plus efficace. Cela a un impact direct sur le nombre de voitures en circulation dans les rues de la capitale. Un impact non négligeable quand on sait que 370.000 véhicules roulent quotidiennement dans Bruxelles et ce, seulement pour les trajets domicile-travail. L'utilisation de la voiture devient alors une option rationnelle et non plus un réflexe: la voiture n'est plus considérée comme le mode de transport principal. Avec l'autopartage, elle reste une possibilité, parmi un éventail d'alternatives.

Les possibilités offertes par la technologie et l'évolution des mentalités face au « tout à la voiture » permettent de piocher aujourd'hui dans une gamme de options pour se mouvoir autrement: partager une voiture avec ses voisins, carsharing (Cambio), borne de vélos

partagés (Villo!, Blue-bike), service avec chauffeurs, transports en commun, etc. Les initiatives fleurissent, et promettent de voir la ville sous un tout autre jour d'ici quelque temps. Patience...

Et maintenant: Inscrivez-vous sur [cozy-car.be](http://cozy-car.be), profitez de tous les outils disponibles et trouvez, vous aussi, vos futurs autopartageurs près de chez vous!

Nicolas BAUDOUX,  
Taxistop



## EN SAVOIR PLUS SUR...

### TAXISTOP ET AUTODELEN.NET ?

Taxistop est une asbl active en Belgique depuis 1975. En 41 ans, elle s'est spécialisée dans la mobilité partagée. Taxistop est notamment connu pour sa plate-forme de covoiturage [carpool.be](http://carpool.be) et pour être à l'origine de Cambio. Taxistop a également développé des services de vacances durables à travers un service d'échange de maisons et de gardiennage par des bénévoles.

Autodelen.net est une plateforme de promotion de l'autopartage en Flandre. Elle a pour but de défendre les droits des groupes d'autopartage de particuliers et des organisations d'autopartage, de les représenter devant les pouvoirs publics et, de façon générale, de promouvoir le concept de l'autopartage.



# “ L'AUTOPARTAGE EN RÉGION BRUXELLOISE ”

## HISTORIQUE DE L'AUTOPARTAGE EN REGION BRUXELLOISE

L'autopartage est un système de mobilité innovant et comportant de nombreux avantages, dont celui de limiter le nombre de voitures en ville.

La Région bruxelloise a souhaité soutenir financièrement son développement et sa mise en exploitation dès 2002 et a inscrit l'autopartage comme une mesure forte de la politique du stationnement à mener dans le cadre du Plan des Déplacements Iris 2 : 15.000 clients avancés par IRIS 2 pour 2020. Compte tenu des prévisions de croissance

démographique de 2 %, l'objectif a été relevé à 25.000 clients en 2020.

En 2002, la STIB a conclu un protocole d'accord en vue de la création d'un service d'autopartage en Région de Bruxelles-Capitale avec Optimobil, une SPRL constituée par Taxistop et Cambio. Les premières stations de voitures partagées Cambio ont vu le jour en 2003.

L'arrivée en 2011 de Zen Car, nouvel opérateur de voitures partagées mais cette fois-ci électriques en Région de Bruxelles-Capitale, a incité la Région à relancer sa réflexion au niveau de sa politique générale en matière de voitures partagées ainsi qu'au



niveau de la promotion de ce mode de transport. Elle a lancé une étude de benchmarking (Timenco 2011) qui a permis de dégager des pistes afin de pouvoir concrétiser une politique de développement de l'autopartage orientée vers des garanties de qualité du service, un suivi des bénéfices pour la collectivité et la création de conditions optimales pour le développement du service.

Le 21 mars 2013, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé un arrêté fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés. Il en découle que les opérateurs de véhicules à moteur partagés doivent recevoir un agrément, délivré par l'Agence du Stationnement pour une durée

de cinq ans et qu'ils doivent remettre chaque année des données d'exploitation et des données statistiques concernant les caractéristiques des trajets effectués (distance, durée), le type de clients (fréquence d'utilisation, distances et durée d'utilisation), et l'utilisation des véhicules à moteur partagés (nombre d'utilisations, distance et durée d'utilisation par jour) afin de permettre un monitoring du service.

Pour permettre une couverture territoriale cohérente sur l'ensemble de la Région, chaque commune doit élaborer un Plan d'Action Carsharing (PAC) à intégrer dans son Plan Communal de Stationnement (PACS)



Sur base de ce PAC, chaque commune « ouvre » des places de stationnement réservées qu'elle propose aux différents opérateurs agréés. Une convention tripartite est signée avec chaque opérateur et les deux gestionnaires de voiries, la Commune et la Région, afin de déterminer les rôles et les devoirs de chacun. Lorsque la Commune met des places à disposition, le ou les opérateurs intéressés remettent les plans as built de la station. Ces plans sont repris comme avenant de la convention tripartite.

Les autorisations de voiries doivent être demandées pour toutes les voiries qu'elles soient communales ou régionales. C'est la Direction Gestion et Entretien de Bruxelles Mobilité qui les octroie pour les stations prévues sur voiries régionales

En 2014, dans son accord gouvernemental, le Gouvernement s'est engagé à étudier la possibilité d'introduire le « One Way » et de promouvoir les véhicules propres. Le Ministre Pascal Smet a donc décidé de modifier l'Arrêté « Autopartage » de 2013 afin d'atteindre ces objectifs. Il a cependant voulu réaliser ce projet par étapes : en 2016, introduire un autopartage dit « Flotte libre », qui n'est plus lié à une station précise et en 2018, faire que l'autopartage tende vers une majorité de véhicules électriques.



Depuis ce 28 avril 2016, c'est chose faite pour le « One Way » : le Gouvernement a approuvé un nouvel arrêté pour l'autopartage qui permet la « Flotte libre ». Il confie dorénavant l'octroi de l'agrément des opérateurs à la Région. Il laisse à l'Agence du Stationnement l'analyse des données d'exploitation et des statistiques. Il entre en vigueur le 1er juin 2016.

## DEFINITIONS DES TYPES D'AUTOPARTAGE

Dans le Code de la route, à l'article 2.50 de l'Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique du 1 décembre 1975, l'**autopartage** est défini comme « l'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente ».

**Il peut être organisé de différentes manières :**

**En « Round trip » ou « en boucle » :** l'utilisateur loue une voiture qui, au terme de la période de location, doit être stationnée à l'endroit où la voiture a été enlevée. Ce système est basé sur des stations, où les véhicules doivent être restitués aux emplacements de parking prévus. L'utilisateur est ainsi certain de trouver un emplacement de parking.

**En « One way » avec des stations :** l'utilisateur loue une voiture qui, au terme de la période de location, peut être stationnée dans une autre station. Le trajet de retour obligatoire à la station peut donc parfois être évité.

**En One way « Free floating » ou « Flotte libre » :** il n'y a pas d'emplacements de stationnement spécifiques réservés. L'utilisateur peut prendre et déposer le véhicule partout sur les emplacements de stationnement en voirie.

**Entre particuliers :** un véhicule est partagé entre différents citoyens souvent voisins. Différentes plateformes, dont Autopie, assistent les utilisateurs pour le règlement pratique.

Tableau 1

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
NB DE CLIENTS	2700	3800	4800	6200	7250	8990	9755	10717	11690
NB DE VOITURES	85	126	180	199	248	266	278	315	325
NB DE STATIONS	27	42	59	71	82	92	97	103	108

**En Peer-2-peer** : les citoyens peuvent louer leur propre véhicule à d'autres.

L'asbl Autopia n'est pas opérateur de véhicules à moteur partagés, mais est bel et bien active à Bruxelles. Depuis peu, elle réalise un projet test sur le marché de l'autopartage entre particuliers dans plusieurs communes bruxelloises.

### LES OPERATEURS DE VEHICULES A MOTEUR PARTAGES AGREES « EN BOUCLE »

Actuellement, en Région bruxelloise, 3 opérateurs « en boucle » sont agréés : Cambio, Zen Car et Ubeeqo. Ce dernier est arrivé très récemment et n'a pas encore signé de convention tripartite avec les communes et la Région et donc n'a pas encore de stations.

La situation des deux opérateurs déjà en place est la suivante :

- L'offre Cambio a poursuivi son développement à la fois pour ce qui est du nombre de clients et du nombre de véhicules disponibles. 5 nouvelles stations ont également été aménagées dans la Région bruxelloise. En 2015, on atteint 11.690 clients (voir Tableau 1 ci-dessus). En outre, le nombre de réservations en avril 2016 a dépassé la barre des 20.000.
- L'offre de Zen Car a été en diminution suite à des restructurations de l'entreprise (voir Tableau 2).

Actuellement, Zen Car relève la barre. De nouvelles voitures ont été achetées et un tout nouveau site vient d'être lancé. Les clients de l'autopartage pourront bénéficier également de bornes de recharge électriques Bluecorner en dehors de la Région bruxelloise.

Jusqu'à l'entrée en vigueur du nouvel arrêté « Autopartage », c'est l'Agence du Stationnement qui délivre l'agrément pour l'autopartage « en boucle ». A partir du 1er juin 2016, ce sera la Région bruxelloise via Bruxelles Mobilité.

### LES OPERATEURS DE VEHICULES A MOTEUR PARTAGES « FLOTTE LIBRE »

De nouveaux acteurs se présentent pour le marché de l'autopartage « One Way » « flotte libre ». Ce sont notamment les sociétés Zipcar, Car2Go, DriveNow.

Les opérateurs « en boucle » agréés restent aussi des candidats potentiels pour ce nouveau service.

A partir du 1<sup>er</sup> juin, date d'entrée en vigueur du nouvel arrêté Carsharing, les sociétés intéressées par le système « flotte libre » pourront remplir un dossier de demande d'agrément à la Région via Bruxelles Mobilité. Après l'avoir obtenu, elles devront demander une carte de dérogation pour chacun de leurs véhicules. Pour cela, elles devront s'adresser à l'Agence du Stationnement que le Gouvernement a chargé de ce service.

Ainsi, les véhicules d'autopartage « flotte libre » pourront se garer librement, en voirie, sur les emplacements de stationnement réglementés qui acceptent les cartes de dérogation. Ce sont tous les emplacements des zones grises, vertes, bleues et événement.

La nouvelle carte de dérogation est dorénavant délivrée au prix de 25 euros par an. C'est aussi valable pour les voitures de l'autopartage « en boucle ».

Tableau 2

	2012	2013	2014	2015
NB DE CLIENTS	568	1268	2146	1707
NB DE VOITURES	28	43	56	57
NB DE STATIONS	13	18	18	17

Tableau 3

COMMUNES	SITUATION PLAN ACTION CARSHARING
ANDERLECHT	REÇU ET VALIDÉ
AUDERGHEM	CHAPITRE DU PACS VALIDÉ
BERCHEM-STE-AGATHE	REÇU ET VALIDÉ
BRUXELLES	NON REÇU
ETTERBEEK	NON REÇU
EVERE	NON REÇU
FOREST	REÇU ET VALIDÉ
GANSHOREN	REÇU ET VALIDÉ
IXELLES	REÇU ET VALIDÉ
JETTE	REÇU ET VALIDÉ
KOEKELBERG	CHAPITRE DU PACS VALIDÉ
MOLENBEEK	REÇU ET VALIDÉ
SAINT-GILLES	NON REÇU
SAINT-JOSSE	NON REÇU
SCHAERBEEK	CHAPITRE DU PACS EN COURS DE VALIDATION
UCCLE	REÇU ET VALIDÉ
WATERMAEL-BOITSFORT	REÇU ET VALIDÉ
WSL	REÇU ET VALIDÉ
WSP	REÇU ET VALIDÉ



Les opérateurs « flotte libre » devront également permettre à leur client de remettre la voiture utilisée dans un parking hors voirie pour pallier le manque de places en voirie dans des secteurs où la congestion est trop forte. Ainsi, le nouvel arrêté stipule que les opérateurs « flotte libre » devront proposer des places dans 10 parkings situés au moins sur 4 communes différentes.

Le document qui permet de présenter un dossier d'agrément pour l'autopartage « flotte libre » est à demander à Bruxelles Mobilité.

### LA SITUATION POUR LES COMMUNES BRUXELLOISES

Actuellement, 5 communes bruxelloises n'ont pas encore de Plan d'Action Carsharing.

Pour éviter la remise de documents redondants, les Communes qui n'ont pas encore réalisé leur PAC peuvent le faire à travers leur Plan d'Action Communal de Stationnement. Cela a d'ailleurs été le cas pour Auderghem, Koekelberg et Schaerbeek.

En matière de tripartites, la situation est la suivante : les communes d'Auderghem, de Forest, de Jette et de Watermael-Boitsfort ont signé avec Cambio et Zen Car et les communes d'Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe et Ganshoren n'ont signé à ce jour qu'avec Cambio.

Les autres communes sont en cours de procédure.

Les textes des tripartites ainsi que les textes permettant d'établir des avenants lors d'une ouverture, modification ou suppression de station sont à demander à Bruxelles Mobilité.

Données transmises par Parking.brussels, mai 2016



## L'AVENIR

À terme, l'autopartage devra tendre vers l'utilisation plus importante de véhicules électriques.

En effet, l'utilisation de ce type de véhicules entraîne :

- moins de pollution atmosphérique au niveau local;
- une combinaison équilibrée entre le « plein » des véhicules et le paiement de la place de stationnement en voirie ;
- moins de nuisances sonores ;
- un coût énergétique plus faible.

La Région bruxelloise, via Brugel, a lancé une étude portant les infrastructures et les services de rechargement électrique les plus adaptés pour elle.

Sur base de cette étude, Bruxelles Mobilité conjointement à Bruxelles Environnement lancera début septembre l'élaboration d'un plan d'action pour le déploiement des infrastructures de recharge et les mesures annexes. Ce plan mettra en évidence le potentiel (avantages environnementaux, énergies renouvelables...) et les limites (autonomie, présence d'une infrastructure de recharge, prix, sécurité...) des voitures individuelles et partagées électriques, en tenant compte du contexte urbain et socio-économique spécifique bruxellois et des objectifs poursuivis par la Région en termes de qualité de l'air, de climat, de mobilité, de politique de stationnement....

## CONCLUSIONS

La volonté de la Région bruxelloise à travers son nouvel arrêté est d'encourager les gens à partager de plus en plus souvent une voiture afin de diminuer la possession de la voiture individuelle et par là même son usage.

Les diverses études sur le sujet montrent que chaque nouveau véhicule partagé, avec une utilisation normale, remplace au moins de 4 à 8 voitures et dans certains cas même plus. La pression sur le stationnement diminue donc car les voitures privées disparaissent de l'espace public en libérant des emplacements de parking en voirie et en permettant, tout comme le préconise le Plan de mobilité Iris 2, d'utiliser l'espace ainsi récupéré pour des aménagements plus centrés sur les transports alternatifs à la voiture individuelle et de renforcer la qualité des espaces publics.

Le nouvel arrêté veut également simplifier l'accès de tous à l'autopartage en offrant le plus de solutions possibles en la matière.

Chantal ROLAND,  
Bruxelles Mobilité  
Direction stratégie



# “ RÉUSSIR SA ‘RUE RÉSERVÉE AU JEU’ ”

*Le terme « rue réservée au jeu » désigne une voie publique qui est temporairement et à certaines heures fermée à la circulation pour y permettre des activités de jeu, principalement des enfants.*

Selon l'article 22septies du Code de la route : « Seuls les conducteurs des véhicules à moteur, habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie et cyclistes, ont accès aux rues réservées au jeu. »

Ces conducteurs autorisés à y circuler doivent le faire à l'allure du pas, céder le passage et la priorité aux piétons qui jouent voire au besoin s'arrêter. Ils ne peuvent donc mettre en danger ces piétons et doivent redoubler de prudence en présence d'enfants.

C'est suite à l'accroissement du trafic automobile que cette mesure a été introduite dans le Code de la Route en novembre 1998 pour permettre aux

parents de laisser jouer leurs enfants en toute sécurité sur la voie publique.

Elle est matérialisée par le placement aux accès de la rue de barrières sur lesquelles est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue réservée au jeu ». Il est effectué sous le contrôle et la responsabilité du gestionnaire de voirie. Toutefois, la contribution des habitants est généralement demandée pour le déplacement de

la barrière aux heures définies. La désignation d'interlocuteurs « parrain » et/ou « marraine » est donc souhaitable tant pour organiser le placement et le retrait de la barrière que pour assurer la bonne coordination du projet. Attention, les responsabilités individuelles et donc parentales restent d'application.

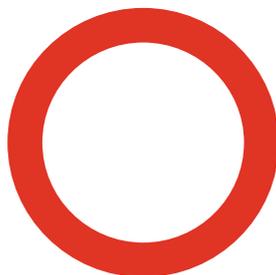
Les conditions d'application de la mesure, qui peut être zonale (c'est-à-dire s'étendre sur plusieurs rues attenantes), sont les suivantes : rue ou quartier à vocation prédominante d'habitat, vitesse limitée à 50km/h, pas de circulation de transit, ni de service régulier de transport en commun.

Cette mesure a été particulièrement encouragée en Région Bruxelles-Capitale dans les années 2007 et 2008 suite à la subsidiation d'une campagne de promotion et de soutien menée par Inter-Environnement Bruxelles et le BRAL - mouvement urbain pour Bruxelles.

## QUELQUES ENSEIGNEMENTS D'UN SONDAGE

Un sondage mené l'an dernier par l'AVCB révélait que plus de la moitié des communes bruxelloises ont déjà appliqué la mesure avec pour certaines, jusqu'à dix voire quinze voiries concernées. Et on monte au trois quart des communes si on y inclut les rues réservées au jeu instaurées en marge d'événements spécifiques.

On constate toutefois un certain essoufflement en raison d'une part de quelques moins bonnes expériences et de la nécessité de relancer périodiquement des campagnes de sensibilisation tant auprès des habitants que des administrations et édiles communaux, mais aussi d'autre part du développement de zones résidentielles et de rencontre autorisant également les jeux en rue, ce qui est positif en soi.



## Rue réservée aux jeux de à h

Le type de rue concerné varie selon la commune. Réserver un clos au jeu est évidemment plus facile qu'une rue de passage, mais la portée de la mesure est nettement moins emblématique.

Les périodes sont souvent délimitées aux grandes vacances, parfois le week-end et/ou le mercredi.

Quant aux facteurs de réussite, l'adhésion de la majorité des riverains se révèle essentielle. Elle peut être obtenue par le biais d'une enquête (une collecte des avis positifs/négatifs appuyée de signatures) menée après une campagne d'information et de sensibilisation par les initiateurs du projet, et sera bien évidemment facilitée par l'appui d'un comité de quartier. Le parrainage est également important pour garantir le bon déroulement (gestion du dispositif de barrières ainsi que des problèmes éventuels) de l'événement. Bref, la clé du succès repose d'une part plus sur les habitants que sur la morphologie de leur



rue et d'autre part sur une bonne gestion du processus par la commune.

Cette mesure permet donc facilement et à peu de frais (panneaux sur simples barrières de type Nadar) de créer des espaces supplémentaires de jeu et de rencontre pour les enfants... mais aussi pour les adultes. Elle répond à un réel besoin en ville, tant pour la santé et le développement des enfants que pour le lien entre les habitants et la vie de quartier, sans oublier les personnes âgées pour qui ce type de mesure peut également s'avérer très bénéfique. La notion de jeu peut en effet être prise au sens large et concerner tout âge.

Yves ENGLEBIN,  
AVCB  
conseiller en mobilité  
[yves.englebin@avcb-vsgb.be](mailto:yves.englebin@avcb-vsgb.be)

## UN GUIDE POUR VOUS AIDER

Le mode d'emploi développé à l'époque pour créer une rue réservée au jeu reste disponible sur le site internet d'IEB (<http://www.ieb.be/Mode-d-emploi-pour-reserver-votre>). Il comporte toutes sortes de conseils pour les gestionnaires de voirie, riverains, parrains ou marraines.

# LE CARNET D'ADRESSES :

## LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Av. J. Wybran 45	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.brussels
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilité@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Libois Cathy	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.62.22	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Bodart Maïté	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.61	02/348.17.63	mbodart@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Morel Dany	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/600.15.81	02/600.15.83	dmorel@koekelberg.irisnet.be
Defuisseaux Geoffrey	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.33	02/412.37.94	gdefuisseaux@molenbeek.irisnet.be
Commerce Sophie	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.66.44	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.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 l'AVCB via ce lien [www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html](http://www.avcb-vsgeb.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.

