

**ACTU**

Velo City 2017  
aux Pays-Bas

**ÉCHO DE LA RÉGION**

Le Plan Régional  
de Mobilité

**NOS COMMUNES**

Les rangs accompagnés

# MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Focus:  
Les communes  
bruxelloises développent  
leur politique cycliste

TRIMESTRIEL N° 47



**BRUXELLES MOBILITÉ**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



**BRULOCALIS**  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Erik Caelen, Barbara Decupere,  
Virginie Randaxhe, Jean-Michel Reniers,  
Joëlle Vandevoorde.

TRADUCTION :

Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

PHOTO DE COUVERTURE :

Copyright Bruxelles Mobilité.

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](mailto:jean-michel.reniers@brulocalis.brussels)

[www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles  
Tél 0800 94 001

[bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be](mailto:bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be)

[www.bruxellesmobilite.be](http://www.bruxellesmobilite.be)

## SOMMAIRE

EDITO ..... 03

**SOUS LA LOUPE**

LES COMMUNES BRUXELLOISES  
DÉVELOPPENT LEUR POLITIQUE CYCLISTE ..... 04

**ACTUALITÉS**

LE CONGRÈS BELGE DE LA ROUTE ..... 09

**ACTUALITÉS**

LE SOMMET MONDIAL CYCLISTE  
CHEZ NOS VOISINS NÉERLANDAIS ..... 10

**ÉCHO DE LA RÉGION**

PLANS DE LIVRAISONS  
D'ENTREPRISES À BRUXELLES ..... 11

**ÉCHO DE LA RÉGION**

LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE LANCE  
LES RÉFLEXIONS SUR SON PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ ..... 13

**NOS COMMUNES**

GROS PLAN SUR LES RANGS PIÉTONS  
ET VÉLOS ACCOMPAGNÉS ..... 16

**NOS COMMUNES**

LES VILLAGES DE LA MOBILITÉ  
DRESSENT LEUR BILAN ..... 18

**INTERNATIONAL**

LILLE FACE À SES DÉFIS MOBILITÉ ..... 22

**LÉGISLATION**

CLAP FINAL POUR LES B22 ET B23 ..... 28

**LÉGISLATION**

MODIFICATIONS RÉCENTES  
EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE ..... 29

## EDITO

La collaboration entre les communes et la Région de Bruxelles-Capitale est un élément essentiel dans le développement d'une politique de mobilité cohérente et harmonisée. Et cette collaboration peut prendre plusieurs formes.

La première s'articule autour de plans communs. Le Moniteur vous présente dans ce nouveau numéro les premiers résultats relatifs aux Plans de Livraisons d'Entreprises et aux audits des politiques cyclables communales (BYPAD). Toutes les politiques communales et régionales de mobilité devraient converger dans le futur Plan Régional de Mobilité, GoodMove, à propos duquel une grande consultation des acteurs de la mobilité vient d'être lancée.

Une deuxième forme de collaboration s'appuie sur les échanges de bonnes pratiques au sein du réseau de conseillers en mobilité bruxellois regroupant tant des experts communaux que régionaux. Pour renforcer les liens, Brulocalis et Bruxelles Mobilité organisent régulièrement des activités de réseautage ou les convient à des grands événements internationaux. Le succès du dernier voyage d'études des conseillers en mobilité à Lille ou encore leur participation en nombre au prochain Vélo-city aux Pays-Bas témoignent de leur intérêt pour ce type de renforcement de capacités croisé.

Une troisième source de collaboration peut reposer sur des projets de mobilité développés sur le terrain par les communes avec l'appui financier de la Région. Le Moniteur de la Mobilité s'est notamment penché sur le bilan de deux appels à projets : la mise en place de rangs scolaires accompagnés et les villages communaux de la mobilité développés par les communes lors de la désormais traditionnelle journée sans voiture du mois de septembre. Le Moniteur reviendra dans un prochain numéro sur les résultats d'autres appels à projets innovants tel que par exemple Living Brussels.

Enfin, le travail de la Région et des communes ne pourrait aboutir sans une mise à jour régulière et nécessaire des règles régissant la mobilité bruxelloise en vue de les adapter à leur époque. Une quatrième forme de collaboration se développe dans ce cadre autour de la concertation sur des textes légaux ainsi que sur l'expérimentation de nouvelles règles. La généralisation des signaux B22 et B23 en Région de Bruxelles-Capitale y donne écho tandis que la mise à jour régulière du Code la Route par Brulocalis permet aux acteurs de la mobilité de disposer d'une version coordonnée de ce précieux document.

Il ne s'agit là que de quelques exemples. Gageons que les mois et les années à venir nous en offriront encore bien d'autres que le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière se fera un devoir de vous rapporter.

*La rédaction*

> Virginie Randaxhe - conseillère mobilité - Brulocalis

# LES COMMUNES BRUXELLOISES DÉVELOPPENT LEUR POLITIQUE CYCLISTE

Depuis 2012, la Région et les communes travaillent ensemble pour réaliser les Bicycle Policy Audits (Bypad) afin d'analyser la politique cyclable communale et de mettre sur pied un plan d'actions vélo par commune. Avec l'aide des bureaux d'études Timenco et Pro Velo, les 19 communes ont établi le dialogue entre les usagers, l'administration et les décideurs politiques.

Le 27 janvier dernier, Bruxelles Mobilité organisait le kick off du Brussels Bypad Forum. Les dernières communes ayant terminé leur audit, Bruxelles Mobilité souhaitait faire le point avec l'ensemble des communes sur cet exercice précieux. Après un mot d'introduction du Ministre de la Mobilité, Pascal Smet, des responsables politiques et fonctionnaires communaux ont présenté les résultats très intéressants de leur Bypad. L'occasion pour le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière de revenir sur cette méthode de travail et de présenter les résultats de ces diagnostics et plans d'actions pour les communes de Schaerbeek, Ixelles et Etterbeek.

## QU'EST-CE QU'UN AUDIT BYPAD ?

Il s'agit d'une méthode de travail normalisée au niveau européen et déjà utilisée dans plusieurs villes. La méthode consiste en la mise en dialogue des usagers, de l'administration et des décideurs politiques et permet de faire le point sur l'éventail d'actions mises en place. Sur base de cet état des lieux, la politique communale en faveur des cyclistes est évaluée. Suivent ensuite l'identification des points d'amélioration potentiels et l'élaboration de recommandations sous forme d'un plan vélo communal « sur mesure ».



La première étape, à savoir l'audit de la politique vélo, se déroule sur un timing de plusieurs mois. La méthodologie Bypad classique a été adaptée de manière à coller au mieux à la réalité bruxelloise pour tenir compte

d'éléments tels que le rôle de la police ou l'importance de la hiérarchie des voiries. Dans chacune des communes, un groupe de travail composé de représentants des cyclistes, de membres de l'administration et d'élus s'est prononcé quant à l'état des lieux de la politique vélo sur le territoire communal.

Forts de ces observations, Pro Velo R&D et Timenco ont soumis à chaque groupe de travail une série de propositions d'actions visant à développer l'usage du vélo dans la commune. En fonction du contexte local, l'accent était mis sur certains aspects plutôt que d'autres. Les groupes de travail ont amendé ces propositions pour sélectionner celles qui paraissaient avoir l'effet levier le plus intéressant.

Au cours des mois suivants, les deux bureaux d'études ont affiné les actions pour les rendre les plus opérationnelles possibles. Quatre thématiques rythment ces plans d'actions :

1. **développer un réseau vélo** répondant aux cinq critères que sont la sécurité, la rapidité, la cohérence, le confort et le caractère agréable ;
2. **permettre de garer (courte durée) et ranger (longue durée) son vélo en sécurité** (pas de vol, pas de détérioration) et sans encombrer l'espace public ;
3. **récompenser les cyclistes, encourager les cyclistes frileux et convaincre les cyclistes potentiels** au travers de mesures d'information, de sensibilisation et d'éducation ;
4. **assurer l'organisation, les moyens financiers et humains et le suivi** qui garantissent la mise en œuvre du plan.

Les plans d'actions une fois finalisés doivent être approuvés par les Conseils communaux<sup>1</sup>.

## SCHAERBEEK

La commune de Schaerbeek a été l'une des premières à se lancer dans la démarche Bypad. « Initié dès 2012, le travail de diagnostic a permis de fixer des priorités au niveau de la politique vélo à Schaerbeek » témoigne Denis Grimberghs, échevin en charge de la mobilité. C'est grâce à l'audit Bypad qu'un Plan directeur vélo pour la commune a pu voir le jour. L'ensemble du processus a été suivi par un comité d'accompagnement composé de politiques, de fonctionnaires communaux et de police et des locales cyclistes de la commune. « Afin de valider ce plan, un panel citoyen a été créé suite à un appel dans les différents médias communaux (journal, website, etc.). Ce panel, composé de 50 citoyens, cyclistes ou non, s'est réuni à deux reprises et avait pour but de se positionner sur les différentes propositions formulées et les priorités à leur donner » poursuit Monsieur Grimberghs. Outre l'atout d'une participation citoyenne dynamique, ces réunions ont révélé que certaines tendances de lobbying de la part des associations cyclistes lors du diagnostic n'étaient pas prioritaires pour les citoyens voire même les cyclistes au quotidien. Le rapport final a pu être adapté en fonction des discussions et a fait l'objet d'une prise d'acte au Conseil communal début 2014.

### Bilan

3 ans après l'approbation du Plan vélo, plusieurs grands chantiers prioritaires ont été accomplis suivant 4 volets d'actions :

**La conception d'un réseau cyclable structurant** progresse. Plus de 80 % des marquages des Itinéraires Cyclables Communaux (ICC) ont été réalisés. La commune profite également des travaux de réfection des voiries pour poursuivre ou renouveler ces marquages indispensables. La signalisation directionnelle sur ces ICC

1. Source : <http://www.provelo.be/fr/rd/etudes/audit-bypad-plan-velo-communes-bruxelloises>





> Un box vélo mis à disposition de riverains schaarbeekois.

est également en cours avec notamment la réalisation du balisage sur l'ICC reliant Haren – Evere-Helmet au Parc Josaphat.

Les subsides régionaux contribuent également à la mise à l'agenda et à la réalisation de ces travaux. En 2015, Schaerbeek a, par exemple, rafraîchi les SUL (sens uniques limités) de son territoire. Le balisage des autres ICC sera sous peu subsidié par la Région.

Concernant **la problématique du stationnement de courte et longue durée**, lors des discussions sur le PACS (plan d'actions communal de stationnement), l'ensemble des groupes politiques représentés au Collège ont manifesté la volonté d'augmenter le stationnement vélo. Le PACS prévoit donc le placement d'une certaine d'arceaux vélo par an et ce, jusqu'en 2020 avec un maximum de 150 mètres de trottoir sans arceau. Ce quota pour 2016 a été atteint. Comme dans la plupart des communes, la demande de placement de boxes vélos ne cesse de croître. Sur le territoire schaarbeekois, 16 boxes individuels et 19 collectifs ont été placés. Tous sont entièrement occupés. Suite à la reprise de la gestion des boxes de Schaerbeek par l'asbl Cyclo, la commune escompte un accroissement de 10 boxes/an.

**La commune encourage à la pratique du vélo** via diverses actions. Outre le développement de l'information disponible sur le website ou dans le journal communal, Schaerbeek organise et soutient des activités de sensibilisation comme par exemple le Brevet du Cycliste (organisé par Pro Velo)

ou la formation du personnel communal « A vélo dans le trafic ». En 2016, le premier Vollenbike! à Schaerbeek a vu le jour. Organisé en collaboration avec l'asbl Pro Velo et avec le soutien de Bruxelles Mobilité, le Vollenbike! proposait des activités « vélo » tous les mercredis après-midi du mois de juin. L'objectif était de rassembler tous les citoyens, jeunes et adultes, autour et avec le vélo. Outre des activités typiques liées à ce mode de déplacement (cours, atelier de réparation...), le but était d'explorer d'autres dimensions méconnues du grand public : spectacles, ateliers créatifs, espaces de convivialité.

**Le plan de déplacements d'entreprise** de la commune avait certaines ambitions relatives à la pratique du vélo et s'est développé encore plus suite à l'audit Bypad. Schaerbeek a pu déployer sa réflexion et sa stratégie vélo au sein de son propre personnel et a mis en œuvre plusieurs actions. Citons, notamment, une indemnité financière pour les déplacements domicile-travail, la création d'une flotte de vélos communaux, la participation de la commune au Bike Project de Pro Velo ou encore l'entretien des vélos des agents communaux par Cyclo. Les résultats ont été plus que positifs puisque entre 2004 et 2014, Schaerbeek enregistre une hausse de 439% des agents se déplaçant à vélo.

Le fait que plus d'agents communaux utilisent le vélo comme mode de déplacement, les rend davantage sensibles à la préoccupation de prendre mieux en compte la politique du vélo dans les aménagements et l'entretien

des espaces publics. « Il sera donc important d'ancrer la politique cyclable de manière durable » précise Denis Grimberghs. « Cela passe par des contacts réguliers avec les usagers. Un groupe de travail vélo a été créé à Schaerbeek. Il se réunit 3 à 4 fois par an sur base des demandes formulées par la locale du GRACQ. La préoccupation du vélo est également importante au sein du groupe de travail mobilité qui fonctionne mensuellement et intègre les différents services communaux. »

Certaines attentes ne sont néanmoins pas encore totalement rencontrées. C'est le cas pour la mobilisation des services de police. Ceux-ci ne manquent pas de volonté mais plutôt de disponibilités au vu de la situation que l'on connaît. A l'heure actuelle, Schaerbeek possède un certain nombre d'infrastructures qui ne sont pas respectées, comme par exemple des doubles files sur des pistes cyclables marquées. A l'avenir, la commune devra mettre l'accent sur cet aspect essentiel en vue d'une politique du vélo et d'une « cyclabilité » sereines. Denis Grimberghs conclut en précisant que « le monitoring dans les prochaines années devra être renforcé. Il sera essentiel de vérifier que les ambitions qui ont été fixées ont réellement été mises en œuvre. Il faudra dès lors améliorer le reporting vers les organes communaux, mais également vers les citoyens ».



> Le personnel communal a été sensibilisé à la pratique du vélo grâce au Bike Project.

## IXELLES

L'audit Bypad de la commune d'Ixelles fait partie des derniers millésimes puisque terminé fin 2016. Ce travail a été particulièrement riche en enseignements dans une commune qui dispose d'un **tissu démographique favorable au vélo** avec une population de jeunes, d'étudiants ou de jeunes ménages. Caroline Désir, échevine en charge de la mobilité, précise : « La pratique du vélo croît de manière pratiquement exponentielle et naturelle sur notre territoire. Le devoir de la commune est donc de soutenir politiquement et techniquement la demande des cyclistes qui est très forte, notamment en matière de stationnement (via par exemples des boxes vélo) ». La locale du GRACQ à Ixelles est d'ailleurs très active et un dialogue structuré avec cette dernière existait précédemment. Néanmoins, comme l'indique Mme Désir, cet audit « a permis de mobiliser les différents services communaux autour de cette priorité avec un véritable travail d'introspection en vue de situer le travail de la commune et d'identifier les forces et faiblesses tout en impliquant le politique ».

Alors que le plan d'actions vient d'être finalisé, la commune pressent d'ores et déjà que ce travail a donné un **véritable coup d'accélérateur à la politique cyclable**. Citons par exemple, la décision d'implémenter plus de places de stationnement vélo, de renforcer les contacts avec les écoles à propos de la pratique du vélo en soutenant

notamment l'organisation du Brevet du Cycliste et de développer un réseau fort qui mobilise plusieurs services communaux.

### Une vision de la pratique du vélo

« Dès le début, la commune d'Ixelles a essayé de changer la manière de voir la politique vélo et a pris l'angle de présenter l'usage du vélo comme une question de finances publiques, d'efficacité et d'évolution de la société et de ses attentes » confie Maud Verkindere, conseillère en mobilité. « Concernant la question de l'efficacité, les tendances ont évolué ces dernières années. Via le Bypad, la commune a voulu mettre en évidence que le choix du vélo n'est plus une question de militantisme, mais un choix citoyen qui a besoin de répondre à une demande d'efficacité des déplacements » poursuit-elle. **Ixelles a montré que le Bypad s'intégrait dans une évolution sociétale qui est constatée même à l'échelle mondiale.** Au niveau bruxellois, l'audit du territoire ixellois a été lancé au moment de l'extrême congestion automobile de la Région suite à la fermeture des tunnels couplée à la période qui a succédé aux attentats du 22 mars 2016 où la population a trouvé des alternatives pour se déplacer. Le vélo est d'ailleurs, à cette occasion, devenu une valeur refuge pour les citoyens.

De plus, certaines mesures en matière de gestion de la mobilité permettent de favoriser l'usage du vélo en décourageant celui de la voiture. A Ixelles, le **plan d'actions**

**communal de stationnement (PACS) très volontariste s'est révélé être un outil incontournable** notamment en limitant le nombre de cartes de stationnement aux seuls riverains et visiteurs et en supprimant celles prévues pour les entreprises. « Cette mesure a porté ses fruits, constate Maud Verkindere. Notamment au sein de petites PME, le fait de ne pas avoir d'accès aux cartes stationnement les a incitées à réfléchir à la manière de se déplacer autrement. Elles sont nombreuses à avoir opté pour le vélo ». Il s'agit là d'un élément majeur mis en évidence lors du diagnostic : de telles mesures peuvent encourager la pratique du vélo tout en participant à la politique générale.

### Contexte ixellois

Ixelles est une commune de Première Couronne avec un tissu urbain assez dense. Cela donne à la commune une localisation et une diversité de fonctions favorables aux déplacements de courte distance. La grande majorité des déplacements sur le territoire concernent d'ailleurs des trajets de moins de 6 km. La population est assez majoritairement jeune avec la présence des universités et des institutions européennes, qui fait que le potentiel de mise en selle est assez élevé.

L'une des principales faiblesses de la commune d'Ixelles réside dans son relief : entre Flagey et la place Fernand Cocq, ce dernier varie fortement. Ixelles fait également l'objet d'une particularité unique en Belgique. En effet, le territoire communal est coupé



> Rangs vélo avec des élèves d'école primaire pour se rendre à la piscine. Copyright G. Strens



en deux par l'avenue Louise qui ne fait pas partie de la commune. Il est donc important pour l'administration de collaborer avec d'autres, notamment la Ville de Bruxelles, pour appréhender la problématique du franchissement de cet axe majeur. Comme de nombreuses autres communes, Ixelles connaît des problèmes liés au trafic important et à la congestion.

Au niveau des moyens, les **subsides régionaux** sont largement salués et aident au développement de toute une série de projets essentiels. En revanche, se pose la question des **moyens humains** à disposition des communes pour répondre à ces appels à projets ou la mise en œuvre des différents plans d'actions. Comme l'indique Caroline Désir : « De manière générale, l'appui qu'offre la Région en matière d'appel à projets et de soutien budgétaire est vraiment précieux. Mettre en œuvre des projets en étant déchargé de la question budgétaire facilite les débats au sein du Collège. Une étude de l'ampleur du Bypad n'aurait pas été rendue possible sans le soutien financier et technique de la Région. Par contre, en termes de moyens humains, cela devient rapidement compliqué. A la commune d'Ixelles, les deux conseillères en mobilité ne peuvent plus suivre l'ensemble des projets. **Aujourd'hui, le rêve pour une commune serait que la Région nous soutienne en subsidiant un manager vélo local pour nous permettre de mettre en œuvre ces projets de manière durable** ».

#### Plan d'actions

Le Bypad a mis en lumière différents chantiers que la commune devra mener en priorité. Mentionnons, entre autres, les zones 30 ou les réseaux ICC et ICR. Grâce au Bypad, la commune dispose désormais d'une cartographie approuvée des ICC possibles sur son territoire, ce qui favorisera leur mise en œuvre. Cette étude a également donné différentes pistes d'actions à travers toute la commune en vue d'**améliorer la cyclabilité**. Citons notamment la mise à disposition du public de pompes à vélos subsidiées par la Région, la mise en rues cyclables de certaines artères et le soutien aux écoles (notamment concernant les rangs à vélo pour aller à la piscine).

En matière de stationnement, les boxes vélos sont régulièrement demandés et devront être mis à disposition des citoyens dans l'avenir. Actuellement, la commune a installé un box vélo mais s'apprête à en fournir davantage. Il est toutefois apparu dans les débats avec le groupe de travail lors de l'élaboration du



> Visite de terrain à Etterbeek réunissant échevins, bourgmestre, fonctionnaires et associations cyclistes.

Bypad que les boxes vélos n'étaient pas l'unique solution. Il sera en effet indispensable de travailler en amont sur la question de la délivrance des permis d'urbanisme afin que les bâtiments qui sortent de terre prévoient d'office du stationnement vélo. Sans cette mesure, la situation actuelle perdurera, à savoir, vouloir sans cesse éponger la demande avec des boxes vélo qui ne pourront de toute façon jamais répondre à l'ensemble des demandes. Le premier box est, actuellement, occupé à 50 % par des personnes qui habitent à proximité dans des immeubles construits il y a moins de 10 ans. Des stationnements vélo efficaces auraient pu être prévus dès la conception de ces grands ensembles. Après construction, il est trop tard pour imposer cela car les personnes qui y sont locataires ne peuvent pas faire pression sur les syndicats. Le service mobilité a donc beaucoup travaillé avec le service de l'urbanisme de la commune, mais invite également la Région à accroître les normes du RRU. La commune dispose, par ailleurs, de deux parkings souterrains dans lesquels elle envisage de fournir du stationnement vélo sécurisé avec des abonnements mensuels à 5 €.

En termes d'encouragement, l'un des points ressortis du Bypad est relatif aux deux universités (VUB et ULB). Il s'agit donc de pôles d'attraction majeurs avec plus de 40.000 étudiants sans compter le personnel. Ce sont des acteurs avec lesquels la commune n'était pas nécessairement en

contact. Depuis l'audit Bypad, un groupe de travail avec les conseillères en mobilité des deux universités et l'administration a vu le jour et des réunions ont lieu tous les 2 mois. Ce genre d'initiative permet de se mettre en mouvement et portera sans aucun doute ses fruits.

Sur la question de l'éducation, la commune va également apporter un soutien au Brevet du Cycliste. La commune compte 6 classes de 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> primaire, issues de différentes écoles, qui se lancent annuellement dans le brevet. Les gardiens de la paix viennent en appui de cette initiative et se sont lancés dans l'aventure avec beaucoup d'enthousiasme. L'espoir est de faire perdurer cela par la suite.

## ETTERBEEK

La commune d'Etterbeek s'est lancée dans l'élaboration d'un audit Bypad en 2016. Outre l'intérêt de réaliser une étude systématique et globale du territoire communal via une expertise externe standardisée, **la commune a directement considéré l'ensemble du processus Bypad comme une étape importante en vue de la mise en œuvre d'une politique ambitieuse pour les modes actifs**.

Débuté au printemps 2016 avec diverses réunions et visites de terrain, le Bypad etterbeekois, bien que récent, a initié une **dynamique audacieuse** au sein de la commune. Rik Jellema, échevin des travaux

publics et des voiries, explique : « Alors que le rapport final n'avait pas encore été approuvé, le Collège décidait, en décembre dernier, d'affecter des sommes assez importantes au développement de la politique vélo. Surfant sur la dynamique engendrée par le Bypad, les élus en ont profité pour revoir le budget, sacrifier certains postes et investir dès 2017 dans différents points noirs identifiés par l'audit ». C'est ainsi que des investissements sont prévus pour les 5 prochaines années avec un montant de 175.000 € alloués pour 2017. Ce budget sera affecté principalement à l'aménagement de carrefours, des infrastructures vélos ou au renforcement de la communication.

### Les tendances du plan d'actions :

L'audit Bypad a révélé diverses tendances et constats. Citons notamment une très bonne participation des différents intervenants au fil des nombreuses étapes. L'un des événements phares a sans aucun doute été la visite de terrain à vélo qui a réuni plusieurs échevins, des fonctionnaires, la locale du GRACQ et le bureau d'études.

De plus, bien que certains aménagements ponctuels restent à prévoir via le budget communal, il apparaît que **les infrastructures sont globalement bike friendly** avec de nombreuses zones 30 ou des SUL (sens uniques limités). La commune doit néanmoins assurer l'entretien de ces équipements. Pour ce faire, différentes mesures fortes ont été prévues dans le plan d'actions. Outre l'entretien des itinéraires cyclables, la commune a prévu un budget de 15.000 € sur deux ans pour marquer au sol toutes les entrées de zones 30 définitives comme cela avait déjà été entrepris dans les quartiers Jourdan et Van Meyel. L'aménagement et la sécurisation des carrefours est également au programme avec un budget de 300.000 € étalé sur deux ans.

Au niveau du **stationnement**, de nombreuses actions sont planifiées et rendues possibles via les subsides régionaux. Notons, entre autres, l'intensification de l'installation d'arceaux et de boxes vélos en vue d'atteindre les objectifs régionaux. Le Collège a d'ailleurs décidé de doubler le nombre d'arceaux vélos posés annuellement pour passer de 50 à 100 dispositifs. Deux pôles communaux d'attraction ont d'ores et déjà été équipés : la piscine et l'administration communale. Pour les boxes vélos, la volonté est de progresser sur le sujet en installant au minimum 3 boxes par an. En effet, la commune a bien compris la difficulté pour les citoyens

etterbeekois vivant en appartement de rentrer et stocker leurs vélos (exiguïté, escaliers, manque de place, etc.). L'une des mesures un peu plus spécifiques mais essentielles est de prévoir, avec le réaménagement de la Place Jourdan et le transfert du stationnement voiture hors voirie dans le parking du Maelbeek, un stationnement vélos équivalent à 4 ou 5 boxes dans un lieu facile d'accès.

**L'évaluation et la communication** doivent enfin être améliorées. Différentes actions en la matière sont présentes dans le plan comme la publication d'articles dans le journal communal, des informations sur le vélo dans le welcome pack distribué aux nouveaux habitants, l'appui à l'organisation du Brevet du Cycliste dans les écoles (en 2016, 3 nouvelles écoles se sont ralliées à cette initiative) via la distribution de casques ou de chasubles aux enfants. Citons enfin l'organisation, une fois par an, d'une balade cycliste pour les nouveaux arrivants dans la commune. En 2017, cet événement aura lieu au mois de mai. Il permettra de communiquer sur le lancement du plan d'actions Bypad et sur les différentes mesures prises par la commune en matière de politique cyclable.

## LE BRUSSELS BYPAD FORUM

Forte des expériences développées dans les communes, la Région souhaite faire perdurer la dynamique et conserver une certaine énergie pour soutenir les politiques communales relatives au vélo. La réunion s'est donc poursuivie par des tables rondes qui ont réuni échevins, fonctionnaires communaux ou régionaux et les bureaux d'études afin de déterminer les grandes lignes pour la suite. L'idée sous-jacente à cette première rencontre est de renouveler plusieurs fois par an l'initiative afin que les communes (élus, fonctionnaires), les bureaux d'études et la Région discutent des différents chantiers à mettre en œuvre ainsi que de l'actualisation des Bypad. Ces rendez-vous seront baptisés le Brussels Bypad Forum. De nombreuses idées et réflexions ont émergé des tables rondes :

- Idéalement, ces rencontres devraient être organisées au sein d'une commune différente à chaque édition afin de découvrir les aménagements, dispositifs et dynamiques découlant des plans vélos communaux.
- La fréquence souhaitée se situe entre 2 et 4 fois par an.

- L'objectif de ce forum est que tous les participants se réunissent pour partager les expériences et alimenter la dynamique nécessaire à une conduite efficace des plans vélo communaux.
- Les thématiques privilégiées seraient bien évidemment celles qui ont soutenu l'audit Bypad : stationnement, infrastructure, promotion et gouvernance. Un accent sur la sécurité et la formation devrait également être récurrent.

La prochaine rencontre du Brussels Bypad Forum se déroulera le 13 octobre prochain. Programme et détails à venir !

## VERS PLUS DE COHÉRENCE

L'ensemble des communes saluent la méthodologie Bypad qui vise la concertation. L'un des grands atouts du Bypad est sans conteste la création d'un groupe de travail réunissant l'administration, les élus communaux et les usagers. Par contre, à l'heure où le Bypad vient tout juste d'être finalisé dans les communes, la question qui se pose est celle de l'évolution de la politique vélo vers une vision coordonnée de la mobilité. Quels sont les outils qui pourraient être mis à la disposition des équipes communales afin de passer vers une approche plus systémique ? Aujourd'hui, l'étude se retrouve sur le bureau des conseillers en mobilité à côté de laquelle on retrouve toute une série d'autres plans : le plan communal de mobilité (PCM), le plan d'actions communal de stationnement (PACS), le Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), le plan carsharing et d'autres encore. Comme le précise Maud Verkindere, conseillère en mobilité d'Ixelles « Si l'on vise une approche systémique, il est indispensable que l'on dispose d'un relais avec d'autres services communaux. Il faut que la mobilité soit intégrée dans des matières comme les travaux publics, l'architecture, l'urbanisme qui délivre les permis parce que sinon la mobilité s'épuisera seule. Le challenge sera de déterminer le rôle du service mobilité par rapport à cette transversalité et la diffusion des idées dans les autres services. Pour les échevins, c'est la même problématique : comment diffuser ces idées chez d'autres collègues en charge de matières qui devraient être en relation ? ».





La Région de Bruxelles-Capitale vous accueillera du mercredi 4 au vendredi 6 octobre 2017 pour la XXIII<sup>e</sup> édition du Congrès belge de la Route qui se tiendra au SQUARE-Brussels Meeting Centre.

#### Des innovations au rendez-vous

Cette prochaine édition de l'événement incontournable du monde de la route propose plusieurs nouveautés :

- Un programme articulé autour des 4 axes constituant la vie d'une infrastructure routière que sont la conception, l'exécution, l'entretien et l'exploitation de la route.
- Des sessions élaborées à partir d'un appel à contributions lancé par le Comité du Programme du Congrès et qui a recueilli plus de 150 propositions !
- A côté des sessions classiques, des séances de networking et des espaces d'exposition sur mesure : l'occasion d'approfondir des sujets qui vous passionnent et une opportunité unique pour les exposants et sponsors d'inviter leurs partenaires et clients.

#### Le programme se dessine ...

Le défi de l'entretien des infrastructures en milieu urbain constituera l'un des thèmes centraux du Congrès.

Parmi les autres thèmes déjà retenus, citons : le partage et la qualité de l'espace public, la qualité et les nouvelles perspectives des revêtements routiers (asphalte, béton, ...), la gestion des chantiers (maintien de l'accessibilité, sécurité des usagers) et les implications des nouvelles technologies sur les métiers de la route.

L'approche se veut résolument pragmatique en mettant en évidence les innovations, en insistant sur les bonnes pratiques et en valorisant le savoir-faire des entreprises et des administrations de toutes les régions, provinces et communes de Belgique actives dans le secteur routier.

En parallèle des séances de travail, une exposition offrira aux différents acteurs publics et privés l'opportunité unique de présenter leurs produits et leurs réalisations et d'établir des contacts pour de futures collaborations.

Le Congrès belge de la Route est une manifestation de l'Association belge de la Route, présidée par M. Claude Van Rooten. Cette 23<sup>e</sup> édition est organisée par Bruxelles Mobilité (Service public régional de Bruxelles) sous la présidence de son Directeur général, M. Jean-Paul Gailly.

Pour plus d'infos relatives au programme ou à l'inscription, rendez-vous sur [www.congresdelaroute.be](http://www.congresdelaroute.be)

> Virginie Randaxhe - conseillère mobilité - Brulocalis

# LE SOMMET MONDIAL CYCLISTE CHEZ NOS VOISINS NÉERLANDAIS

Après Nantes en 2015 et Taipei en 2016, la Région néerlandaise de Arnhem-Nijmegen en partenariat avec la Fédération Européenne des Cyclistes accueillera le congrès international Velo-city du 13 au 16 juin 2017. Baptisée « The Freedom of Cycling », cette conférence internationale réunira des experts de la petite reine venus du monde entier. Décideurs, urbanistes, ONG et chercheurs se relayeront à la tribune pour faire part des dernières innovations en matière de politique cyclable.

Sommet mondial du vélo urbain, Velo-city s'appuie sur le partage de visions, savoirs et savoir-faire et invite aux échanges de bonnes pratiques en matière de politique cyclable. Les différents cycles de conférences ont pour but d'encourager la reconnaissance du vélo comme moyen de déplacement efficace, sain, respectueux de l'environnement et d'encourager son utilisation accrue. Plus particulièrement, Velo-city promeut l'intégration du cyclisme urbain dans tous les volets des politiques publiques, y compris la planification des transports, l'aménagement du territoire, l'éducation, l'environnement, l'économie et l'énergie.

Cette nouvelle conférence vise en effet avant tout à faciliter les échanges autour de solutions concrètes.

Le thème principal de Velo-city 2017 est consacré à la liberté de faire du vélo (The Freedom of Cycling) ; un thème qui signifie beaucoup plus que de sentir le vent dans les cheveux lorsque l'on roule à vélo ! D'autres sujets comme la gouvernance, le développement de politiques, les infrastructures, les aspects sociaux et d'équité ou le développement urbain seront au cœur de la conférence. Les liens avec la santé et la durabilité seront également au centre de l'attention.

Entre 1.500 et 2.000 participants issus de 80 pays sont attendus à cette édition. Une délégation bruxelloise composée de représentants des communes, de la Région et des associations vélos y prendra part. Certains vont même relever le défi de rejoindre Arnhem-Nijmegen (200 km) à vélo. Un compte rendu de ce colloque est déjà prévu pour un prochain numéro du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière. A suivre, donc !

> Info

[www.velo-city2017.com](http://www.velo-city2017.com)



L'expérience des Pays-Bas en matière de politique cyclable n'est aujourd'hui plus à démontrer. Les Pays-Bas et le vélo, c'est un peu comme les deux faces d'une même pièce : deux images qui sont indissociables. Les néerlandais adorent la pratique du vélo. Ils commencent dès le plus jeune âge pour aller à l'école. La plupart d'entre eux (84%) possèdent un vélo, voire plusieurs. Plus de 25 % des trajets quotidiens s'effectuent à vélo. Il n'existe pas ailleurs dans le monde un pays et une population qui aiment à ce point le vélo. Arnhem-Nijmegen a été choisie en raison de la grande qualité de l'offre très complète, présentée par une excellente équipe, soutenue par un engagement politique fort des autorités à tous les niveaux - y compris le Ministre national des Transports - et la communauté des parties prenantes. Cette Région compte bien faire profiter les participants au congrès de nombreuses visites de sites aménagés ou de dispositifs particuliers développés pour les cyclistes.



> Stationnements vélos à Amsterdam



# PLANS DE LIVRAISONS D'ENTREPRISES À BRUXELLES

Depuis 2014, la Région teste des Plans de Livraisons d'Entreprises (PLE) pour améliorer la gestion urbaine des nombreuses fournitures de ces dernières. L'administration régionale travaille cette année à son propre PLE. La Région devrait proposer en 2017 à quelques communes d'élaborer le leur.

Le transport de marchandises en ville est très souvent associé uniquement à l'approvisionnement des **commerces**. Pourtant, les **entreprises** et les **administrations**, quels que soient leur taille et leur secteur d'activité, génèrent également un nombre non-négligeable de mouvements de marchandises. Très peu cependant sont conscientes de ce qui entre ou sort de leurs bâtiments, pas plus que des modalités de fonctionnement ou même des coûts.

En 2014, Bruxelles Mobilité a lancé un appel à candidature pour les entreprises souhaitant se lancer dans un Plan de Livraisons d'Entreprise (PLE). Connu en Angleterre sous le nom de « Delivery and Servicing Plan », le PLE est un document stratégique qui, en optimisant le processus des livraisons/enlèvements, poursuit plusieurs objectifs :

- Garantir à l'entreprise (comprise ici au sens large d'organisation) les approvisionnements et les enlèvements et ce, dans des conditions optimales;
- Diminuer pour l'entreprise les coûts relatifs aux gestions des commandes et aux livraisons. Ces coûts d'exploitation peuvent effectivement être réduits par un groupement des marchandises qui limitera le nombre de mouvements, mais aussi le temps consacré à la réception des marchandises et aux activités d'achat;
- Amoindrir les impacts négatifs des conséquences liées à la livraison, telles que les émissions de CO<sub>2</sub>, la congestion et l'insécurité routière.

## DEUX PREMIÈRES EXPÉRIENCES

Deux grandes entreprises ont ainsi été choisies comme pilotes: une publique, l'Université Libre de Bruxelles, et une privée, la banque BNP-Paribas-Fortis. Un consultant, le Centre de Recherches Routières (CRR), a reçu pour



mission d'assister les pilotes et de mettre au point une méthodologie pour l'élaboration des PLE à Bruxelles.

Les relevés de terrains à l'université ont été très surprenants car **le nombre de mouvements** enregistrés était bien **supérieur aux estimations**. La maintenance et les mouvements internes représentent une part importante des mouvements et semblent très peu optimisés. Le « magasin général », sorte de centrale d'achat censée rassembler la majorité des commandes de l'Université, n'est responsable que de 23% des mouvements. Les itinéraires des véhicules à travers le campus sont peu optimisés et empruntent majoritairement son axe principal et piétonnier.

Le profil de la banque est différent puisqu'elle dispose d'un service logistique interne situé dans une zone industrielle en dehors du centre-ville qui réceptionne les marchandises et autres courriers pour les redistribuer entre les multiples sites par des tournées internes. Néanmoins, le nombre de mouvements sur chaque site était inconnu, d'autant que certaines livraisons se font en direct.

Disposant de profils de livraisons différents, les deux entreprises ont par conséquent des objectifs spécifiques : l'université est soucieuse de la sécurité routière et de son empreinte écologique tandis que la banque est soucieuse de son efficacité et de son image.





Pour les aider à atteindre leurs objectifs, la méthodologie élaborée par le CRR détaille treize mesures pouvant être mises en place dans un plan d'actions. Certaines sont rapides à concrétiser à court terme, comme la création d'une fiche d'accessibilité spécifique pour les chauffeurs-livreurs ou l'utilisation de coursiers à vélo pour certains flux (courrier, livraisons inter-sites, etc.). D'autres demandent plus d'effort de coordination et se déploient sur quelques années comme la rationalisation du nombre de fournisseurs ou la centralisation des commandes par exemple.

Dans le cadre de leur collaboration, Bruxelles Mobilité et Brulocalis ont décidé de mener en 2017 une étude pilote avec des communes bruxelloises sur leurs pratiques en matière de livraisons. L'objectif est avant tout de mieux comprendre les processus au sein des communes et de bien en cerner les enjeux. Suite à un appel à manifestation d'intérêt, pas moins de 8 communes bruxelloises ont décidé de prendre part à ce groupe de travail intercommunal. Son lancement est prévu avant l'été. Les échanges se feront au travers de rencontres dans les communes concernées. Le rapport devrait permettre de faire un état des lieux des pratiques et – espérons-le – de tirer quelques conclusions et recommandations à destination des 19 communes bruxelloises. A suivre donc...

L'université a choisi de rationaliser ses commandes et son nombre de fournisseurs ainsi que de créer des itinéraires sur le campus pour éviter les conflits entre véhicules de livraison et piétons. La banque améliore la communication aux chauffeurs externes pour éviter les livraisons "sauvages" en voirie et a d'ores et déjà testé l'utilisation de véhicules électriques pour les tournées internes.

### PREMIÈRES CONSTATATIONS ET DÉPLOIEMENT VERS LES PME

Les deux projets pilotes ont permis d'observer que l'investissement à réaliser pour les entreprises est limité au niveau financier mais plus important au niveau humain. Ainsi la motivation de l'entreprise à entreprendre la démarche PLE est primordiale et le projet doit être soutenu par la direction. En outre, l'identification et l'implication des personnes ressources adéquates est indispensable au projet.

La concertation en cours d'élaboration du plan et une bonne communication doivent permettre à l'ensemble du personnel de se l'approprier.

En vue de généraliser la démarche des PLE dans tous les types d'entreprises, cinq nouveaux pilotes ont été entamés au printemps 2016 au sein de PME actives dans des domaines aussi variés que l'hôtellerie, la restauration, la construction ou l'alimentation bio. Les diagnostics sont en cours de rédaction mais une première observation est que les PME ont une meilleure vue sur leurs flux. Par contre, il leur est plus difficile de dégager les moyens humains pour élaborer et mettre en œuvre un plan d'actions.

## LE PLE À LA RÉGION... ET BIENTÔT DANS LES COMMUNES ?

Les administrations publiques sont également fortement concernées. Ainsi, pour donner plus de crédibilité à ses actions en faveur d'une meilleure gestion des livraisons dans les entreprises, l'administration régionale bruxelloise a lancé il y a plusieurs mois son propre PLE. Une fois le diagnostic terminé, les procédures de marchés publics seront analysées juridiquement et techniquement pour voir comment les modifier, de manière à faciliter l'émergence d'une logistique urbaine durable. Ce travail sera réalisé notamment dans le cadre d'un nouveau projet européen dénommé BuyZET (Horizon 2020) qui a démarré en novembre 2016.

### > Sur le programme Horizon 2020, voir notre fiche

« [HORIZON 2020 \(2014 - 2020\)](#) » sur [www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels) > chercher un [subside](#)

La Région souhaite associer les communes bruxelloises à cette démarche en partageant avec elles les résultats de son PLE et du projet BuyZET, en réunissant des groupes de travail thématiques sur les livraisons et les politiques d'achats dans les communes et éventuellement en lançant en 2017 des projets pilotes de PLE dans certaines administrations communales volontaires.

## PLUS D'INFO

Retrouvez la méthodologie élaborée par le CRR sur [www.brrc.be](http://www.brrc.be)  
 » [Domaines de travail](#)  
 » [Mobilité](#)  
 » [Transport de marchandises](#)  
 » [Livraisons en ville](#)

## VOIR AUSSI

L'excellente revue Brussels Studies s'est attaquée à la question du transport de marchandises et de ses répercussions sur la mobilité dans un numéro paru en octobre 2014. Retrouvez « [Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile ?](#) » sur [www.brusselsstudies.be](http://www.brusselsstudies.be)

> Joëlle Vandevoorde - Direction Stratégie - Bruxelles Mobilité  
Virginie Randaxhe - conseillère mobilité - Brulocalis

# LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE LANCE LES RÉFLEXIONS SUR SON PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

La mobilité est un enjeu vital pour le développement de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est avec ce credo que le Gouvernement a lancé un processus de participation de tous les usagers de la Région (travailleurs, visiteurs, livreurs, etc.), des acteurs de la mobilité, des associations et des communes pour l'élaboration du Plan Régional de Mobilité pour la période 2018-2028.

Le prochain plan, baptisé Good Move et caractérisé par cette démarche participative, a été initié par plusieurs workshops, rencontres bilatérales, enquêtes en ligne, etc. dans le cadre de la phase exploratoire, en amont de son élaboration. Ce sont les bases du Good Move ! L'élaboration du plan proprement dite a été amorcée fin du mois de février avec la présentation de la démarche en conférence des Bourgmestres.

Le Plan Régional de Mobilité (PRM – Good Move) est un projet du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, porté par le Ministre régional en charge de la Mobilité et des Travaux publics, Pascal Smet, et le Ministre-Président, Rudi Vervoort. La démarche Good Move de conception de ce plan est pilotée par Bruxelles Mobilité, le Service public régional de la Mobilité, et par le Bureau Bruxellois de la Planification ([perspective.brussels](http://perspective.brussels)). Sélectionné sur la base d'une procédure de marché public, le consortium Smarteam, qui rassemble 4 bureaux d'études (Transitec,

## UN PLAN CONCRET ET PRÉCIS

Prolongeant la vision du Plan IRIS 2 en faveur d'une **mobilité durable**, le nouveau Plan se veut plus concret et plus précis, pour la période 2018-2028. Mais pour anticiper les évolutions de nos sociétés, notamment les changements d'habitudes en matière de déplacement et les nouvelles technologies numériques, la volonté est aussi d'intégrer des perspectives à plus long terme encore. **Le nouveau plan veut passer de la vision de la mobilité à celle des mobilités, plurielles et partagées.**

## A VALEUR RÉGLEMENTAIRE

Pour assurer une meilleure cohérence des stratégies et des projets de mobilité, aux échelles régionale et communale, la Région de Bruxelles-Capitale a approuvé le 26 juillet 2013 une ordonnance qui donne une valeur réglementaire au nouveau Plan Régional de Mobilité.

## UNE CONSULTATION OFFICIELLE ET UNE CO-DÉFINITION EFFECTIVE

L'Ordonnance prévoit notamment une **consultation des communes sur les orientations principales en matière de mobilité** et un rapport d'incidences environnementales. La consultation doit s'opérer dans un délai de 90 jours suivant la demande officielle aux communes.

Concrètement, **les communes disposent de 90 jours pour émettre des propositions d'orientations stratégiques** qu'elles souhaiteraient voir figurer dans le futur Plan Régional de Mobilité. Un courrier officiel du Collège communal doit être adressé à Bruxelles Mobilité avec une copie au Cabinet du Ministre Pascal Smet. Ce courrier décrit

les orientations stratégiques soumises par la commune. Cette consultation est également l'occasion d'interroger les communes sur une liste de 5 à maximum 10 actions qui paraissent prioritaires pour **une bonne gestion de la mobilité au niveau communal**. Il peut s'agir d'actions territorialisées (ligne de transport public, infrastructure cyclable, aménagement d'une place/quartier, etc.) ou thématiques (gestion du stationnement des vélos, sensibilisation des écoles, etc.).

Par ailleurs, afin d'assurer la pertinence du plan ainsi que son implémentation, le gouvernement a validé une **démarche de co-définition du PRM avec les communes**. En ce sens, des entretiens avec chaque commune seront proposés dans les mois à venir. Enfin, leur avis sera sollicité avant que le Gouvernement ne se prononce sur le projet de plan (1<sup>re</sup> lecture), ainsi que sur le plan retravaillé suite à l'enquête publique (2<sup>e</sup> lecture).

## UN PROCESSUS PARTICIPATIF

Au-delà de la consultation officielle pour solliciter un avis préalable à son élaboration, Good Move propose des **temps de dialogue**, pour prendre en compte les avis exprimés, et des **temps de co-élaboration** pour concevoir une orientation, un projet ou une action. Les communes sont associées à chacune de ces étapes qui visent à permettre aux autorités communales, avec l'appui de leur administration, de se positionner sur base d'éléments concrets.

Pour susciter l'intérêt et permettre une participation éclairée, l'information doit être simple, complète, pédagogique et lisible. Avec Good Move, la Région de Bruxelles-Capitale veut faire preuve de **transparence**, en partageant et en expliquant les plans, les études, les analyses, les comptes-rendus d'ateliers aussi bien que les contraintes



Espaces Mobilités, Timenco, Sennse) apporte son expertise pour l'élaboration du plan sous la forme d'un accompagnement des très nombreux acteurs engagés.

### LE GM100 – UN FORUM DE DÉBAT SUR LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

Le jeudi 20 avril 2017 se tiendra un GM100 (Good Move 100), forum transversal de discussion visant à rassembler un maximum d'acteurs communaux et régionaux mais également issus du secteur associatif, non marchand et privé pour débattre des orientations stratégiques à intégrer dans le futur Plan Régional de Mobilité. Sur base d'une note de cadrage et de propositions concrètes soumises par Bruxelles Mobilité, un débat d'idées

sera organisé par table de discussion d'une dizaine de personnes afin d'enrichir et de compléter la réflexion. Ensuite, un document consolidé sera soumis aux communes, au Parlement et, après avis, au gouvernement en vue d'un débat politique sur le sujet. La présence des communes, représentants politiques ou techniciens, sera essentielle afin d'appuyer la co-construction du PRM.

#### Des ateliers par quadrant géographique

Au mois de juin, des ateliers seront organisés par quadrant géographique pour co-élaborer des mesures concrètes à intégrer dans le Plan Régional de Mobilité. Une série d'actions phares seront proposées par Bruxelles Mobilité afin de les confronter à la réalité de terrain et de faire émerger des actions partagées.



### UNE VISIBILITÉ CONCRÈTE SUR LE TERRITOIRE

Un appel à projets, baptisé Living Brussels, à destination des communes pour favoriser le réaménagement temporaire des espaces publics a été lancé par Bruxelles Mobilité en collaboration avec Brulocalis. Les sondages démontrent que les Bruxellois apprécient des quartiers de vie dans lesquels la circulation automobile est apaisée et où l'espace public est mieux valorisé. C'est pourquoi la Région désire appuyer la réflexion des communes sur les différentes fonctions de

l'espace public et la place de la mobilité. Pour ce faire, elle souhaite soutenir les initiatives des communes visant à tester le réaménagement temporaire de zones plus ou moins restreintes avant pérennisation éventuelle. De cette manière, les habitants peuvent retrouver le plaisir de laisser jouer leurs enfants dehors sans crainte, de partager un repas « en rue » avec des voisins ou de déambuler en profitant de la tranquillité retrouvée. C'est aussi une occasion unique pour mobiliser des

associations locales autour de projets communs de réappropriation de l'espace public et pour entamer un débat sur la mobilité locale de demain et – pourquoi pas – sur le futur Plan Régional de Mobilité.

Pour consulter les documents relatifs à l'appel à projets, rendez-vous sur la base de données subsides de Brulocalis : [http://www.avcb-vsgb.be/fr/subsides.html?sub\\_id=813](http://www.avcb-vsgb.be/fr/subsides.html?sub_id=813)





techniques et réglementaires, pour que chaque acteur et citoyen puisse se forger une opinion.

Le Website Good Move a d'ailleurs été créé à cet effet et sera alimenté au fur et à mesure des rencontres et réflexions. (<http://goodmove.brussels>).

## LES COMMUNES, ACTRICES DE LA RÉFLEXION

Entre novembre 2016 et janvier 2017, Bruxelles Mobilité a organisé des rencontres bilatérales, des enquêtes en ligne et des workshops animés par les bureaux d'études en charge de l'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité. Près de 200 personnes ont ainsi été écoutées au cours de cette phase exploratoire, basée sur l'identification de projets positifs et de bonnes pratiques.

**Les communes ont une position privilégiée dans la démarche de co-construction Good Move**, selon la volonté politique du gouvernement et conformément à l'ordonnance. Vu l'importance des communes de par leur connaissance de terrain et en prévision de la déclinaison du prochain Plan Régional de Mobilité à l'échelle locale (PCM), il était évident de penser la démarche avec les communes. Pour ce faire, un **workshop** a été organisé le 8 novembre 2016. 17 communes ont répondu présentes. Plusieurs échevins ou représentants de leur cabinet, bourgmestre, conseiller en mobilité et zones de police ont activement participé à ce workshop. **Les maîtres-mots de la démarche étaient la transparence et la co-construction.** De l'aménagement de la place communale de Molenbeek-Saint-Jean à l'extension du tram 94 dans la vallée de la Woluwe,

en passant par le carsharing en free floating, ou le Plan de Stationnement de la Commune d'Ixelles, **les participants ont identifié des réalisations** qui, d'après eux, sont exemplaires. Ils ont ensuite formulé des recommandations de contenu et de méthode via 12 clés du succès pour le futur Plan Régional de Mobilité. Ensemble, et certainement avec les communes, la Région vise une meilleure mobilité.

Pour consulter le compte-rendu du workshop : <http://goodmove.brussels/fr/phase-exploratoire>

### > Info

Joëlle VANDEVOORDE

[jvandevoorde@sprb.brussels](mailto:jvandevoorde@sprb.brussels)

Bruxelles Mobilité – Direction Stratégie

> Barbara Decupere - conseillère mobilité - Brulocalis

# GROS PLAN SUR LES RANGS PIÉTONS ET VÉLOS ACCOMPAGNÉS

Depuis 2012, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec Brulocalis, soutient financièrement les communes pour l'organisation de rangs scolaires. En 5 ans, ces rangs ont fait du chemin. Initiés par un appel à projets relatif aux seuls rangs scolaires à pied, l'appui a évolué au fil du temps vers des rangs piétons et vélos accompagnés. Le 14 décembre dernier, Brulocalis invitait l'ensemble des acteurs concernés par le dernier appel à projets à venir présenter leur bilan de mise en œuvre des projets à mi-parcours.

Pour rappel, cet appel à projets 'rangs piétons et vélos accompagnés' avait été lancé en février de l'année dernière à l'ensemble des communes et écoles de la Région bruxelloise pour permettre aux écoles de démarrer leurs rangs début de l'année académique 2016-2017. Six communes avaient été sélectionnées par un jury d'experts. C'est ainsi que la Ville de Bruxelles, Evere, Saint-Josse, Schaerbeek, Uccle et Woluwe-Saint-Lambert, représentant au total 15 écoles, 2 académies et 1 centre culturel, ont pu développer au total 12 projets de rangs (1 projet rangs vélos et 11 projets rangs piétons). Certains projets ont été pensés de manière systémique en rassemblant plusieurs établissements scolaires.

Ce bilan à mi-parcours a réuni écoles, zones de police, communes, Bruxelles Mobilité

et Brulocalis. Cette réunion a permis, entre autres, de dresser un inventaire des difficultés rencontrées dans l'opérationnalisation des projets, mais également de mettre en lumière les bonnes pratiques. Au cours de cette rencontre, les participants ont eu l'occasion de balayer tous les aspects liés aux rangs. Nous reprenons, ci-après, les éléments essentiels qui sont ressortis de cette discussion :

Les **campagnes de communication** afin d'informer parents et enfants sur l'organisation des rangs au sein des établissements scolaires se sont, globalement, bien déroulées. Grâce au matériel fourni par la Région, les écoles ont eu la possibilité de communiquer sur ces nouveaux projets. Via un template de courrier à joindre au journal de classe, un flyer explicatif et des affiches pour les locaux, les parents et les élèves ont été pleinement informés de l'organisation de rangs accompagnés, leurs bienfaits et utilité. Les écoles ont profité d'évènements tels que fancy-fair, fêtes d'école en juin ou réunions de parents en début d'année scolaire pour présenter leur projet. Certains coordinateurs communaux étaient également présents à ces différentes occasions pour expliquer le principe des rangs accompagnés. De l'avis général, ces campagnes de communication via divers canaux ont eu des retombées intéressantes.

Les **relations entre les écoles** et les communes s'organisent généralement de manière optimale avec un bon transfert des informations et des demandes. Il arrive cependant que, malgré toute la bonne volonté d'une personne qui effectue le relais entre l'école et la commune, les rangs peinent à se développer. C'est le cas, notamment, pour une école à Evere où la coordinatrice communale déplore un manque d'implication de l'école et le peu d'intérêt porté au projet de la part de l'association des parents. Lorsque les deux font défaut, il est très difficile d'arriver à un résultat satisfaisant. L'implication des parents et de l'association des parents ne



> A Evere, un rang à pied

doit dès lors pas être négligée car cela peut considérablement influencer sur la réussite d'un projet lorsque l'école (direction, professeurs) n'embraye pas. Ce cas de figure a déjà été observé à plusieurs reprises d'où l'importance de bien communiquer et faire comprendre les bienfaits des rangs aux parents pour qu'ils y adhèrent et incitent l'école à s'investir.

Au niveau de **la transversalité et de l'engagement des communes**, différents services communaux ont répondu à l'appel : prévention, instruction publique, mobilité ou encore, extrascolaire. Rappelons que c'est le coordinateur communal qui est le responsable du projet. Il est donc important que la gestion du projet s'opère de la manière la plus transversale possible avec les différents services impliqués. A ce niveau, le bilan en ressources humaines collaboratives au sein des communes participantes est plutôt positif. Outre les collaborations en interne, il est à noter également que les organismes d'accueil de l'extrascolaire collaborent sans cesse plus à la mise en place du projet. Les coordinateurs communaux ont, dès lors, l'opportunité de déléguer certaines de leurs tâches auprès des académies, centre culturel et autres institutions. Ce mode de fonctionnement a permis à certains projets de mieux se développer.



> Rangs vélos accompagnés



Au niveau de la **mise en œuvre des projets**, tous les types de rangs proposés dans l'appel ont été mis en place. Sur les 12 projets initialement prévus, aucun abandon n'est à déplorer! Seuls deux projets rangs piétons ont été postposés suite au retard pris pour un déménagement vers de nouvelles implantations. L'un ne démarrera qu'à Pâques 2017, tandis que l'autre prendra place fin 2017. Ainsi, nous recensons des rangs 'piscine' ou vers d'autres activités qui s'organisent pendant les heures scolaires, pour la plupart à vélo; des rangs extrascolaires piétons vers un centre culturel et des académies et enfin, des rangs à pied, également, domicile ou lieu de rendez-vous vers l'école et vice-versa. Ceux-ci ont tous démarré aux environs des dates prescrites.

Aujourd'hui, l'importance du **rôle éducatif** joué par les rangs est reconnue. Outre la question de l'apprentissage à la sécurité routière dans l'espace public, divers aspects éducatifs ont été relevés par les accompagnateurs et les coordinateurs de projets. Les maîtres-mots pour l'encadrement des rangs sont: éducation, écoute, fiabilité, confiance et constance. Il arrive en effet que certains enfants se confient sur des sujets plus délicats lors de ces trajets hors de l'enceinte de l'école. Cela atteste de la confiance et du lien privilégié que les accompagnateurs sont parvenus à développer avec ceux-ci. Il est donc nécessaire d'avoir du personnel qualifié et expérimenté pour encadrer les enfants et savoir comment réagir face à des situations particulières. A ce niveau-là, la responsabilité de la commune est engagée et elle doit prendre la pleine mesure de ce que cela implique quand elle décide de s'inscrire dans la démarche. Cela tranquillise aussi les parents de savoir que du personnel qualifié assure cette tâche. Ils auront, dès lors, moins de réticence à y inscrire leurs enfants.



> Traversée d'un rang à pied accompagné

On constate de surcroît que les élèves qui participent aux rangs sont plus calmes et ont une meilleure concentration durant les cours. Dans le même temps, rappelons que l'exercice physique permet de combattre l'obésité infantile. Il est courant de s'apercevoir que la sortie en rangs accompagnés est parfois le seul exercice physique, en dehors du cours de gymnastique, que certains enfants pratiquent car ils ne sont pas inscrits dans des centres sportifs. Enfin, nous ne devons pas oublier que les rangs participent aussi à la socialisation et à l'apprentissage du vivre ensemble. Les enfants s'ouvrent à la vie sociale en fréquentant d'autres et développent ainsi la confiance en eux-mêmes. Les écoles ont bien compris les nombreux bénéfices de ces pratiques, sans compter les économies en transports scolaires que cela permet.

Enfin, nous notons aujourd'hui de plus en plus de **soutien de la part du politique** pour la mise en place de tels projets. Cette implication s'illustre notamment au niveau du recrutement des accompagnateurs. Plusieurs communes ont décidé d'engager des auxiliaires d'éducation au sein même des établissements scolaires pour assurer cette mission (engagés en CDD pour une année scolaire) plutôt que des ALE, comme c'était le cas dans de précédents appels à projets. Avec ces accompagnateurs directement rattachés au cadre du personnel des écoles, le travail du coordinateur communal est allégé puisque ce sont les écoles qui gèrent elles-mêmes les présences et absences de ceux-ci. Soulignons que cette implication de la part du politique survient à un moment opportun. En effet, suite aux modifications apportées à la législation pour les sans-emplois, la possibilité d'engager des ALE entrevoit ses limites. Il devenait de plus en plus difficile de trouver des personnes avec ce profil pour être accompagnateur. Il est aussi à noter que plusieurs communes motivent particulièrement les écoles dont les élèves habitent à proximité à s'engager dans la démarche dans le but de changer leurs modes de déplacement et de transport. Cette prise de position contribue considérablement à la bonne réussite du projet et à sa pérennisation.

N'oublions pas de mentionner l'avis des zones de police qui forment les accompagnateurs et qui insistent aussi sur l'engagement de personnes habituées à côtoyer des enfants. Ces dernières doivent être fiables professionnellement, émotionnellement et présenter un parcours personnel irréprochable pour accomplir cette tâche.

## POUR LA SUITE

Toutes les écoles et communes engagées cette année dans l'appel à projets ont



> Des accompagnateurs d'un rang à vélo

témoigné de leur souhait de poursuivre et même développer de nouveaux projets. Mieux encore, les écoles avoisinantes à celles déjà impliquées montrent de l'intérêt et songent à s'inscrire dans la démarche.

L'appel à projets pour la prochaine année scolaire a par ailleurs été lancé à l'issue de la réunion bilan. Vous trouverez l'ensemble des informations ainsi que les documents de l'appel sur le website de Brulocalis à l'adresse suivante: <http://avcb-vs-gb.be/fr/Matieres/Mobilite/appel-a-projets-rangs-accompagnes/>

Nous voudrions, pour conclure, insister sur le fait que c'est par la collaboration que l'on pourra réellement faire percoler massivement ces projets et favoriser le transfert modal. Aujourd'hui, beaucoup de projets et actions en mobilité durable se construisent au sein des écoles et de différents services communaux. Toutefois, trop souvent encore, ceux-ci se développent en parallèle, sans interconnexion alors qu'ils poursuivent tous le même objectif. A ce niveau-là, il est essentiel d'œuvrer en vue d'une meilleure coopération. Ce mouvement collectif de l'ensemble des acteurs concernés (pouvoir régional, local, écoles, parents) permettra d'opérer un changement dans les habitudes de déplacement des enfants qui seront les adultes de demain. Ne s'agit-il pas, au final, d'un puzzle, dont les pièces doivent être assemblées petit à petit afin d'obtenir une image cohérente et harmonieuse ?



> propos recueillis par **Virginie Randaxhe – conseillère mobilité - Brulocalis**

# LES VILLAGES DE LA MOBILITÉ DRESSENT LEUR BILAN

L'édition 2016 de la Semaine européenne de la Mobilité s'est déroulée du 16 au 23 septembre et a été ponctuée par le désormais populaire Dimanche sans voiture. Chaque année depuis 2008, des communes organisent dans ce cadre leur « Village à la ville ». Encouragées pour ce faire par un subside régional, ce sont pas moins de onze communes (Anderlecht, Auderghem, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Jette, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre) qui ont pris part en 2016 à cet appel à projets. Petit bilan, à vocation incitative pour les communes qui ne se sont pas encore lancées dans l'aventure. Plusieurs communes organisatrices d'un Village ont répondu à nos questions. Nous synthétisons ici leurs témoignages.

## VILLAGE DE LA MOBILITÉ ?

Ces Villages offrent des zones de convivialité et de quiétude dans lesquelles les citoyens peuvent s'informer sur la mobilité durable, tout en se réappropriant la ville dans le calme. La circulation automobile y est évidemment complètement interdite. Un espace engazonné est prévu au cœur des villages pour inciter le public à une halte et à profiter des nombreuses activités proposées.

Les Villages sont des outils permettant aux communes à la fois d'informer les citoyens de projets locaux annoncés dans leur Plan Communal de Mobilité, de tester certains aménagements ou encore d'initier des concertations avec la population pour résoudre des problèmes de mobilité, pour s'attaquer par exemple à la réduction du trafic de transit ou de la charge générale du trafic ou pour améliorer la sécurité routière ou le cadre de vie. Outre les stands d'information et de sensibilisation, les communes y proposent des activités ludiques, si possible en lien avec le développement durable ou la mobilité. L'organisation d'un Village se signale par l'attention portée à la transversalité entre services.

### Qu'est-ce qui a motivé votre commune à développer un projet de Village communal de la Mobilité durant la journée sans voiture ?

Schaerbeek, qui avait choisi l'avenue Louis Bertrand comme l'année dernière, explique qu'« un Village communal de la Mobilité contribue à donner à un quartier et à la commune une atmosphère de convivialité et de dynamisme. Schaerbeek est une commune à forte densité de population. Le problème du stationnement y est important. Toutes les initiatives visant à réduire la pression automobile, circulation comme stationnement, sont bonnes à prendre ».

Pour la commune de **Ganshoren**, il s'agit avant tout de « la possibilité de profiter d'un financement pour expliquer, détailler les politiques de mobilité dans le cadre d'un événement festif accessible à tout le monde. Par ailleurs, la réussite de l'événement de l'année dernière a également motivé le Collège à rééditer le Village ». **Saint-Gilles, Schaerbeek, Saint Josse et Jette** renchérissent en précisant que les Villages de la Mobilité sont des événements récurrents attendus par le public, certains sont organisés depuis 2008. C'est donc une opportunité incontournable de contact « différent » entre l'administration, le public et les acteurs locaux.

### De quelle manière votre Village a-t-il pu appuyer la politique de mobilité de votre commune ?

En lien avec les réponses fournies à la première question, la commune de **Evere**, qui organisait son village au rond-point à hauteur de l'avenue

Artémis où des réaménagements ont eu lieu en 2015 et 2016, confie que « nous remarquons que le fait de voir des plans et de pouvoir échanger avec du personnel communal est très positif et attendu des riverains. Au-delà de l'aspect festif, certains reviennent d'ailleurs chaque année. L'utilisation récurrente au fil des éditions des mêmes outils (par exemple, un plan) et la mise en avant des zones directement impactées par des réaménagements sont des éléments très parlants pour les visiteurs ». Le Village de **Saint Josse**, situé sur les voiries de la Petite Ceinture, a mis en lumière les priorités définies lors du Grenelle de la Mobilité grâce à un container-expo fourni par la Région. Les bureaux d'études en charge de ce projet étaient présents pour expliquer la démarche. Pour **Jette**, il s'agissait d'une belle opportunité de fournir aux citoyens une aide concrète à la (re)mise en selle via une piste d'habilité et un stand de gravure et de réparation de vélos. Le Village a également fait la part belle à la valorisation des transports en commun, STIB et SNCB réunis, grâce à de l'information fournie et des conseils personnalisés relatifs aux trajets des citoyens. A **Schaerbeek et Saint-Gilles**, un focus a été mis sur l'auto-partage et les différentes solutions en la matière : « La commune travaille au développement de places spécifiquement dédiées à l'auto-partage ; et deux acteurs du secteur étaient présents pour expliquer leur démarche ». A **Schaerbeek**, la promotion de l'auto-partage entre particuliers a été appuyée par la présence sur le Village d'une voiture partagée et son application en démonstration.



> Le container-expo fourni par la Région

### Quels sont les principaux obstacles auxquels votre commune s'est heurtée durant la préparation et l'organisation de cet événement ?

Certaines communes mettent essentiellement en avant la difficulté pour un service communal d'organiser un Village en même temps que de gérer tous les aspects liés à la Mobilité quotidienne, à la Semaine de la Mobilité et du Dimanche sans voiture. Entre le soutien aux écoles - qui organisent elles aussi des activités qu'il faut encadrer - et la délivrance des dérogations dans le cadre du Dimanche sans voiture, il est important d'établir un bon rétro-planning et d'être bien organisé. Idéalement, toute l'organisation devrait être bouclée à deux semaines de l'événement. Certains regrettent avoir dû mettre de côté les dossiers concernant le quotidien des habitants afin de s'investir dans l'organisation du Village. D'autres pointent des difficultés à mobiliser du personnel en suffisance pour encadrer le Village qui s'organise... un dimanche. Certains déplorent des petits ennuis opérationnels le jour même... mais avec force, patience et persévérance, l'ensemble des Villages s'est déroulé sans encombre.

### Quelles sont les principales réussites de votre Village ?

L'un des éléments essentiels du succès des Villages et par extension du Dimanche sans voiture reste évidemment la météo. Cette année encore, elle s'est heureusement révélée particulièrement clémente, ce qui a permis aux citoyens de profiter de leur après-midi sur les pelouses, élément récurrent des Villages.

Toutes les communes interrogées demeurent enthousiastes à l'idée d'atteindre un public varié tant sur le plan de l'âge que du point de vue de la mixité sociale. La commune d'**Etterbeek**, qui avait

décidé d'organiser son Village dans un quartier moins central que les années précédentes (croisement avenue Nouvelle et avenue de la Cavalerie), a ainsi pu échanger avec un public qui n'était pas nécessairement présent précédemment. Elle estime dès lors cette édition comme une bonne réussite, à l'aune de ce public renouvelé.

Mais ce qui explique le succès des Villages et de la convivialité qui y règne reste avant tout la diversité des activités proposées. Entre les stands d'infos, de sensibilisation et les animations musicales, de nombreuses activités sont proposées afin de fournir une réponse aux attentes en Mobilité des citoyens : une voiture-tonneau ici, un parcours PMR ou un rallye pédestre ou cycliste là, la gravure et des réparations de vélo au Village voisin, ou encore des démonstrations et conseils sur des moyens de déplacements différents comme ce fut le cas pour le mono-roue.

### Que retire votre commune de cette expérience ?

Comme déjà évoqué, l'un des atouts majeurs d'un Village est l'opportunité tant pour les fonctionnaires que pour les élus de rencontrer des citoyens dans une ambiance festive et chaleureuse. Confronter ses projets de Mobilité et de réaménagements directement à l'avis des concernés permet leur ajustement et en tout cas le dialogue.

La commune de **Ganshoren** a ainsi réalisé grâce à son Village, place Reine Paola, que les habitants du quartier concerné par celui-ci étaient *particulièrement en demande d'activités, du réaménagement de cette place et enfin de plus d'implication de la commune pour le quartier*. Le Village reste donc une opportunité intéressante de rencontrer des citoyens qui ne sont

1. Le Grenelle de la mobilité réunit différents acteurs qui, durant un an, rédigent un rapport d'orientation et d'action, sur lequel les habitants auront un regard. Plus d'explications sur la démarche initiée à Saint-Josse sur [www.stjosse.irisnet.be](http://www.stjosse.irisnet.be) > news > Grenelle de la mobilité









> La convivialité, facteur essentiel du succès

pas nécessairement en contacts réguliers avec l'administration ou avec ses mandataires.

Pour **Evere**, au fil des ans, le panel des stands s'étoffe. Un listing d'exposants fidèles existe mais la commune pense élargir encore pour l'année prochaine la vision de la Mobilité aux questions d'accessibilité. Un parcours PMR sera dès lors très certainement au programme.

### Que représentent le Dimanche sans voiture et la Semaine de la Mobilité ?

L'une des critiques récurrentes à l'encontre de la Semaine de la Mobilité est que cette dernière est souvent éclipsée par l'événement festif du Dimanche sans voiture. A l'échelle communale, pour un citoyen lambda, la semaine reste donc encore trop peu visible. Le Dimanche sans voiture, en revanche, est attendu et apprécié. Il est devenu une habitude pour le grand public déclare la commune de Saint-Gilles. Certaines activités attirent la foule, comme par exemple les ateliers vélos. Il arrive d'ailleurs que des personnes fassent la file avant même l'installation de l'atelier.

Pour **Evere**, le *Dimanche sans voiture* représente un « marque-page », une occasion d'axer la journée autour de la Mobilité. La journée sans voiture et *Evere Village* sont intimement liés. Cela permet d'appréhender un quartier de manière totalement différente ; par exemple en permettant au public de s'allonger dans l'herbe pour profiter du soleil... sur un rond-point habituellement occupé par la voiture.

**Jette** estime que c'est d'une part le rendez-vous des amateurs de vélo et de ceux qui souhaitent un développement plus durable, et d'autre part, plus largement de tous ceux qui veulent passer un dimanche convivial sans voiture.

**Schaerbeek** conclut enfin que *le Dimanche sans voiture* est une occasion d'inviter chacun à découvrir d'autres façons de se déplacer, mais aussi d'autres manières de se reposer et de se divertir, ainsi que d'autres lieux à investir. *La Semaine de la Mobilité*, par contre, est une opportunité pour sensibiliser et lancer des défis aux collègues et citoyens.

**Merci aux communes pour leurs réponses**

L'appel à projets « Mon Village à la ville » édition 2017 a été lancé début mars. L'ensemble des documents relatifs à cet appel sont disponibles sur le site de Brulocalis : [http://avcb-vsgeb.be/fr/subsides.html?sub\\_id=461](http://avcb-vsgeb.be/fr/subsides.html?sub_id=461)



> Jean-Michel Reniers - conseiller mobilité - Brulocalis

## LILLE FACE À SES DÉFIS MOBILITÉ

Dans le cadre du réseau des Conseillers en Mobilité bruxellois (CeMA), Bruxelles Mobilité et Brulocalis ont organisé, le 29 novembre 2016, une journée d'étude à Lille consacrée à la politique mobilité de la Métropole lilloise. Plus particulièrement, ses pratiques en matière de stationnement, d'intermodalité et d'accessibilité de l'espace et des transports publics ont été passées sous la loupe par les experts bruxellois. Compte tenu des thèmes abordés, la participation a été également ouverte aux services Egalité des Chances et aux Conseils consultatifs de la Personne en situation de Handicap. Au total, plus d'une cinquantaine de personnes ont pris le départ à la gare du Midi pour une belle et froide journée d'étude.

Après un accueil cinq étoiles par les collègues de la Métropole Européenne de Lille (MEL), la matinée a été consacrée à des exposés sur les politiques et stratégies de mobilité développées par les autorités et leur mise en œuvre. L'après-midi fut quant à lui le théâtre de visites de terrain spécifiques relatives aux thèmes retenus : stationnement, personnes à mobilité réduite, espace public.

### QU'EST-CE QUE LA MEL ?

La MEL est composée de 85 communes réparties sur plus de 600 km<sup>2</sup> et compte 1,1 million d'habitants dont 40% sont concentrés dans 4 grands pôles urbains : Lille, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et Roubaix.

Une métropole urbaine est un établissement public de coopération intercommunale instauré par la loi du 31 décembre 1966 dans l'objectif de remédier aux inconvénients résultant du morcellement des communes dans les grandes agglomérations. La MEL est devenue au 1<sup>er</sup> janvier 2015 la Métropole Européenne de Lille par la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite Loi MAPTAM, adoptée le 27 janvier 2014. Elle est composée de 179 élus au suffrage universel indirect issus des 85 communes.

La MEL est compétente en matière de : plans d'urbanisme intercommunaux, eau et assainissement, voirie et signalisation, ordures ménagères, transports de voyageurs, équipements sportifs, culturels, valorisation du

patrimoine naturel et paysager – Espace naturel métropolitain, actions de développement économique, infrastructures de recharge électrique sur l'espace public...

Elle verra en 2017 ses compétences élargies (routes départementales, Fonds de Solidarité pour le logement, etc.).

D'un point de vue mobilité, la Métropole Européenne de Lille (MEL) se compose :

- d'un réseau de routes et d'autoroutes,
- d'un réseau ferré de 42 gares et points d'arrêts,
- d'un métro (2 lignes, 45 km et 60 stations),
- d'un tramway (2 lignes, 22 km),
- d'un réseau de bus et de bus à haut niveau de service (400 bus, 40 lignes, 500 km de réseau).

En 2015, le réseau de transports métropolitains a supporté plus de 4,5 millions de déplacements quotidiens pour près de 20 millions de km parcourus quotidiennement !

### UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2010-2020 (PDU) AUX OBJECTIFS AMBITIEUX

Adopté en 2011, le Plan de Déplacements urbains 2010-2020 définit les grands principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire communautaire. Ce document réglementaire est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est le cadre de l'ensemble des actions engagées par la MEL et ses partenaires dans les 10 ans à venir, en matière d'infrastructures de transports, mais également de gestion de la mobilité et d'articulation entre urbanisme et déplacements.

Le PDU lillois a développé 6 grands axes stratégiques :

1. Assurer un droit à la mobilité pour tous.
2. Améliorer la santé et la sécurité des usagers.
3. Baisser la dépendance à l'automobile utilisée « seul ».
4. Construire une politique de stationnement partagée et cohérente.
5. Développer une offre de transports alternatifs de qualité.
6. Améliorer l'accessibilité de la métropole.

A l'image de la Région de Bruxelles-Capitale, la MEL a développé des objectifs de mobilité et de transfert modal ambitieux. Elle souhaite faire progresser la part modale de la marche de 32 à 35%, du vélo de 2 à 10%, des transports publics de 10 à 20%. A l'inverse, elle souhaite faire baisser la part modale de la voiture à 56 à 35%.

La stratégie et les objectifs du PDU ont été déclinés en pas moins de 170 actions regroupées autour de 6 axes : Ville intense et mobilité ; Réseaux de transports collectifs ; Partage de la rue ; et modes alternatifs ; Transport de marchandises ; Environnement, santé et sécurité des personnes et, enfin, Mise en œuvre, suivi et évaluation.

A titre d'exemple en matière d'actions déjà mises en œuvre entre 2011 et aujourd'hui, la MEL a augmenté de 60 % son offre sur la ligne de métro 1 en doublant la longueur des rames. Elle a également amélioré l'offre sur la ligne 2 de 30 % en augmentant la fréquence. Le Plan Bus a permis d'augmenter de 30 % l'offre bus en 3 ans et 4 lignes à haut niveau de service ont été mises en place. Toujours en matière de transport en commun, la MEL a ouvert deux pôles d'échanges intermodaux en 2011 et 2013 tandis que des travaux sont engagés pour un troisième.

La MEL n'est pas en reste sur le partage de la rue. Depuis 2010, le réseau de voies à circulation apaisée a augmenté de 40 km chaque année, tandis que le réseau cyclable a augmenté de 35 km depuis 2010. En 2011, le système de vélos en libre partage V'ille a été lancé. Depuis 4 ans, la MEL a également consacré beaucoup d'énergie à la communication et la sensibilisation à l'usage des modes actifs, notamment en prenant part au challenge européen du vélo.

Globalement, la MEL évaluait fin 2015 à 51 % son degré d'avancement sur la mise en œuvre du PDU. Si la progression est assez homogène sur 5 axes du PDU (entre 50 et 57 %), la mise en œuvre de la politique de transport des marchandises demeure plus complexe (degré d'avancement évalué à seulement 34 %).

## LES 10 ENGAGEMENTS DE LA MEL

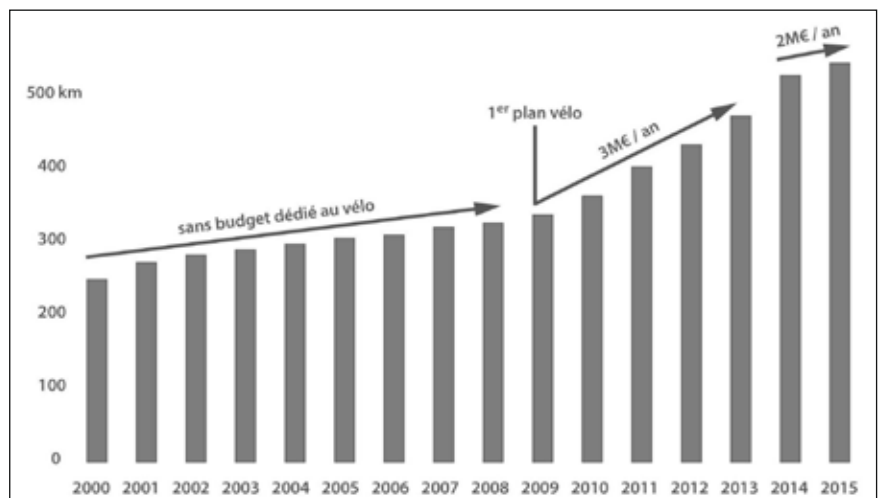
1. Instaurer une Conférence annuelle de la Mobilité
2. Rédiger un Schéma métropolitain de l'Accessibilité et de la Mobilité
3. Poursuivre la politique ambitieuse de la Métropole en faveur des transports publics et optimiser ses investissements
4. Continuer à améliorer les réseaux routiers sans opposer les différents modes de transport
5. Accentuer les efforts en faveur des modes doux et en engageant notamment un plan vélo très ambitieux
6. Adapter les politiques aux nouveaux comportements de mobilité
7. Influencer sur l'organisation des temps de la vie et de la ville
8. Améliorer l'information des usagers du territoire
9. Lancer l'éconobus mobilité
10. Lancer un nouveau grand projet de transport

## DES RÉSULTATS MITIGÉS POUR L'ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

L'intérêt de cette enquête était de recueillir des informations sur tous les modes de déplacements et d'être comparable à une enquête du même type réalisée il y a 10 ans. L'occasion de voir si les pratiques de mobilité ont évolué conformément aux objectifs des politiques.

Entre 2006 et 2016, les évolutions constatées ne vont pas dans le sens des objectifs poursuivis par la MEL puisque la part modale de la marche diminue, passant de 32 à 30 %, celle du vélo stagne aux environs de 1,5 %, celle des transports en commun augmente de 10 à 11 %... tandis que la part de la voiture augmente de 56 à 57,5 %. Ces résultats ont été publiés en septembre – octobre 2016 et doivent encore être finement analysés.

Pour répondre à ce constat, la MEL va démarrer l'évaluation de son PDU (obligatoire tous les 5 ans) et suivre de près les 10 engagements pris lors des Assises de la Mobilité en septembre 2016.

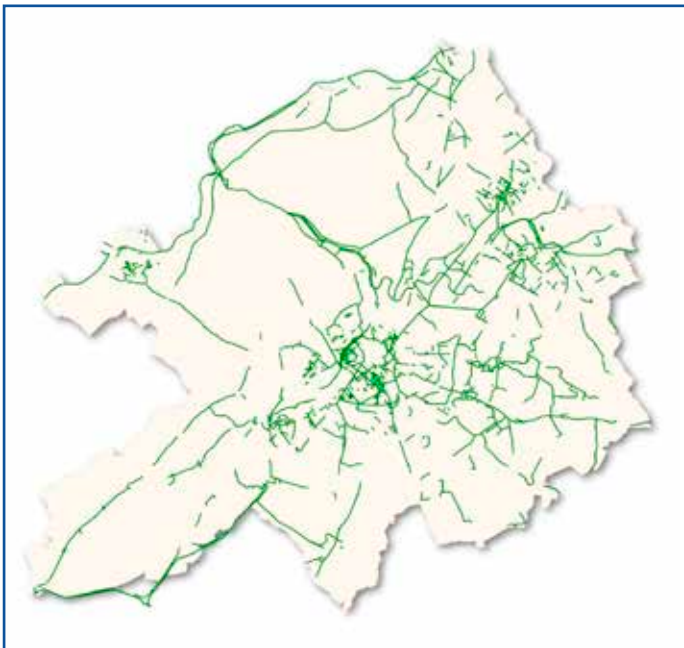


## UNE STRATÉGIE POUR LES MODES ACTIFS

La politique cyclable de la MEL s'articule autour des 4 grands axes classiques visant à faire d'elle à l'horizon 2020 une métropole cyclable : aménagements – stationnement – services – promotion. Il est intéressant de constater que si le linéaire aménagé a augmenté régulièrement – et sans budget spécifique – depuis le début des années 2000, c'est à partir du premier plan vélo en 2009 que cette croissance devient particulièrement significative.



L'objectif pratique poursuivi est de développer un réseau cyclable continu et hiérarchisé, là où, aujourd'hui, le réseau est essentiellement constitué de simples tronçons aménagés. Atteindre cet objectif représente pour la MEL pas moins de 2.000 km à agencer! La priorité sera donc donnée dans les prochaines années à la constitution d'un réseau principal faisant la part belle à l'aménagement de liaisons intercommunales, de voies vertes et de grands axes urbains qui portent aujourd'hui la majeure partie des trajets cyclistes. Au total, la programmation 2020 prévoit 100 km supplémentaires d'infrastructures cyclables et la résorption de 20 points noirs (ou points noirs) avec un budget de 30 millions d'euros.

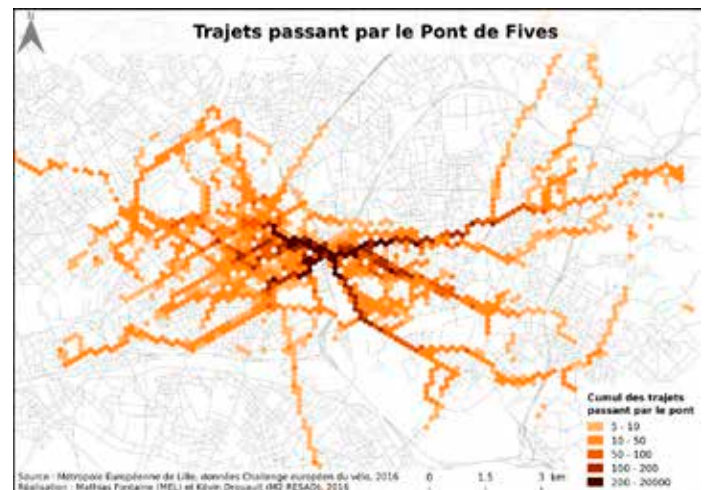


> Aujourd'hui, de nombreux barreaux sont aménagés



> Demain, un réseau continu et hiérarchisé

Le système de vélos en libre partage V'lille, lancé en 2011 et fort de 200 stations, 30 abris pour l'intermodalité avec le réseau urbain répartis dans la MEL, connaît un succès disparate. S'il est fort utilisé à Lille, il l'est beaucoup moins dans les autres villes de la métropole. Cette situation trouve son explication dans une demande plus faible en faveur du vélo, un plus grand sentiment d'insécurité routière, et, plus généralement, une population qui se sent moins concernée par ce type de service. Il est donc essentiel pour la MEL de développer une politique active relative à la pratique du vélo. C'est précisément l'objectif recherché par la participation au Challenge européen du Vélo qui rencontre un vif succès depuis 4 ans. Cette opération permet de mobiliser les citoyens, les entreprises et les communes autour d'un projet commun d'utilisation des modes actifs et d'ainsi contribuer efficacement aux changements d'habitudes. Cerise sur la gâteau, les données anonymisées récoltées durant le challenge (itinéraires des participants, distance, temps de parcours, etc. sont récoltés par GPS) donnent à la MEL une masse d'informations utiles sur les flux cyclistes (voir carte des chaleurs – heatmap) et les besoins en déplacements!



La mise en concordance des données récoltées avec la programmation 2020 permettra le cas échéant d'affiner certains projets en tenant mieux compte de la réalité de terrain ou d'identifier des points noirs.



## LA MARCHÉ À LA TRAÎNE...

La Métropole européenne de Lille développe actuellement une série d'actions au bénéfice de la marche. Outre son activité sur la qualité de l'espace public et la modération des vitesses, elle travaille sur la suppression des masques de visibilité et l'écomobilité scolaire. Ce dernier point est d'ailleurs fort similaire aux actions entreprises en Région de Bruxelles-Capitale et dans les 19 communes : campagnes de sensibilisation telles qu'Emile le serpent mobile, Plan de Déplacements scolaires (PDS), etc.

Toutefois, tout comme à Bruxelles, force est de constater que la marche ne bénéficie peut-être pas encore aujourd'hui de toute l'attention qu'elle mérite compte tenu de l'énorme potentiel qu'elle représente en milieu urbain. Les résultats de l'enquête déplacements de 2016 tendent d'ailleurs à le confirmer avec un léger recul de la part modale de la marche.

Contrairement à Bruxelles, il n'existe pas de plan piéton et le réseau structurant en la matière n'a pas encore été établi. Bruxelles Mobilité s'est d'ailleurs proposée d'accompagner son homologue français dans la définition de sa politique en faveur des piétons sur base des expériences mises en œuvre à Bruxelles.

## L'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE, DES ESPACES OUVERTS AU PUBLIC ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

La stratégie d'accessibilité de la MEL s'est développée en deux grands axes au sein du PDU :

- La priorisation des itinéraires à rendre accessibles et les diagnostics de terrain en vue de la programmation d'interventions spécifiques.
- La sensibilisation des acteurs, la production de référentiels techniques et pédagogiques et la prise en compte de l'accessibilité dans les opérations courantes (entretien, etc.).

Dans son PDU, la MEL a traduit sa stratégie en 13 actions concernant l'accessibilité de la voirie :

1. Élaborer un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)
2. Favoriser l'accessibilité des déplacements au cœur des DIVAT (Disque de Valorisation des Axes de Transports)
3. Traiter l'ensemble des traversées piétonnes à proximité immédiate des arrêts de bus
4. Favoriser l'accessibilité des ERP (Etablissements Recevants du Public) communautaires

5. Favoriser l'accessibilité des cheminements de l'Espace Naturel Lille Métropole
6. Aménager au moins un itinéraire structurant par commune d'ici 2020 (100 km)
7. Poursuivre une intégration systématique de l'accessibilité PMR dans les projets nouveaux et dans la maintenance
8. Élaborer un guide d'application à l'usage des techniciens.
9. Organiser le stationnement pour les PMR
10. Poursuivre l'équipement en feux sonores
11. Adapter les dispositifs d'orientation et de repérage dans la ville
12. Améliorer les déplacements des PMR dans les situations de perturbation de voirie
13. Mettre en place une communication en ligne facilitée

La métropole lilloise, comme toutes les villes en France, a donc fort logiquement réalisé tout d'abord un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) et s'attache aujourd'hui à le mettre en pratique. Ce plan est un document programmatif visant à « sanctuariser » des opérations spécifiques sur la mise en accessibilité d'itinéraires. La partie opérationnelle du PAVE a été axée prioritairement sur les itinéraires autour des transports collectifs et l'accompagnement local des communes.

Pour atteindre son objectif et sensibiliser les parties prenantes à l'intégration des prescriptions d'accessibilité au quotidien, la métropole a eu l'excellente idée de former et mettre en situation de handicap plus de 250 techniciens de maîtrise d'ouvrage ! Elle a par ailleurs produit des documentations de référence et de sensibilisation qui doivent pousser les acteurs à prendre en compte la notion d'accessibilité aussi bien en phase de conception qu'en phase de chantier. Pour renforcer encore sa politique, la MEL a engagé un chargé de mission « accessibilité », lui-même en situation de handicap, capable d'émettre des recommandations lors de la phase de conception et de chantier et de contrôler la qualité des travaux. Il est en effet essentiel d'assurer une surveillance régulière des travaux car toute mauvaise exécution met à mal l'accessibilité du nouvel aménagement.

L'accessibilité ne se limite pas à la voirie et aux espaces publics mais doit trouver son prolongement dans les transports en commun. Ainsi, le métro, les tramways et les bus de la MEL sont aujourd'hui pour la plupart accessibles aux personnes en situation de handicap (équipements sonores et visuels, planchers bas, palettes de bus rétractables, etc.).



Pour assurer la poursuite de la mise en accessibilité du réseau de transport conformément à la réglementation, la MEL s'est dotée d'un Schéma Directeur d'Accessibilité aux Transports collectifs – 2016/2019. Il identifie les points d'arrêts prioritaires et précise les dérogations en cas d'impossibilité technique avérée et les mesures de substitution pour pallier les dérogations. Pour les personnes ne pouvant pas emprunter les transports en commun en raison de la lourdeur de leur handicap, la MEL a développé Handipole. Il s'agit d'un service public de transport adapté aux personnes à mobilité réduite qui s'adresse à quiconque dans l'incapacité d'utiliser les transports en commun traditionnels et détenteur d'une carte d'invalidité d'au moins 80%. Le passage devant une Commission d'accès valide ou pas le droit d'en bénéficier. Un membre de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité (CIA) participe à chaque réunion de cette Commission d'accès pour être garant de son bon déroulement.

Pour faire face aux incivilités de la vie quotidienne et favoriser la mobilité et l'accessibilité de tous dans les transports en commun et les espaces publics, la MEL a développé des campagnes de sensibilisation aux bons gestes citoyens. Il s'agissait de faire comprendre à tous que, dans leurs pratiques quotidiennes, ils peuvent lever les obstacles rencontrés par les PMR.

La MEL a par ailleurs aussi développé un jeu gratuit interactif (<https://www.melcity.fr/>).



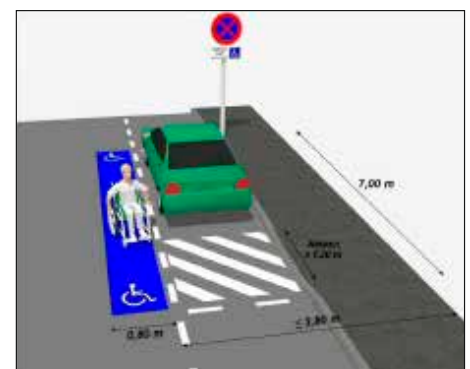
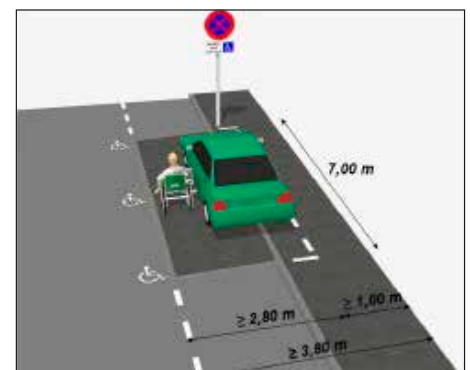
Le joueur y est confronté aux obstacles qui contraignent la mobilité des personnes en situation de handicap dans leurs déplacements quotidiens autour de quatre lieux (transport/voirie, commerce, travail et domicile). Plus le joueur prend en photo des problèmes d'accessibilité, plus il débloque des aménagements qui faciliteront les déplacements de 4 personnages souffrant de différents handicaps, mais il lui faut aussi convaincre le responsable du lieu (bailleur, employeur...) avec ses preuves. Au fur et à mesure que le score augmente, le joueur gagne des mini jeux sportifs adaptés (kin-ball, basket fauteuil, course de joëlette et cécifoot). Les pouvoirs publics peuvent utiliser ce jeu lors de conseils municipaux d'enfants ou lors de formations de leurs agents par exemple. Des enseignants peuvent aussi y avoir recours dans le cadre d'activités pédagogiques.

## DES SOLUTIONS POUR LE STATIONNEMENT PMR

Les lois, décrets et arrêtés français imposent aujourd'hui qu'au moins 2% de l'offre de stationnement soit réservé aux PMR de manière homogène et que la largeur des places soit de minimum 3,30 m. Cette dernière contrainte technique transforme souvent l'aménagement des places PMR en véritable casse-tête car les emprises urbaines réduites ne permettent pas toujours de réaliser des places aux normes souhaitées. A titre d'exemple, la largeur moyenne des emprises « trottoir + stationnement » de Lille

Métropole est de 4,20 m. Tenant compte d'une largeur minimum de 3,30 pour le stationnement, cela ne laisserait que 0,90 m pour le trottoir, ce qui est insuffisant. La MEL n'a donc d'autres choix que de fréquemment recourir à des dérogations... En cas d'impossibilité technique avérée, la loi française prévoit une procédure de demande de dérogation auprès de la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité. Cette dernière a convenu de deux solutions dérogatoires types prévoyant soit une réduction de la largeur de la place à minimum 2,80 m (avec un passage ponctuel de trottoir réduit à 1 m), soit une largeur de place traditionnelle mais avec la mise en œuvre d'une bande bleue de 0,80 m en chaussée. Ainsi, près de 1.200 dossiers ont reçu un avis favorable depuis la mise en place des dérogations sur le territoire de la MEL depuis 2010.

Qu'il s'agisse d'une place PMR aux normes ou d'une place PMR avec dérogation, le respect des réglementations représente un



coût important dont les pouvoirs publics doivent tenir compte dans leurs travaux budgétaires, tout comme les délais de mise en œuvre parfois fort longs. La MEL estime entre 5.000 et 10.000 euros le budget nécessaire pour une place aux normes (fil

d'eau, abaissé de bordure ou plain-pied, etc.) et entre 400 et plus de 3.000 euros pour une place avec dérogation (allant d'une simple signalisation à un aménagement de plain-pied). L'assouplissement des règles européennes pour l'attribution des cartes de stationnement pour personnes handicapées a eu pour conséquence un accroissement des demandes individuelles pour l'aménagement de places réservées aux PMR (renforcé par la fausse idée selon laquelle une carte = une place attirée) et une augmentation des budgets nécessaires à leurs aménagements. Face à ce constat, la MEL a réalisé en 2012 une étude visant à définir des critères de répartition des places PMR et des principes types d'implantation en vue de créer un maillage cohérent et efficace basé sur des inter-distances moyennes d'une centaine de mètres maximum entre places PMR. Cette stratégie, tout en respectant la volonté d'homogénéité de répartition évoquée dans la réglementation, présente plusieurs avantages :

- Dépersonnaliser les emplacements réalisés (limitation des réalisations en face des domiciles).
- Faciliter l'usage des emplacements (via leur implantation régulière).
- Améliorer l'accessibilité automobile des PMR (en tenant mieux compte des équipements existant déjà).
- Optimiser les coûts de réalisation (en mutualisant des emplacements et en les rendant plus durables).

La stratégie mise en place se heurte principalement à l'incompréhension des personnes en situation de handicap titulaires d'une carte de stationnement qui s'estiment en droit d'obtenir une place devant leur domicile et la difficulté pour les communes de le refuser.

## DES VISITES SUR LE TERRAIN POUR MIEUX COMPRENDRE LES ENJEUX

Les participants à la journée d'étude ont pris part dans l'après-midi à des visites thématiques de terrain. Celle spécifiquement axée sur l'accessibilité des PMR a présenté certains équipements, tels que crèche, école ou salle de sport, qui ont été aménagés en fonction de cette problématique. Les participants plus intéressés par la question du stationnement ont pu découvrir des zones réglementées différemment selon les communes, un dépôt minute à proximité des gares, la manière dont la métropole traite le stationnement des cars interurbains et, enfin, un parc en ouvrage et son mode de gestion par la MEL. Un troisième groupe a, quant à lui, réalisé un itinéraire en espaces publics qui l'a emmené dans les environs du stade Pierre Mauroy afin de découvrir une zone de rencontre sur le territoire du campus de l'Université des Sciences et Technologies de Lille 1, les aménagements aux

abords du Grand Stade (aménagements de guidage et éléments de repérage pour malvoyants, ...) ainsi que la requalification d'un boulevard routier en boulevard urbain (couloir bus en insertion centrale, piste cyclable).

## CONCLUSIONS

Cette visite à Lille qui rassemblait les conseillers en mobilité et les responsables égalité des chances des communes a permis une rencontre rare entre ceux-ci. Parfois, les fonctionnaires d'une même commune ne s'étaient même jamais rencontrés ! L'objectif de mise en réseau, cher à Bruxelles Mobilité et Brulocalis, a donc été pleinement atteint.

Cette visite a permis également de découvrir des réalisations concrètes de mise en accessibilité dont une partie découle de la mise en œuvre du PAVE lillois. Il s'agissait donc d'une belle expérience pour les communes bruxelloises et la Région, en pleine réflexion actuellement sur la mise en œuvre de plans d'accessibilité. Et l'expérience lilloise confirme toute l'importance de la concertation entre les pouvoirs publics et les usagers dans l'établissement d'une telle politique.

Il ressort enfin que l'accessibilité, pour porter ses fruits, doit être une politique transversale : rien ne sert d'avoir des transports publics accessibles si l'espace public, les logements ou les sites ouverts au public ne le sont pas... Seule une politique globale d'accessibilité profiterait à tous et permettrait de rendre l'autonomie à toute personne tout au long de sa vie (rappelons que seuls 20% des handicaps sont déjà présents à la naissance). Gageons que le projet de Plan Régional de Développement Durable actuellement à l'enquête publique et disposant d'un chapitre PMR ne se limite pas à de simples mesures correctrices en matière d'accessibilité, mais ambitionne bien de développer une politique réellement transversale en la matière.

### Avec la collaboration de :

**Pierre-Jean Bertrand et Grégory Moors pour Bruxelles Mobilité**

**Virginie Randaxhe et Barbara Decupere pour Brulocalis**

**...et l'équipe de la MEL sans qui cette belle journée d'étude n'aurait jamais pu voir le jour: Laurence POUILLAUDE, Hélène MARIN LEPOUTRE, Mathias FONTAINE, Marc COURBOT, Isabelle SMAGHUE, Olivier ASSELIN et Alexandre ROUSSEAU**

> Erik Caelen - conseiller mobilité - Brulocalis  
 Virginie Randaxhe - conseillère mobilité - Brulocalis

## CLAP FINAL POUR LES B22 ET B23

La Secrétaire d'État bruxelloise à la Sécurité routière Bianca Debaets et le Ministre bruxellois de la Mobilité Pascal Smet ont décidé, via un arrêté ministériel, l'obligation de l'installation des panneaux indicateurs (B22 et B23) permettant aux cyclistes de tourner à droite ou d'aller tout droit même quand le feu est orange ou rouge.

Pour rappel, depuis la 6e Réforme de l'État, les Régions sont compétentes pour la détermination du placement de la signalisation routière. La mise en œuvre de cette mesure à Bruxelles – parfois décriée à tort - a été discutée à de nombreuses reprises au sein des groupes de travail organisés par Brulocalis ou encore lors des réunions de la section spécialisée « vélo » de la Commission régionale de la Mobilité. Via une modification de l'article 67.4.3° du Code de la Route, par arrêté ministériel, la Région bruxelloise devient désormais la première Région du pays à rendre le placement des panneaux B22 et B23 obligatoire. Il se généralisera dès le second trimestre 2017 à tous les carrefours avec feux de signalisation de la Région ou des communes, sauf si les conditions de sécurité ne le permettent pas. Bruxelles Mobilité gère au total 475 carrefours régionaux avec feux de signalisation et, jusqu'à ce jour, 348 panneaux B22 et B23 y ont déjà été installés. Une quarantaine d'autres le seront dans les mois à venir.

Au cours de la législature précédente, et après une phase test en 2011, des panneaux

routiers B22 et B23 permettant aux cyclistes de tourner à droite ou d'aller tout droit malgré un feu orange ou rouge avaient déjà été installés au niveau de quelques carrefours régionaux bruxellois. Cette mise en place s'est poursuivie et accélérée dans le courant de la législature actuelle. La plupart des communes ont, elles aussi, entamé l'installation de ces panneaux sur les quelques carrefours équipés de feux de signalisation sur voirie communale, malgré quelques questionnements encore en cours sur la clarté de la législation en la matière.

Dans un souci d'uniformité, de cohérence et de généralisation de ces panneaux sur l'ensemble de la Région, la Secrétaire d'État bruxelloise à la Sécurité routière Bianca Debaets et le Ministre de la Mobilité Pascal Smet ont donc modifié la législation pour davantage de clarté. Désormais, via l'insertion d'un nouvel article 8.13 dans l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, ces panneaux devront obligatoirement être installés à tous les

carrefours à feux de signalisation, sauf en cas de problème de visibilité ou de configuration particulière. Dans ce cas, une justification précise devra être fournie. Il s'agira dorénavant d'une obligation, aussi pour les communes, et le non-placement deviendra l'exception, qui devra donc être justifiée.

Cette disposition n'est pas neuve puisqu'elle existe déjà depuis 1990 aux Pays-Bas et qu'on la retrouve aussi en France et en Allemagne. Ce type de panneaux permet aux cyclistes de ne plus perdre 1/5<sup>ème</sup> de leur temps de trajet devant un feu rouge. « *En termes de sécurité routière, les meilleures garanties sont offertes puisqu'on n'installe pas ces panneaux à des carrefours complexes et qu'on rappelle aux cyclistes la priorité à accorder aux piétons* », précise Bianca Debaets, Secrétaire d'État bruxelloise en charge de la Sécurité routière.

« *L'observatoire du vélo 2015 recommandait d'harmoniser l'utilisation des panneaux tourne à droite pour les cyclistes. Nous y répondons en les généralisant. Jusqu'ici, les feux de signalisation étaient surtout pensés et configurés pour la circulation automobile. Avec la généralisation de ces panneaux la Région offre une vraie solution pour les cyclistes en leur simplifiant la vie et en leur permettant d'accélérer leur déplacement* », précise-t-on au niveau du cabinet du Ministre bruxellois de la mobilité Pascal Smet.

La généralisation du placement des panneaux de signalisation B22 et B23 s'inscrit précisément dans l'objectif de favoriser la « cyclabilité » de l'ensemble des routes au sein de la Région et de ses 19 communes. Cette mesure permet de favoriser la circulation étant donné que les cyclistes ne doivent plus attendre inutilement aux feux de signalisation.

La Région compte donc bien sur cette mesure pour augmenter encore l'attractivité du vélo en son sein et contribuer ainsi aux objectifs de transfert modal qu'elle s'est fixés.





> Erik Caelen - conseiller mobilité - Brulocalis

# MODIFICATIONS RÉCENTES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE

Depuis le mois d'octobre 2016, le Code de la Route belge a subi plusieurs modifications importantes. Le Moniteur de la Mobilité propose donc, en collaboration avec Inforum et le Service Règlementation du SPF Mobilité, un aperçu de ces changements qui auront un impact sensible sur le travail quotidien des gestionnaires de la voirie et des forces de l'ordre.

## 1. SPEED PEDELECS ET CYCLES MOTORISÉS (inforum 303699)

Les personnes qui utilisent un e-bike rapide ou speed pedelec doivent désormais avoir un permis de conduire, immatriculer leur vélo et disposer d'une plaque d'immatriculation. Une assurance n'est nécessaire que pour les vélos ayant un moteur pouvant fonctionner de manière autonome sans qu'on ait besoin de pédaler.

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2016, on distingue 3 catégories de vélos électriques :

- les vélos électriques (avec assistance au pédalage) : pour cette catégorie, la législation ne change pas ;
- les vélos motorisés ;
- les speed pedelecs.

L'arrêté modifie plusieurs définitions :

- les engins de déplacement motorisés doivent désormais avoir une roue ou plus au lieu de deux ;
- les speed pedelecs sont ajoutés à la définition de cyclomoteurs ;
- une nouvelle définition est instaurée pour les vélos électriques, à savoir les cycles motorisés ;
- la masse maximale à vide des quadricycles à moteur est augmentée de 400 à 450 kg et de 550 à 600 kg pour les véhicules affectés au transport de choses ;
- la définition d'un chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers est adaptée. On y ajoute les conducteurs de speed pedelecs et le signal peut également concerner une partie de la voie publique ;
- la définition du terme « piéton » est également adaptée pour inclure les personnes qui conduisent

| Différence entre un vélo électrique, un cycle motorisé et un speed pedelec |                                   |  |   |
|--|-----------------------------------|--|---|
|  | Vélo électrique                   | Cycle motorisé   | Speed pedelec   |
| Puissance  | ≤ 250 W                           | ≤ 1000 W   | ≤ 4000 W  |
| Vitesse limitée par construction   | Max. 25 km/h                      | Max. 25 km/h   | Max. 45 km/h  |
| Alimentation du système auxiliaire de propulsion                           | Assistance au pédalage uniquement | But premier = assistance au pédalage   | But premier = assistance au pédalage  |
| Âge  | /                                 | 16 ans   | 16 ans  |
| Casque   | Non                               | Non  | Casque de vélo ou casque de cyclomoteur   |
| Permis de conduire   | Non                               | Non  | Permis AM (personnes nées après le 14/2/1961)   |
| Assurance  | Non                               | Non, si uniquement assistance au pédalage<br>Oui, si assistance au pédalage et moteur fonctionnant de manière autonome | Non si uniquement assistance au pédalage<br>Oui, si assistance au pédalage et moteur fonctionnant de manière autonome |
| Immatriculation et plaque d'immatriculation                                | Non                               | Non  | Oui   |
| Certificat de conformité   | Non                               | Oui  | Oui   |
| Règles de circulation applicables  | Vélos                             | Cycles (vélos)   | Cyclomoteurs  |

à la main un cycle motorisé. Le terme de « malade » est remplacé par « chaise roulante », qui est plus adapté;

- la définition d'une bande réservée aux heures de pointe est instaurée.

Par ailleurs, la formulation de l'article qui définit les règles pour les utilisateurs d'engins de déplacement est simplifiée. Le terme 'règles' est remplacé par le terme 'prescriptions', ce qui indique clairement qu'outre les règles, les signaux routiers doivent également être respectés.

Les règles pour les conducteurs de cycles motorisés sont dorénavant définies dans un nouvel article 7ter. Les conducteurs de cycles motorisés à deux roues suivent les mêmes règles et la même signalisation routière que les cyclistes. Les conducteurs de cycles motorisés à trois ou quatre roues suivent, quant à eux, les mêmes prescriptions que les conducteurs de cycles à trois ou quatre roues.

L'âge minimal de 16 ans est requis pour conduire un cycle motorisé.

Étant donné que les speed pedelecs doivent suivre les mêmes prescriptions que les cyclomoteurs de classe B, ils doivent emprunter la piste cyclable lorsque la vitesse maximale autorisée sur la voie publique est égale ou supérieure à 50 km/h. Lorsque la vitesse maximale est inférieure à 50 km/h, ils peuvent choisir : soit emprunter la piste cyclable, soit la chaussée. Le signal D7 peut être complété par un panneau additionnel du modèle M13, M14, M15 ou M16 pour obliger ou empêcher les conducteurs de speed pedelecs d'emprunter la piste cyclable.



M13



M14



M15



M16

L'article 22quinquies est adapté afin que les conducteurs de speed pedelecs puissent

également emprunter des chemins ou parties d'une voie publique réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers.



F99a



F101a

L'article 22octies, circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers, est également adapté en ce sens. Les conducteurs de véhicules attelés sont également autorisés sur ces chemins à condition que le symbole d'un véhicule agricole soit reproduit sur le signal. En effet, la logique veut que lorsqu'un chemin est accessible aux véhicules agricoles, ce soit également le cas pour les véhicules attelés.



F99c



F101c

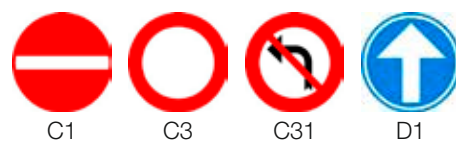
Les conducteurs et passagers de speed pedelecs doivent porter un casque. Ils ont toutefois le choix entre un casque de vélo et un casque de cyclomoteur. Le casque de vélo doit cependant offrir une protection aux tempes et à l'arrière de la tête.

Étant donné que les personnes qui conduisent à la main un cycle motorisé ou un speed pedelec doivent respectivement suivre les mêmes prescriptions que les cyclistes et les conducteurs d'un cyclomoteur de classe B, ils doivent donc aussi emprunter la chaussée s'ils causent une gêne importante pour les piétons. En outre, le terme 'vélo' est remplacé par 'cycle' dans l'article 42.2.1. Lorsqu'ils empruntent la chaussée, ils doivent circuler du côté droit dans le sens de leur marche.

L'article 44.4 du règlement de la circulation est adapté, si bien que les cycles motorisés ne peuvent pas non plus porter plus de personnes que le nombre de sièges. Le même article est adapté afin que les cycles et cycles motorisés (auparavant, cela s'appliquait uniquement aux bicyclettes) puissent aussi transporter des personnes dans une remorque.

Il est également stipulé que ces véhicules ne peuvent tracter qu'une seule remorque, tel que c'était prévu uniquement pour les vélos auparavant.

Comme c'est actuellement le cas pour les vélos et cyclomoteurs de classe A, le gestionnaire de voirie peut également ouvrir une rue à sens unique aux speed pedelecs dans le sens opposé. À cet effet, les panneaux additionnels M11 ou M12 peuvent être combinés au signal C1, C2 ou C3. Les signaux D1 peuvent également être complétés par les panneaux additionnels M11 et M12.



M11

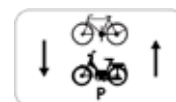


M12

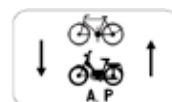
Le signal routier F19 peut être complété par les panneaux additionnels M17 ou M18 si les speed pedelecs peuvent circuler dans le sens opposé.



F19



M17



M18

Le stationnement peut être réservé respectivement aux speed pedelecs ainsi qu'aux vélos et speed pedelecs par les panneaux additionnels M19 et M20.



E9a



M19



M20

## 2. BANDE RÉSERVÉE AUX HEURES DE POINTE (inforum 303699)

Un nouvel article 22decies est ajouté pour définir les règles de circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe. Une bande réservée aux heures de pointe est une partie de la voie publique délimitée par un marquage sous la forme d'une ligne discontinue constituée de traits plus rapprochés et plus longs que ceux prévus pour le marquage des bandes de circulation.



Il est interdit d'emprunter une bande réservée aux heures de pointe si le feu rouge a la forme d'une croix ou si les signaux lumineux de circulation sont hors service, sauf :

- pour les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente ;
- pour les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée ;
- pour les dépanneuses afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée ;
- pour accéder ou sortir de l'autoroute ;
- pour changer de direction.

Dans l'article 9.5, le renvoi à l'article 63.2 est supprimé et remplacé par un renvoi au nouvel article 62bis. Les signaux lumineux de circulation qui sont placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de la voie publique ont la signification suivante :

- une croix rouge signifie qu'il est interdit d'emprunter la bande de circulation ou la partie de la voie publique ;
- une flèche orange, éventuellement clignotante, dont la pointe est dirigée vers le bas signifie qu'il est interdit d'emprunter la bande de circulation ou la partie de la voie publique, sauf pour quitter la bande de circulation ou la partie de la voie publique dans le sens indiqué par la flèche ;
- une flèche verte dont la pointe est dirigée vers le bas signifie que la bande de circulation ou la partie de la voie publique peut être empruntée ;

• les usagers suivants ne sont pas tenus de respecter les signaux lumineux de circulation sous la forme d'une croix rouge ou d'une flèche orange oblique dont la pointe est dirigée vers le bas lorsqu'ils empruntent la bande d'arrêt d'urgence :

- les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission urgente ;
- les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée ;
- les dépanneuses afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée.

## 3. INTERVALLE ENTRE LES VÉHICULES (inforum 303699)

Une exception aux règles relatives à l'intervalle entre les véhicules en vigueur en dehors des agglomérations est introduite pour les véhicules et trains de véhicules qui sont utilisés dans le cadre de projets-pilotes dont l'objectif est de faire circuler ces véhicules et trains de véhicules à courte distance les uns des autres.

## 4. AUTOROUTES ET ROUTES POUR AUTOMOBILES (inforum 303699)

Les essais techniques avec des prototypes de véhicules ne sont plus interdits sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

## 5. SIGNAUX RELATIFS AU CHOIX DE LA BANDE DE CIRCULATION ET SIGNAUX AU-DESSUS DES BANDES DE CIRCULATION (inforum 303699)

Actuellement, les signaux peuvent non seulement être placés au-dessus des bandes de circulation, mais aussi au-dessus des autres parties de la voie publique, comme par exemple un site spécial franchissable.

La légende du signal F15 prescrivant le choix d'une direction est modifiée. Outre les flèches avec pointe vers le bas, les gestionnaires peuvent également placer des flèches avec pointe vers le haut sur le signal F15. Des études révèlent en effet que les flèches avec pointe vers le haut exercent une influence favorable sur la fluidité, ce qui profite également

à la sécurité routière. Ce système est également appliqué aux Pays-Bas.



F15

Les art. 2.15.2, 2.17, 2.20, 2.34, 2.46, 7bis, 8.2, 9.1.2, 9.5, 18.2, 21.6, 22quinquies, 22octies, 36, 42.2.1, 42.2.2, 44.4, 62bis, 65.2, 65.4, 68.4, 69.4, 70.2.1, 71.2 et 71.3 du Règlement de la circulation sont modifiés. Les art. 2.15.3, 2.64, 7ter, 22decies en 72.7 sont introduits, l'art. 63.2 est supprimé.

## 6. LOI MODIFIANT LES INFRACTIONS PAR DEGRÉ (inforum 303806)

Le non-respect du signal C21 (accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée) constituait une infraction du premier degré. Depuis fin 2016, cette loi fait du non-respect de ce signal une infraction du troisième degré, ce qui signifie que les sanctions y afférentes sont plus élevées.

L'article 3 de l'AR du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la Loi relative à la police de la circulation routière est modifié.



F15

## 7. AGENTS QUALIFIÉS (inforum 306352)

Il est inséré un point 1°/1 dans l'art. 3 du Code de la Route afin que le personnel du cadre administratif et logistique de la police fédérale et locale soit qualifié pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière en ce qui concerne les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, en présence ou en l'absence d'un agent qualifié.



# LE CARNET D'ADRESSES :

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

| NOM                  | ADRESSE                    | COMMUNE                   | TÉL          | FAX          | E-MAIL                            |
|----------------------|----------------------------|---------------------------|--------------|--------------|-----------------------------------|
| Sailliez Laurence    | Rue Van Lint 6             | 1070 Anderlecht           | 02/526.21.52 | 02/520.20.91 | lsailliez@anderlecht.irisnet.be   |
| Cumps Christian      | Rue E. Idiers 12-14        | 1160 Auderghem            | 02/676.48.76 | 02/660.98.38 | mobilite@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  |
| Schollaert Jan       | Bld. Anspach 6             | 1000 Bruxelles            | 02/279.29.19 | 02/279.21.59 | Jan.schollaert@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 Maité         | 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.brussels        |
| Defuisseaux Geoffrey | Rue du Comte de Flandre 20 | 1080 Molenbeek-St-Jean    | 02/412.36.24 | 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 Brulocalis** via ce lien [www.avcb-vsgb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html](http://www.avcb-vsgb.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.

