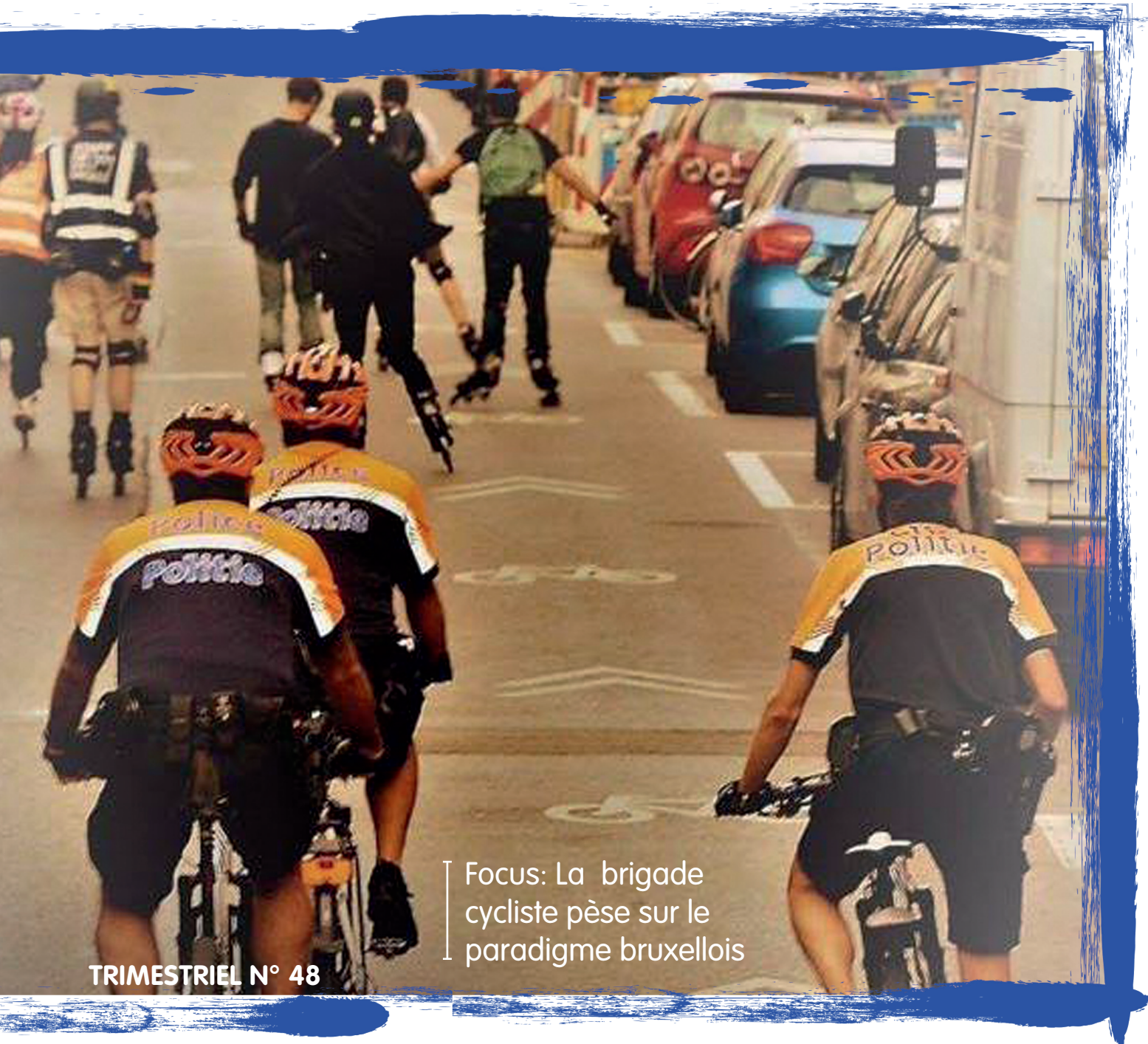


 **ACTU**  
Charte SAVE

 **ÉCHO DE LA RÉGION**  
Place aux piétons

 **NOS COMMUNES**  
Good Move  
L'avis des communes

# MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Focus: La brigade cycliste pèse sur le paradigme bruxellois

TRIMESTRIEL N° 48



**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 :

Barbara Decupere, Cabinet Els Ampe,  
Laurence Willemse, Joëlle Vandevoorde,  
Guillaume Servonnat, Marie Noëlle  
Collard, Julie Godart, Grégory Moors,  
Pierre-Jean Bertrand, Katrijn Van Beek,  
Sophie van den Berghe, Anne-Cécile  
Collignon

TRADUCTION :

Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

PHOTO DE COUVERTURE :

Copyright bel-pictures.be

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

### SOUS LA LOUPE

LA BRIGADE CYCLISTE PÈSE  
SUR LE PARADIGME DE MOBILITÉ BRUXELLOIS :  
RENCONTRE AVEC DAVID STEVENS..... 04

### ACTUALITÉS

LE SITE WEB DE BRUXELLES MOBILITÉ FAIT PEAU NEUVE..... 08

### ACTUALITÉS

LE PROJET SAVE EN QUELQUES MOTS..... 08

### ACTUALITÉS

MAESTROMOBILE :  
LE GRAND JEU URBAIN POUR UNE MOBILITÉ PLURIELLE..... 09

### ÉCHO DE LA RÉGION

BE WALKING, BE.BRUSSELS :  
SENSIBILISER AU DÉPLACEMENT  
À PIED EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ..... 12

### ÉCHO DE LA RÉGION

LE BREVET DU PIÉTON,  
POUR SE DÉPLACER À PIED EN TOUTE SÉCURITÉ ! ..... 14

### ÉCHO DE LA RÉGION

TOUS EN SELLE AVEC BIKE FOR BRUSSELS ! ..... 17

### NOS COMMUNES

GOOD MOVE -  
LES COMMUNES BRUXELLOISES DONNENT LEUR AVIS ..... 18

### NOS COMMUNES

L'AVIS DES MOTARDS COMPTE :  
LA COMMISSION MOTO DE LA VILLE DE BRUXELLES..... 22

### INTERNATIONAL

LE VÉLO, PLUS QU'UN MOYEN DE TRANSPORT,  
LE SYMBOLE DE LA LIBERTÉ ..... 23

Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année... avec Bob!

*La rédaction*



**et fière de l'être.**

> Propos recueillis par Sophie van den Berghé – conseillère mobilité - Brulocalis

# LA BRIGADE CYCLISTE PÈSE SUR LE PARADIGME DE MOBILITÉ BRUXELLOIS : RENCONTRE AVEC DAVID STEVENS

Habillés d'orange, chevauchant leur VTT dernier cri, jouissant d'une excellente connaissance du terrain, ils débordent de motivation, aiment profondément leur ville et veulent apporter du changement : nous vous présentons la brigade cycliste du service circulation de la zone de police (ZP) Bruxelles-Capitale Ixelles. Dirigée par l'inspecteur principal David Stevens, elle sillonne les rues du centre pour améliorer la qualité de vie de ses habitants tout en encourageant un changement de mentalité. David Stevens nous parle de son métier avec énormément de passion.



> David Stevens

## EVOLUTION DE LA BRIGADE CYCLISTE

Suite à un subside régional en 2005, la police de la zone de Bruxelles-Capitale Ixelles forme, au sein de sa Direction Trafic, sa première brigade cycliste pour le Pentagone. David Stevens fait partie des six agents alors engagés. « On a créé la brigade avant même de s'être demandé ce qu'on pouvait en faire et quelle différence on pouvait apporter par rapport à la voiture ». Ses agents commencent à sécuriser les zones piétonnes, les pistes cyclables et les zones réservées aux transports en commun. Très rapidement, leur présence prend tout son sens et le constat est clair : « si on veut changer le comportement des gens, il faut toucher à leur portefeuille... et donc verbaliser ».

En 2009, l'engagement de douze agents supplémentaires permet un déploiement dans le quartier européen. En plus d'une mission de circulation, leurs tâches s'étendent désormais aux « interventions judiciaires », c'est-à-dire la répression de l'incivilité, des vols de vélos ou de sacs à main,...

Le 1<sup>er</sup> juillet 2017, une nouvelle brigade composée de six agents voit le jour, à Ixelles cette fois, pour opérer dans le quartier de Matonge qui souffre d'une forte pression automobile et de nombreux problèmes de stationnement. La commune d'Ixelles a voulu créer un changement et cette nouvelle brigade en est le reflet. Elle concrétise les politiques communales en la matière. Les premiers retours sont très positifs et la police parle même de doubler les effectifs pour l'année prochaine.

Enfin, à finalisation de ces lignes, une nouvelle brigade cycliste qui sera composée de six personnes est en cours de préparation pour Laeken où elle devra gérer, entre autres, les pistes cyclables et les alentours du Heysel, du Stade Roi Baudouin et de l'Atomium.

## QUI SONT LES BIKERS ?

David Stevens : « Au début, nous n'étions guère que de simples policiers, revêtus d'un uniforme ordinaire et montés sur des vélos bas de gamme. Mais petit à petit, on a créé notre propre identité de « biker » en s'inspirant de ce qui se faisait à l'étranger : une identité visuelle basée sur la couleur orange de la tenue, un équipement complet au look branché et sérieux... et des vélos de niveau professionnel. Les gens ne pensent plus « Ah ! C'est encore un policier qui a été puni et qui ne peut pas rouler en voiture ! ». Il y a au contraire désormais une grande fierté de faire partie des bikers. Nous avons une certaine réputation, bien utile dans les quartiers plus difficiles. Nous sommes visibles et la population connaît notre

existence et reconnaît notre autorité : sévère, mais aussi accessible. Le grand atout du vélo est qu'il n'y a pas de carrosserie autour, c'est une toute nouvelle approche de la police. Les gens viennent donc plus facilement vers nous pour nous parler.

Les bikers sont très motivés et ont une excellente connaissance du terrain, ils connaissent les spécificités de chaque quartier et ont de nombreux contacts avec les habitants et les commerçants. La « marque bikers » est une image à maintenir et chaque agent doit respecter la ligne de conduite mise en



> Brigade cycliste ZP Bruxelles-Capitale Ixelles

place pour ne pas la mettre en péril. »

## QUELLES SONT LES MISSIONS DES BIKERS ?

Les douze agents de la Direction Trafic travaillent à temps plein sur la circulation. Leur principale mission est de protéger les usagers faibles. Ils dressent des procès-verbaux à toute personne qui entrave une piste cyclable, un trottoir, un passage piéton ou met les usagers faibles en danger. Petit à petit, les mentalités changent et aujourd'hui on peut faire retirer une grue placée sur une piste cyclable, ce qui n'aurait pas été envisageable en 2005. La situation s'est fortement améliorée. « Au début, on a créé des pistes cyclables mais comme elles étaient alors encore trop peu employées, la répression des infractions qui s'y commettaient n'apparaissait pas comme prioritaire... Maintenant, on constate que les cyclistes et les piétons commencent à prendre leur place. » Les agents collaborent aussi avec les associations cyclistes qui les informent des problèmes rencontrés à un lieu et à une heure données. L'objectif est de faire d'un usager faible, un usager actif fort.

La brigade est également présente tous les jours dans le piétonnier. Au début, tout le monde roulait dans la zone piétonne mais depuis qu'elle en gère les accès, elle commence à être bien respectée et bien sécurisée. « Ce projet a connu beaucoup de critiques dans la presse et de la part des commerçants mais nous en avons vu les aspects positifs. Notre rôle est de venir en appui et d'aider à mettre en œuvre correctement les choix qui sont pris au niveau politique. » Ce n'est bien sûr pas encore parfait et des gros aménagements se révèlent indispensables, mais selon David Stevens, « cette zone représentera la future carte de visite de Bruxelles, comme son

équivalent l'est aujourd'hui pour Gand ». Une réelle relation s'est créée avec les habitants de la zone, les comités de quartier, les commerçants... et même les personnes sans domicile fixe. La brigade a peu à peu gagné leur confiance et est là pour écouter leurs besoins et trouver ensemble des solutions.

Assurer la fluidité et la sécurité des transports en commun fait également partie des missions des bikers. Il faut pouvoir montrer aux automobilistes, souvent coincés dans les embouteillages, qu'il est plus rapide de prendre un bus ou un tram. Ce qui ne se vérifie que si les voies qui y sont dédiées restent libres ! Là aussi, les changements sont perceptibles. « Par exemple, au début, on dressait 150 procès-verbaux par heure sur les couloirs de bus de la rue du Luxembourg. Récemment on en a à peine rédigé trois sur trois heures. Il faut cependant rester vigilants et régulièrement refaire des contrôles. » Mais les bikers ne travaillent pas seuls, ils collaborent avec la STIB et De Lijn. Ces derniers leur priorisent les zones qui posent problème, parfois avec l'appui de photos, ce qui permet à nos cyclistes d'en agencer la résolution.

Les bikers jouent aussi un rôle d'ambassadeurs du vélo à Bruxelles. Ils encadrent la Roller Bike parade, le Marathon de Bruxelles et de nombreuses manifestations et participent activement à la journée sans voitures. Ils connaissent les moindres recoins et peuvent conseiller des itinéraires. Ils développent un meilleur « feeling » des quartiers. La participation à ces événements offre aussi l'occasion de collaborer avec d'autres brigades cyclistes comme celles de la ZP Montgomery ou des ZP Nord et Ouest.

Les bikers sont visibles et omniprésents, ils agissent contre les incivilités et influencent la mobilité à Bruxelles.



(©) Didier Bauweraerts DHNET.BE

## POLITIQUE DE VERBALISATION

En 2016, pas moins de 41 000 procès-verbaux ont été dressés, dont 57 % concernent la protection des

usagers faibles (pistes cyclables, trottoirs et zones piétonnes), 34 % assurent la fluidité des transports en commun et 9 % portent sur d'autres infractions.

« Les gens commencent à connaître notre existence. On parle de nous sur les réseaux sociaux (alertes contrôles, etc.) » David Stevens suit de très près Facebook, Twitter, etc. et y a même communiqué le rapport annuel de la brigade cycliste afin d'informer de la quantité de procès-verbaux qui sont effectués. Les lieux des contrôles sont aussi communiqués. Le message est clair : évitez ces quartiers ou respectez le code de la route.

Mais les bikers ne donnent pas juste des contraventions. Ils suggèrent à chaque fois des alternatives. « Par exemple, un arrêt pour déchargement ne peut jamais être effectué sur une piste cyclable, mais on peut par contre s'arrêter brièvement sur la chaussée. La gêne que cela entraîne est bien moins importante que le danger. En 2005, un automobiliste aurait pu stationner 24h durant sur une piste cyclable sans sanction, aujourd'hui plus personne ne le fait... l'amende de 110 € pousse à réfléchir ! »

Et les poursuites vont bon train. « Avant, le Parquet rechargait à poursuivre les petites infractions (piétonnes ou sur les pistes cyclables). Mais le glissement des infractions de stationnement (à l'exception du stationnement pour personne handicapée) vers le système des sanctions administratives au niveau communal a résolu ce problème. »

## ACTEURS DE CHANGEMENTS

« Douze ans après la création de la première brigade cycliste, on peut dire que nous avons une nouvelle ligne de conduite dont l'objectif est de changer le visage de Bruxelles. Parce qu'on peut prendre de nouvelles mesures et créer de nouvelles pistes cyclables, des zones bus, etc. mais si tout le monde roule dessus, c'est un coup dans l'eau. »

La brigade cycliste est donc là pour soutenir et aider à mettre en œuvre les politiques en la matière. Elle participe par exemple à la « Commission vélo de la Ville ». Elle rend également un avis lors de la création de nouvelles pistes cyclables et suggère parfois des petits aménagements supplémentaires pour les sécuriser (bacs à fleurs ou poteaux).

« Placer un panneau ne suffit pas et on ne peut non plus entièrement se reposer sur la police. Nous ne pouvons pas être là 24h/24. Mais la combinaison d'une bonne infrastructure avec un contrôle de police adapté donne de très bons résultats. C'est un quick win. »

L'objectif des contrôles n'est pas de remplir les caisses de l'État mais d'augmenter la qualité de vie en améliorant la sécurité routière et en diminuant la pression automobile pour rendre les quartiers plus agréables aux habitants. « C'est ce que demandent les habitants. Les sondages attestent que la population craint moins un hypothétique attentat qu'elle ne se trouve agressée par la circulation. Elle veut que ses enfants puissent se déplacer en toute sécurité. »



La brigade a évolué d'une fonction à la base principalement répressive vers un équivalent aux agents de quartiers pour tout ce qui concerne la circulation. Elle établit des constats sur le terrain et recueille les suggestions des habitants. « On est devenus un peu les ambassadeurs pour tout ce qui relève du changement à Bruxelles en termes de mobilité, sécurité routière et amélioration de la qualité de vie. On essaye d'anticiper les problèmes potentiels. Ce n'est pas toujours facile, mais c'est pour la bonne cause, c'est pour le Bruxelles de demain. »

Quand David Stevens émet des propositions, que ce soit au sein de la zone de police ou même à la Région ou à la Ville de Bruxelles, elles sont aujourd'hui souvent prises en compte. « Notre expertise est désormais reconnue. » A l'inverse, la brigade cycliste est là pour appuyer les politiques de la Région ou des communes. « Nous intervenons en soutien du Plan de mobilité de la Région, tout comme de celui de la Ville de Bruxelles. » De la même manière, lorsque de nouvelles mesures sont prises (par exemple, le placement des nouveaux panneaux indicateurs B22 et B23 permettant aux cyclistes de tourner même si le feu est rouge), on demande leur avis. « L'avis des professionnels compte! »

## ET LE FUTUR ?

La brigade cycliste, c'est le futur pour une police locale et proche des gens. Aujourd'hui, bénéficier de douze agents à temps plein dont la mission est de

protéger les usagers faibles, les zones piétonnes et les sites propres des transports en commun résulte d'un choix aussi radical que pionnier à l'échelle de la Belgique et même au-delà. Et ça ne s'arrêtera pas là: « Le projet de doter d'une piste cyclable toute la Petite Ceinture va encore accroître le rôle de la brigade cycliste! Lorsqu'on crée une nouvelle piste cyclable, il faut qu'elle soit respectée, sinon ça n'a pas de sens.

*Auparavant, on pédalait contre le vent... mais ce dernier a maintenant tourné. Les choses avancent doucement mais aussi dans le bon sens. Le sens de ce travail se mesure à l'aune du changement qu'il entend apporter. Le baromètre, ce sont les gens: s'ils disent ne pas constater d'évolution, alors je me dis qu'il y a un problème et j'agis.*

*Une seule frustration: ne pas pouvoir tout changer en même temps. Il faut aller pas à pas et chaque choix demande un réel investissement en temps pour le mener à bien. »*

Mais David Stevens et son équipe y mettent toute leur énergie. « Je crois dans le projet et dans le changement du paradigme de mobilité à Bruxelles... et je crois aussi que ça me donnera du travail jusqu'à ma pension! »

\* \* \*



Copyright: Robert De Cant

> Laurence Willemse – Bruxelles Mobilité

## LE SITE WEB DE BRUXELLES MOBILITÉ FAIT PEAU NEUVE

Le nouveau site de Bruxelles Mobilité est en ligne depuis le 9 octobre. Quoi de neuf au menu ?

Le nouveau portail se veut plus moderne et dynamique. Tant au niveau du visuel que des technologies utilisées, il est par exemple 'responsive', adapté aussi à un usage sur mobiles et tablettes.

Les news en page d'accueil permettront de mettre en avant les dernières actualités.

Le souhait était de centraliser un maximum l'information liée aux compétences de Bruxelles Mobilité. Pour ce, les deux sites web principaux «*Bruxelles Mobilité*» et «*Bruxelles Espaces publics*» ont été fusionnés en un seul site.

Sur [Mobilite.brussels](http://Mobilite.brussels) vous retrouverez les chantiers, les grands projets d'aménagements de l'espace public bruxellois, les campagnes de sensibilisation mobilité et sécurité routière, une carte dynamique reprenant une série d'informations en temps réel (info trafic, stations Villo!, stationnement, lignes STIB, Collecto, etc.), mais aussi du contenu pour les écoles, les entreprises et les professionnels.

Un onglet permet également aux internautes de s'inscrire pour obtenir du contenu sur mesure. Le nouveau portail vous permettra aussi de suivre l'actualité de Bruxelles Mobilité sur les réseaux sociaux, via Twitter et Facebook.

Bonne visite!

> Katrijn Van Beek – Coordinatrice du projet SAVE villes & communes - PEVR

## LE PROJET SAVE EN QUELQUES MOTS

L'association **PEVR (Parents d'enfants victimes de la route)** accompagne et soutient les familles ayant perdu un enfant suite à un accident de la route.

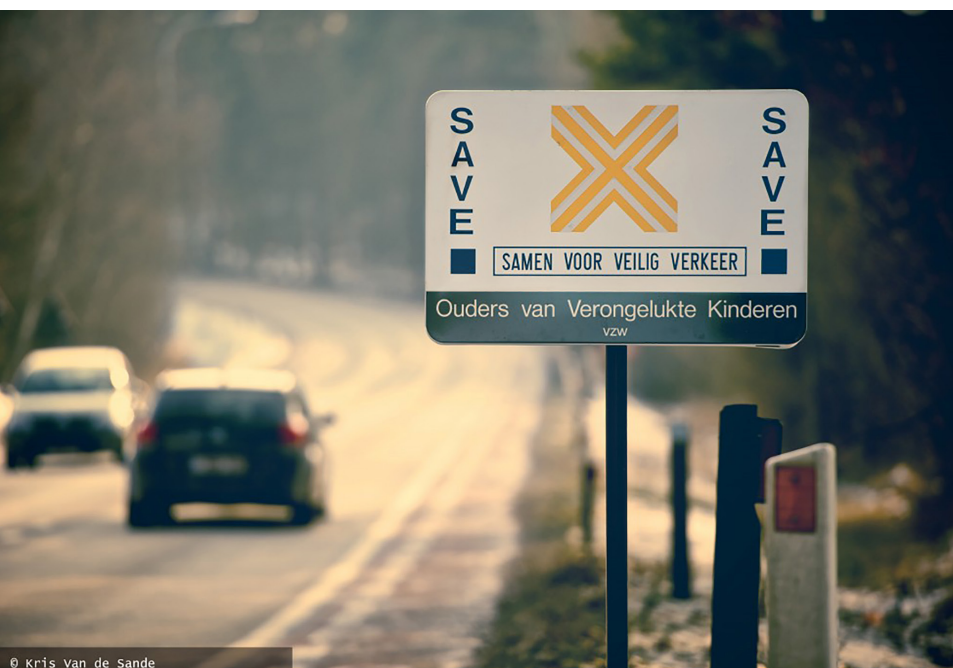
L'association tente de combattre l'insécurité routière, afin de diminuer le nombre d'accidents.

SAVE signifie «**Sauvons la Vie de nos Enfants**».

Grâce à la **charte SAVE Villes & Communes**, l'association PEVR souhaite associer les villes et les communes belges à son combat pour une meilleure sécurité routière. Elle souhaite élaborer une politique de sécurité routière visant non seulement à améliorer la sécurité routière mais aussi de façon plus générale à augmenter la viabilité de la circulation.

Tout comme dans les deux autres régions, l'association voudrait encourager les communes de la Région de Bruxelles-Capitale à 'booster' leur politique en matière de sécurité routière : la secrétaire d'Etat Bianca Debaets, Bruxelles Mobilité et Brulocalis se sont déjà engagés à collaborer.

Voulez-vous également vous associer à l'amélioration de la sécurité routière ? Voulez-vous y réfléchir et agir au sein de vos services communaux, pour vos habitants ou même au niveau intercommunal ? Alors, engagez-vous, avec votre zone de police, comme commune-pilote pour contribuer au renforcement de la sécurité routière. Le coordinateur de projet de l'association PEVR est prêt à vous accompagner tout au long de ce processus.



© Kris Van de Sande



> Guillaume Servonnat – Espaces-Mobilités

# MAESTROMOBILE : LE GRAND JEU URBAIN POUR UNE MOBILITÉ PLURIELLE



MaestroMobile est une ASBL qui regroupe plusieurs structures actives dans leurs domaines respectifs et qui ont décidé de s'unir pour proposer le meilleur « *serious game* » sur la mobilité. C'est l'occasion de tester, de façon ludique, les différents modes de déplacement possibles à Bruxelles, et ils sont nombreux ! Tour d'horizon des activités de cette ASBL pas comme les autres.

Depuis sa création, MaestroMobile développe des outils et services innovants à destination des entreprises et des particuliers. Le jeu MaestroMobile en est la figure de proue, alors que plusieurs nouveaux outils sont dorénavant disponibles comme la ToolBox, et que des nouveaux événements sont déjà prévus.

## UNE ÉDITION BRUXELLES CITY 2017 RÉUSSIE



Pour la deuxième année consécutive, le MaestroMobile s'est déroulé à Bruxelles pendant la Semaine de la Mobilité. Soutenu par

Bruxelles Mobilité, le SPF Mobilité et Transports ainsi que par de nombreux acteurs de la mobilité, le jeu a permis à plus de 250 participants, le temps d'une après-midi, de tester les nombreuses solutions de mobilité présentes dans la capitale, le tout de manière ludique.

Créé début 2016, MaestroMobile propose de changer le regard du citoyen sur sa propre mobilité. Alors que la majorité d'entre nous s'enferme dans un transport unique pour ses déplacements professionnels et privés, ce jeu entend faire la démonstration que l'avenir est dans la mobilité plurielle (plurimodalité).

Le concept du jeu, développé à la base par Espaces-Mobilités, est né, d'une part, du constat que les entreprises ne savent plus comment innover en matière de sensibilisation à la mobilité et, d'autre part, que l'offre de mobilité, devenue pléthorique, était mal connue des utilisateurs. En parallèle à cela, les réflexions sur la smart mobility invitent à optimiser les





infrastructures et services existants. Enfin, le serious gaming permet aux individus qui l'expérimentent de passer plus facilement outre des obstacles psychologiques.

«MaestroMobile fait partie de la dernière génération des jeux urbains», explique Xavier Langhendries, concepteur-partenaire, pour Wannaplay. «Tous les participants sont géolocalisés via la tablette tactile mise à leur disposition (leur "roadbook"). Au fur et à mesure de leur parcours, ils reçoivent des injonctions qui les mettent face à une multitude de défis, pour expérimenter de nouvelles options de déplacement. L'expérience montre qu'ils vivent un moment palpitant, qui modifie radicalement leur manière de se déplacer en ville.»

Une douzaine de moyens de transport différents sont ainsi disponibles (transports publics, vélos partagés, voitures partagées, bateaux, taxis,...) pour rejoindre les lieux de rendez-vous. Pour gagner des points, les participants doivent prendre part aux défis, encadrés par des animateurs aguerris : quiz et épreuves d'agilité ; tests grandeur nature de véhicules atypiques (mono-roue, vélos, trottinettes électriques,...) ; découverte des nouvelles offres de mobilité,...

Et cela fonctionne plutôt bien. Les participants reviennent conquis par le concept du jeu et la grande majorité d'entre eux ont découvert des nouveaux moyens pour se déplacer. De quoi leur donner de bonnes idées dans la vraie vie...

## UNE ÉDITION EN PRÉPARATION À LIÈGE

Grâce au succès des différentes éditions, MaestroMobile continue son développement avec une prochaine version prévue en mai 2018 à Liège, la cité ardente devant être la deuxième ville belge à accueillir le jeu MaestroMobile. Anvers est sur la feuille de route et une croissance en France n'est pas

exclue. «Le concept du jeu est assez unique et la plupart des interlocuteurs de la mobilité se montrent enthousiastes et intéressés», rappelle Guillaume Servonnat, chef de projet chez MaestroMobile. «Rien n'interdit donc de pouvoir exporter le concept dans des grandes villes françaises ou hollandaises»

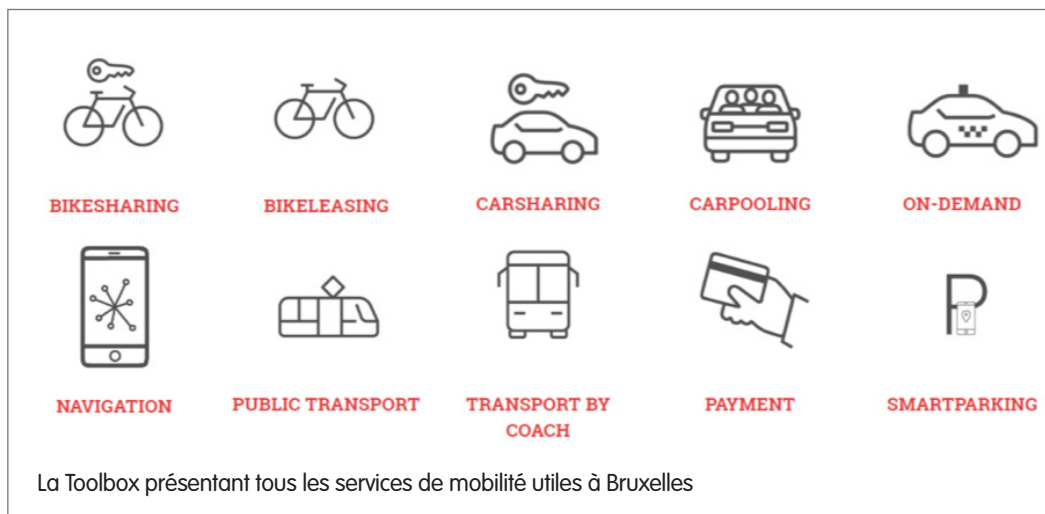
## ÉGALEMENT UNE FORMULE CORPORATE POUR LES ENTREPRISES



Le concept peut aussi se décliner vers différents publics. Ainsi, depuis cette année, le MaestroMobile est également disponible en version Corporate. Le jeu peut ainsi être organisé pour une entreprise spécifique, comme ce fut le cas pour 120 personnes de la SNCB, le 18 mai dernier. «C'est parce que notre concept est réellement innovant qu'il intéresse les mobility managers des entreprises qui sont sans cesse à la recherche d'outils pour sensibiliser leurs employés,» explique Xavier Tackoen, administrateur-délégué d'Espaces-Mobilités. «Aujourd'hui, l'approche de la mobilité est encore extrêmement classique ; malgré l'offre pléthorique de moyens de transport, les freins psychologiques à leur utilisation restent nombreux.»

## UNE VERSION SCHOOL EN COURS DE DÉVELOPPEMENT

L'objectif de MaestroMobile est de toucher tous les publics, et particulièrement les scolaires, qui sont les futurs usagers des transports et qui n'ont pas encore d'habitudes de déplacements trop ancrées.



Une édition School est ainsi en développement en partenariat avec l'ASBL Coren pour le printemps 2018.

## DÉCOUVREZ LA TOOLBOX MAESTROMOBILE, LE PORTAIL DE LA MOBILITÉ !

MaestroMobile se veut également comme un véritable coach en matière de mobilité avec le développement d'un outil unique en son genre, la Toolbox MaestroMobile, développé, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, qui est un portail recensant l'ensemble des solutions de transport disponibles à Bruxelles. Une véritable pépinière d'informations pour s'y retrouver face à l'explosion des services de mobilité disponibles dans la capitale.

## CRITICAL MAAS EXPERIENCE



Les déclinaisons du concept sont infinies et peuvent également servir à promouvoir et tester des approches stratégiques en matière de mobilité.

La Critical MaaS Experience fait ainsi partie d'un événement global sur Mobility as a Service organisé en collaboration avec BECI, la FEB et Espaces-Mobilités ([www.criticalmaas.be](http://www.criticalmaas.be)).

Ce challenge est en fait une déclinaison du MaestroMobile, qui se déroule non pas sur un jour mais sur une semaine ! La philosophie est la même : tester un maximum de services de mobilité pour expérimenter les différentes possibilités et ainsi pouvoir opérer un changement de comportements.

Dans le cadre de ce défi, chaque entreprise participante doit désigner un(e) manager, qui durant une semaine, devra concilier ses diverses activités professionnelles et privées avec l'utilisation d'une multitude de modes de déplacements différents. « Plus de 50 managers d'entreprises très variées se sont inscrits et 15 d'entre eux ont été sélectionnés pour tester le MaaS. Chaque participant dispose d'un "passeport mobilité" d'une valeur de 150€ (inclus dans son package gratuit). Avec celui-ci, il peut utiliser l'ensemble des services disponibles à Bruxelles et dans sa périphérie » détaille Ischa Lambrechts, coordinateur mobilité chez BECI. Bien qu'il puisse utiliser sa voiture personnelle, l'objectif est d'expérimenter de nouvelles formes de déplacement afin de porter un regard critique sur la multimodalité en Belgique et sa facilité d'utilisation. Il dispose aussi - au choix ! - d'un vélo à assistance électrique ou d'une trottinette électrique pliable lui permettant de rejoindre certaines destinations ou un pôle de transport multimodal. Guillaume Servonnat explique que « les participants bénéficient au préalable d'un coaching de deux heures où toutes les solutions de mobilité leur sont présentées. Tout au long de la semaine, une assistance technique est disponible 24h/24h par téléphone ou via Whatsapp pour répondre aux questions des participants ».

De quoi nourrir les réflexions sur la réalité des déplacements à Bruxelles et d'inspirer les entreprises pour leur politique de mobilité...

### > Plus d'Infos

<http://www.fr.maestromobile.eu/>

> Grégory Moors et Pierre-Jean Bertrand - Cellule Modes actifs – Direction Stratégie – Bruxelles Mobilité

# BE WALKING, BE.BRUSSELS : SENSIBILISER AU DÉPLACEMENT À PIED EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

La marche en tant que mode de déplacement à part entière et solution de mobilité durable fait de plus en plus son chemin en Région de Bruxelles-Capitale. Le règne du tout à la voiture semble bien révolu. Avec l'aide de bénévoles, un état des lieux du réseau piéton a été effectué et a permis ainsi de développer de nouveaux outils d'information et de sensibilisation pour les piétons.



Le piéton est désormais pris en compte lorsqu'on discute de réaménagements de l'espace public. Mieux encore, avec le développement d'une stratégie piétonne globale, la Région s'est engagée à travailler à la fois sur l'amélioration de la qualité de l'espace public pour les piétons mais aussi sur des actions de sensibilisation à leur attention. Avec une part modale de 37 % pour les déplacements internes à la Région réalisés uniquement à pied et avec l'ambition d'augmenter encore cette part modale à 40 % d'ici 2040, il était donc grand temps que l'on commence à choyer les piétons circulant à Bruxelles.

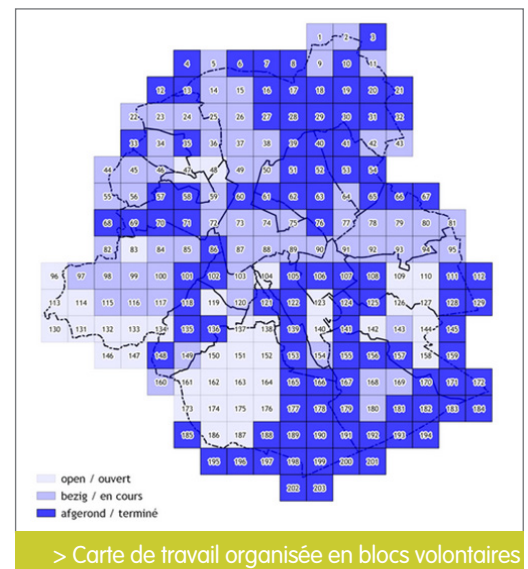
## UN RÉSEAU FIN ET PERMÉABLE POUR LE PIÉTON

Bruxelles est la première Région en Belgique et la première ville à l'échelle européenne à se doter d'un plan piéton stratégique transversal (aménagement, communication, sensibilisation, etc.). Un des grands objectifs de ce plan est de développer un réseau piéton dense présentant un maillage le plus fin possible avec des raccourcis par rapport à la circulation automobile permettant des déplacements piétons efficaces. Il s'agit là d'une façon nouvelle et complètement différente d'envisager la mobilité. Dans une ville bien « maillée », le piéton trouvera tous les 50 m au plus, une traversée, un passage lui permettant de changer de direction pour atteindre au plus court sa destination. La ville perméable est celle qui existait avant que le tout à la voiture ne la défigure et rende moins performant ce réseau maillé pourtant très efficace pour les piétons. Enfin, une politique piétonne de qualité doit également avoir pour ambition de supprimer les barrières physiques

depuis les escaliers jusqu'aux axes de circulation difficiles à traverser. Une ville présentant ces qualités offre de l'espace pour tous, y compris les personnes à mobilité réduite et les enfants.

## ETUDE DE LA SITUATION EXISTANTE

Entre 2013 et 2016, l'ensemble des voies lentes – raccourcis en sentiers destinés uniquement aux piétons et cyclistes – ont été inventoriées à deux reprises. Le point de départ a été une carte de travail théorique construite sur base de l'Atlas des chemins vicinaux ainsi que tous les chemins et voies piétonnes issus d'OpenStreetMap et d'Urbis. Cette carte de travail a été décomposée en +/- 200 blocs de 1 km<sup>2</sup>,



chacun répartis sur l'ensemble de la Région. Un réseau de 150 volontaires disposant d'un ou plusieurs blocs se sont rendus sur le terrain pour contrôler que les relevés théoriques correspondaient bien à la réalité de terrain. De cette manière, la situation actuelle de chaque chemin a été objectivement mise sur carte. Parmi les éléments relevés par les

bénévoles, citons : la largeur du cheminement, le type de revêtement et son état, la présence de marches, la pente ou tout autre type de gêne. Résultat de ce travail : un état des lieux actualisé de la qualité et de la situation des connexions piétonnes. Cet inventaire est la base pour la construction du réseau de connexions piétonnes. Au total, ce sont 800km de voies lentes accessibles au public qui ont été identifiées. On les retrouve essentiellement au centre-ville ainsi qu'à proximité des parcs et espaces verts bruxellois. Les quartiers d'habitat très denses en sont par contre nettement moins pourvus. C'est souvent dans ces zones où les déplacements piétons sont très nombreux que les aménagements piétons qualitatifs manquent le plus. À noter que, sur base d'éléments tels que la vitesse maximale autorisée des véhicules, la largeur des trottoirs, une voirie en sens unique, etc., les voiries les plus favorables pour la marche reçoivent le label «walk-friendly». Ensemble avec les voies lentes, les voies «walk-friendly» constituent l'essentiel du maillage bruxellois.

## EN ROUTE VERS UNE RÉGION PLUS PIÉTONNE GRÂCE À 3 NOUVEAUX OUTILS

Le ministre bruxellois de la mobilité, Pascal Smet, a trouvé important que chaque piéton circulant à Bruxelles puisse profiter de cette mine d'informations. C'est pourquoi trois outils ont été développés à leur attention : une application smartphone, un atlas de poche imprimé ainsi qu'une carte piétonne de grand format placée sur les abribus. Ces instruments renseignent aux piétons bruxellois le chemin le plus agréable ou le plus rapide et donnent l'envie de se déplacer à pied.

Planifier un trajet pour se balader à Bruxelles n'a jamais été aussi facile. Vous déterminez le point de départ et d'arrivée sur base d'une adresse ou d'un point sur la carte et l'application calcule l'itinéraire le plus agréable

ou le plus rapide. À l'aide d'icônes sur la carte, l'application vous signale des points d'intérêt dans la ville. D'une toilette publique jusqu'à un arrêt de bus. Si durant votre balade, vous tombez sur un chemin fermé ou tout autre élément à communiquer, vous pouvez en faire état via l'application. Vous n'avez pas besoin d'un abonnement mobile pour utiliser l'application : une fois celle-ci installée, elle fonctionne offline. L'application est uniquement disponible pour les smartphones Android.

L'atlas de poche gratuit vous renseigne tous les endroits agréables à parcourir à pied, tous les raccourcis méconnus ainsi que les plus beaux sentiers de la Région. En plus des 800km de voies lentes, vous trouverez également sur la carte les fontaines publiques, les stations Villo!, les sentiers de grandes randonnées (GR) et les 100 plus grands et plus anciens arbres de Bruxelles. Sur base des indications de citoyens, des points de vue surprenants et à couper le souffle sur des paysages bruxellois trouvent également leur place dans ce guide. L'atlas vous permet aussi d'apposer vos annotations personnelles et d'indiquer vos destinations préférées à même la carte. Vous disposez de la sorte d'un carnet de promenade personnalisé.

À la suite de projets équivalents dans des villes de taille importante telles que Londres, Vienne et Strasbourg, 100 haltes de bus dans 3 communes (Anderlecht, Jette et Evere) se sont vues nanties cet été d'une carte piétonne de grand format. Chaque carte est adaptée à la localisation exacte de l'abribus et est orientée en fonction de ce que l'utilisateur voit autour de lui (contrairement aux cartes traditionnelles où le Nord se trouve systématiquement en haut). La carte indique clairement qu'il est possible en 8 minutes de parcourir à pied bien plus que ce que pensent la plupart des gens, grâce notamment aux chemins de traverse et autres sentiers. La reproduction des bâtiments marquants aide les passants à s'orienter rapidement. L'objectif est de poursuivre le

développement de cette carte dans d'autres communes dès 2018.

À noter qu'un quatrième instrument sera produit en toute fin d'année 2017 : un manuel à l'attention de tous les gestionnaires qui traitent de près ou de loin de la gestion des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale. Cette publication indique, à l'aide de 25 cas pratiques provenant du territoire bruxellois, comment il est possible de renforcer au niveau local et supra local ce réseau de voies lentes. Au sommaire de ce guide, on retrouve notamment des exemples de remise à jour de lignes de sentiers naturelles, comment traiter les barrières urbaines telles que les axes de circulation automobile ou les voies de chemin de fer, comment sensibiliser le public, comment créer de nouvelles connexions en profitant d'opportunités,...

À suivre!

### > Plus d'info



L'atlas de poche papier est disponible sur simple demande au N° vert de Bruxelles Mobilité (tél : 0800 94 001 ou [mobilite@sprb.brussels](mailto:mobilite@sprb.brussels))

L'appli est disponible sur le google playstore en y cherchant «Be Walking Be Brussels». L'appli n'est disponible qu'en version Android actuellement.

> Marie-Noëlle Collart – Direction Sécurité routière – Bruxelles Mobilité  
 > Julie Godart – GoodPlanet

## LE BREVET DU PIÉTON, POUR SE DÉPLACER À PIED EN TOUTE SÉCURITÉ !

La sécurité routière des piétons est un enjeu important pour la Région de Bruxelles-Capitale. Parmi l'ensemble des piétons victimes d'accidents, les enfants paient un lourd tribut à Bruxelles. Ce sont les principales victimes, avec les seniors. D'où l'importance d'apprendre dès 6-7 ans les bons réflexes du piéton.

### UN PROJET POUR LES CLASSES DE 1<sup>ER</sup> ANNÉE PRIMAIRE

Dans le cadre du Plan d'actions 2011-2020 Sécurité Routière, Bruxelles Mobilité a lancé en 2014, en collaboration avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (devenu VIAS Institute) et l'ASBL GoodPlanet, le Brevet du Piéton. Dans un premier temps, il s'agissait d'une expérience pilote dans 7 écoles bruxelloises, qui avait pour objectif de mesurer l'impact d'exercices pratiques sur l'apprentissage des règles chez les jeunes piétons. Sur ces 7 écoles, 2 écoles témoins ne recevaient pas d'accompagnement. Ceci a permis de mettre clairement en évidence l'importance de s'exercer pour acquérir dans la durée les aptitudes définies par le Brevet du Piéton. Cette expérience a également identifié la 1<sup>re</sup> année primaire comme étant la classe/tranche d'âge où le plus grand impact a pu être mesuré. Depuis cette phase test, deux éditions du Brevet du Piéton ont eu lieu, permettant à 20 nouvelles écoles bruxelloises d'y participer.

Aujourd'hui, Bruxelles Mobilité souhaite étendre ce projet et en faire la première étape d'un parcours

éducatif de sécurité routière. En effet, l'objectif du Brevet du Piéton est que les enfants acquièrent des aptitudes psychomotrices utiles pour se déplacer en rue à pied en toute sécurité. Plusieurs niveaux du Brevet ont donc logiquement été pensés selon l'âge des enfants et les aptitudes à acquérir. Le premier niveau, «le Lacet jaune», est adapté aux enfants de 6 à 7 ans (1<sup>re</sup> année primaire).

La méthodologie, le public-cible, les outils et le contenu du Lacet jaune sont ceux qui ont été finalisés et approuvés en 2015 par Bruxelles Mobilité et l'IBSR, en collaboration avec l'ASBL GoodPlanet.

### POURQUOI UN BREVET DU PIÉTON À BRUXELLES ?



Les déplacements à pied sont un enjeu stratégique dans la politique de mobilité et de sécurité routière de la Région puisque 48% des accidents mortels en RBC concernent des piétons. ¼ de ces accidents sont liés à des problèmes de détection des piétons par l'opposant : en d'autres termes, le piéton n'est pas vu pas le conducteur qui le renverse. Les enfants sont particulièrement concernés par les accidents piétons : 78% des enfants mortellement accidentés ou gravement blessés sur la route en RBC sont des piétons. Cela représente une dizaine d'enfants victimes d'accidents graves par an.



> Premier niveau du brevet piétons : «le Lacet jaune»

On constate également que le fait de vivre dans un ménage composé de nombreuses personnes et dans un environnement urbain dense sont des facteurs de risque importants. Ces caractéristiques concernent évidemment un grand nombre d'enfants à Bruxelles.

Ces différents éléments justifient pleinement la pertinence de la mise en place d'un Brevet du Piéton.

Le Brevet du Piéton forme les jeunes enfants à la sécurité routière en tant que piétons. Se déplacer à pied nécessite des aptitudes et des comportements spécifiques. C'est lorsqu'ils marchent ou traversent aux entrées/sortie de l'école ou lors de sorties scolaires que les enfants mettent en pratique leurs compétences psychomotrices afin d'assurer leur sécurité. Ce projet invite donc les enfants à appréhender correctement les informations utiles concernant les piétons et le trafic pour pouvoir (ré)agir adéquatement dans les situations réelles.

L'objectif du Brevet du Piéton «*Lacet jaune*» est d'apprendre aux enfants de 1<sup>re</sup> primaire (uniquement) à marcher sur le trottoir en sécurité et à traverser une rue en étant accompagné d'un adulte, à acquérir les aptitudes psychomotrices utiles pour se déplacer sur une partie de trottoir proche de l'école en respectant les 6 consignes et à savoir traverser sur un passage piétons proche de l'école (en dehors d'un carrefour) en suivant 7 étapes. Parmi les 9 objectifs stratégiques du plan d'action régional 2011-2020, figure celui de «*protéger les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes*».

Un autre objectif stratégique du plan est de «*valoriser et stimuler les comportements prudents et anticipatifs – réduire les comportements dangereux et inadaptés*».

Différents objectifs opérationnels ont été fixés pour y parvenir :

«*Les aptitudes de tous les usagers sont améliorées. Les usagers sont convaincus de l'intérêt de comportements préventifs et anticipatifs, et les adoptent.*

«*Les connaissances par tous les usagers des règles de sécurité routière et des spécificités des autres usagers sont améliorées. (...) Les piétons évitent la multi-activité lors des traversées.*»

## LES DIFFÉRENTES ÉTAPES DU BREVET DU PIÉTON

### Formation des enseignants

Le Brevet du Piéton se veut un projet qui allie l'apprentissage théorique en classe et la mise en pratique sur le terrain. Pour être efficace, une implication active des enseignants est demandée. C'est pourquoi la première étape du projet consiste en une formation d'une demi-journée des

enseignants. Celle-ci est indispensable, car elle permet aux enseignants de prendre conscience des réalités des enfants dans la circulation, de leurs capacités et de leurs limites. Ils comprennent aussi mieux ce qui est attendu d'eux et cela leur permet d'entrer concrètement dans le projet.

### En classe

L'enseignant introduit le projet en classe sur base de la brochure qui a été éditée à leur attention et du matériel reçu lors de leur formation. Les enfants découvrent le projet via différentes approches : une histoire, un moment d'observation en rue, une maquette, des mimes,... tout ceci menant à la construction des règles d'or du piéton.

### Dans la cour et en rue

La partie pratique démarre avec des exercices en site protégé (cour de récréation, salle de sport) organisés par l'association GoodPlanet avec l'aide de l'enseignant. Ceux-ci sont composés d'exercices psychomoteurs, avec pour objectif principal d'apprendre à s'arrêter, et d'exercices de traversée.

Après la phase d'exercices dans la cour, les parents et la famille sont encouragés à réaliser avec leur enfant les exercices proposés. Les parents, en tant que premiers éducateurs de leurs enfants, ont un rôle essentiel à jouer.

Des exercices en situation réelle sont également organisés par GoodPlanet avec le soutien de l'enseignant.

### Le passage du Brevet

Lors du passage du Brevet, qui se déroule en rue, les enfants doivent pouvoir mettre en pratique les



> Exercices en situation réelle



> Remise des Brevets piétons

## L'ÉQUIPE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE BRUXELLES MOBILITÉ RENFORCÉE !

Alexandre Carlino et Marie-Noëlle Collart viennent de rejoindre Bruxelles Mobilité. En tant que chargés de projets de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière, ils vont suivre et encourager les projets d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière qui s'intègrent dans le plan d'actions sécurité routière de la Région.

Le plan d'actions vise notamment des groupes cibles spécifiques comme les piétons, les cyclistes, les personnes âgées ; des comportements à risque, comme la vitesse excessive ou inadaptée, le non-port de la ceinture de sécurité ou d'autres équipements de sécurité comme le casque vélo.

Dans ce cadre, des projets comme le Brevet du Piéton et l'Opération Cartable jouent un rôle dans l'éducation routière.

N'hésitez pas à contacter Bruxelles Mobilité pour toutes les questions sur le Brevet du Piéton ainsi que sur les actions d'éducation et de sensibilisation à la sécurité routière :

Alexandre Carlino :  
[acarlino@sprb.brussels](mailto:acarlino@sprb.brussels)  
 – tél. 02 204 20 46

Marie-Noëlle Collart :  
[mncollart@sprb.brussels](mailto:mncollart@sprb.brussels)  
 – tél. 02 204 27 08

## LES 13 CONSEILS CLÉS DU BREVET DU PIÉTON

### Pour la traversée :

- Je m'arrête toujours avant de traverser.
- Je regarde à gauche.
- Je regarde à droite.
- Je regarde encore à gauche.
- Je traverse tout droit.
- Sans courir.
- Je regarde encore à droite.

### Sur le trottoir :

- Je marche sur le trottoir.
- Je marche loin de la route.
- Quand je marche avec un grand, je marche loin de la route.
- Même quand c'est difficile de passer, j'essaie de toujours rester sur le trottoir.
- Je regarde si une voiture va sortir quand je passe devant un garage.
- Je regarde toujours si une voiture va sortir d'une allée.

13 conseils clés. Les enfants sont examinés l'un après l'autre et sont à chaque fois accompagnés de leur enseignant. Les enfants qui ne réussissent par le test reçoivent une attestation de participation car, bien entendu, il n'est pas question de réussite et d'échec, mais d'indiquer à l'enfant, à l'enseignant et aux parents que toutes les compétences ou aptitudes ne sont pas encore acquises. Se déplacer en rue est un apprentissage complexe, les adultes doivent donc prendre conscience des spécificités des enfants qu'ils éduquent et les inciter à s'entraîner et rester attentifs au contexte qui peut toujours évoluer.

**> Vous souhaitez recevoir des informations supplémentaires sur le Brevet du Piéton ? Vous souhaitez participer au Brevet du Piéton ?**

Vous pouvez contacter Marie-Noëlle Collart par mail ([mncollart@sprb.brussels](mailto:mncollart@sprb.brussels)) ou tél. (02 204 27 08).



> Anne-Cécile Collignon – Agence Mortierbrigade

## TOUS EN SELLE AVEC BIKE FOR BRUSSELS !

Bike for Brussels, c'est une initiative de Bruxelles Mobilité pour promouvoir le vélo en région bruxelloise. Un projet qui ne manque pas d'ambition puisqu'il a pour objectif d'augmenter considérablement le nombre de Bruxellois à vélo d'ici 2020, en créant une véritable communauté autour du vélo dans la capitale et en faisant en sorte que Bruxellois et pouvoirs publics aident à stimuler, ensemble, l'utilisation du vélo à Bruxelles.

Bike for Brussels voit le jour en juillet 2017 et joue, depuis, un rôle « vecteur » pour tout ce qui a trait à la promotion du vélo en Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif ? Changer peu à peu les habitudes de déplacement au sein de la capitale. Pousser les utilisateurs se déplaçant de manière motorisée à se déplacer en vélo et communiquer vers chacun d'entre eux de manière sympathique au travers d'une marque forte et reconnaissable.

Depuis son lancement en juillet dernier, l'initiative a déjà fait parler d'elle. Tags à travers la ville, actions de « guérilla », la communication se veut originale et impactante. Des messages simples, qui montrent que Bruxelles est en plein changement et s'adapte toujours plus aux cyclistes.



> Bike light Lane (av de la Toison d'Or)

© Damiaan

# BIKE FOR BRUSSELS



> Tags Bike for brussels



> Bike light Lane (av de la Toison d'Or)

© Damiaan



> Préparation de la Bike light Lane

© Crossing Zebra

C'est grâce à une présence forte au cœur de la capitale que Bike for Brussels s'adresse aux cyclistes directement dans leur environnement, afin de fédérer une véritable communauté autour d'un même objectif commun.

Mais si pousser les Bruxellois à enfourcher leur vélo est l'une des missions de Bike for Brussels, la sensibilisation à leur sécurité en est une autre. En octobre dernier, Bike for Brussels frappait d'ailleurs un gros coup en mettant sur pied la première Bike Light Lane : un tunnel réservé aux vélos situé sur l'avenue de la Toison d'Or, dont l'objectif premier était de sensibiliser les cyclistes à l'importance d'être équipés de phares en leur faisant vivre une expérience interactive. Le tout, accompagné d'une distribution massive de lampes pour vélos et autres activités à travers la capitale.

Bike for Brussels en est encore à ses débuts et pourtant, en quelques mois, cette initiative a déjà bousculé les codes en matière de mobilité des deux roues dans notre capitale. Il s'agit d'un véritable projet créatif qui apporte un souffle nouveau, mais surtout qui améliore, stimule et active l'utilisation du vélo à Bruxelles en fédérant aussi bien les Bruxellois que les pouvoirs publics. Un projet participatif dans lequel chaque personne a son rôle à jouer.

Vous aussi, mettez-vous en selle !

### > Plus d'infos

sur [bike.brussels](http://bike.brussels) ou rendez-vous sur Facebook : [facebook.com/BikeforBrussels](https://www.facebook.com/BikeforBrussels)

Se faire dépasser

Tous en selle

BIKE FOR BRUSSELS

BRUSSELS  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

> Campagne d'affichage Bike for Brussels

Rester dans son automobile

Tous en selle

BIKE FOR BRUSSELS

BRUSSELS  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

Changer d'itinéraire

Tous en selle

BIKE FOR BRUSSELS

BRUSSELS  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

> Joëlle VANDEVOORDE - Direction Stratégie - Bruxelles Mobilité

# GOOD MOVE - LES COMMUNES BRUXELLOISES DONNENT LEUR AVIS

Un vote citoyen, des dizaines de workshops techniques, des centaines d'intervenants mobilisés, des événements labellisés organisés par une multitude d'acteurs de la mobilité... Le rythme de Good Move a été intense ces derniers mois pour élaborer ensemble les grandes orientations du futur Plan Régional de Mobilité de la Région bruxelloise.

Les communes ont été mises à contribution tout en répondant présent aux diverses sollicitations. Hormis l'avis officiel demandé par le Gouvernement et auquel 11 communes ont répondu et le forum Good Move organisé en avril 2017 auquel tant des CEMA's que des échevins et bourgmestres ont pris part, une série de 4 ateliers répartis par quadrants géographiques a également été organisée. Les résultats de cette collaboration avec les communes sont présentés ci-dessous.

## LE PROCESSUS GOOD MOVE EN QUELQUES DATES

Good Move est avant tout un **processus participatif** basé sur la **co-construction et la transparence**, qui a débuté en **novembre 2016** avec l'atelier dédié aux acteurs communaux et celui destiné au personnel de Bruxelles Mobilité. La phase exploratoire a permis de faire remonter les éléments positifs réalisés ou en cours de mise en œuvre au sein de la Région ou plus spécifiquement au sein des communes et de mettre en évidence les points d'attention ainsi que les attentes de chacun pour le prochain Plan Régional de Mobilité.

La phase d'élaboration proprement dite du plan a commencé en **février 2017**, donnant lieu à de nombreux ateliers et rencontres permettant de poser les bases du prochain plan. C'est une **phase d'émergence** d'idées, de solutions, d'inspirations d'autres villes, etc.

Depuis novembre 2017, nous avons entamé la **phase de convergence**. Il s'agit en effet de soumettre aux différents acteurs les éléments consolidés issus des phases antérieures ainsi que des propositions d'actions et de mesures qui en découlent et de tester leur importance, leur priorité, leur cohérence, les conditions de mise en œuvre, etc. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'aboutir à un plan constitué de centaines d'actions mais plutôt de se limiter à une cinquantaine d'actions phares permettant d'atteindre les objectifs ambitieux fixés.

**Début 2018**, le projet de plan sera adapté selon les échanges et moments de partage de la phase de convergence. Le plan sera finalisé et prendra également une forme plus aboutie.

## LES AVIS DES COMMUNES SUR LES ORIENTATIONS À INTÉGRER DANS LE PROCHAIN PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ

### Rappel du contexte

Dans le cadre du processus de co-construction du Plan Régional de Mobilité (PRM<sup>1</sup>), les communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont été invitées en février 2017 à :

- donner leur avis sur les orientations stratégiques à intégrer dans le futur Plan Régional de Mobilité (sur base de la question « quelles sont les 10 actions phares à mener par la Région ? »);
- autoriser la diffusion de leur avis sur le site internet [goodmove.brussels](http://goodmove.brussels).

Le délai de réponse était fixé au 8 juin 2017. Onze communes ont rendu leur avis: Berchem-Sainte-Agathe, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Uccle, Ville de Bruxelles et Watermael-Boitsfort, qui ont fait l'objet d'un document de synthèse.

A ces avis s'ajoute celui de Woluwé-Saint-Lambert, arrivé après la rédaction de cette synthèse mais qui est évidemment pris en compte par la Région, dans le cadre de l'élaboration du plan.

L'ensemble des avis reçus ainsi que la synthèse des 11 premiers avis se trouvent sur le site internet de GoodMove en suivant le lien suivant : <http://goodmove.brussels/fr/orientations/>

### Principaux enjeux / attentes / craintes formulés

Sont repris ci-dessous les principaux éléments mis en évidence ou demandés par plusieurs communes. Les détails ou exemples spécifiques fournis par celles-ci pour illustrer leurs propos se trouvent énoncés dans leurs avis.



1. Conformément à l'arrêté du Gouvernement du 8 mai 2014 relatif à l'exécution de l'Ordonnance du 26 juillet 2013

- Faire les choses dans le « bon ordre ». Evaluer au préalable le plan Iris II et les propositions formulées dans les différents Plans communaux de Mobilité – valoriser l'existant.
- Chercher la cohérence. Clarifier la stratégie de la politique régionale (coexistence et multiplication de plans / schémas) et le planning de mise en œuvre.
- La Région est-elle capable ? Doutes émis quant à ses capacités financière et humaine à mettre en œuvre ses plans régionaux.
- Déjà bien gérer les projets en cours et montrer l'exemple sur les espaces régionaux.
- Poursuivre et renforcer financièrement la politique des subsides tout en la simplifiant administrativement.
- Offrir un point de contact unique pour les communes chez Bruxelles Mobilité.

- Définir le rôle et les missions de l'Agence Régionale de Stationnement.
- Dépasser les périmètres et ne pas se limiter aux frontières régionales.
- Le PRM doit comprendre des objectifs chiffrés et une priorisation des actions.

### Quelques solutions ou enjeux abordés uniquement par certaines communes :

- Instaurer un péage urbain. FOREST
- Repenser au téléphérique. FOREST
- Mettre en place une offre de Véhicules à Assistance Electrique (VAE) en libre-service. WATERMAEL-BOITSFORT
- Renforcer la lutte contre la pollution de l'air (urgence). IXELLES
- Encourager la création de passerelles cyclo-piétonnes (axe de travail spécifique). IXELLES
- Favoriser l'utilisation du 2 roues motorisé dans l'espace public bruxellois. GANSHOREN
- Identifier et mettre en place des avantages pécuniaires avec une éventuelle utilisation réduite de la voiture : « abonnement petit rouleur » = tarif dégressif dans le temps pour les riverains. UCCLE

### Quelques propositions épinglées sous l'angle des focus de Good Move

De façon non exhaustive, voici quelques propositions émises par les communes, reprises sous l'angle des six focus de Good Move.

## 1 GOOD NEIGHBOURHOOD

- Améliorer les conditions de déplacement des PMR et optimiser l'accessibilité pour tous VILLE DE BRUXELLES, WOLUWE-SAINT-LAMBERT ET WATERMAEL-BOITSFORT
- Faire du 30 km/h la norme WATERMAEL-BOITSFORT ET IXELLES / mettre en place des systèmes de contrôle du respect des vitesses SCHAERBEEK, SAINT-GILLES ET VILLE DE BRUXELLES / pacification de la circulation et extension des zones 30 SAINT-JOSSE-TEN-NOODE / subsidier les projets innovants en matière de modulation des accès ou des vitesses de certaines zones en fonction des moments de la journée et/ou de la semaine SAINT-GILLES

## 2 GOOD NETWORK

- Mise en œuvre des projets (prolongement du métro) dans les délais annoncés SCHAERBEEK / nécessité d'étendre le réseau de métro VILLE DE BRUXELLES/ décisions claires et réalisation de projets d'extension des transports en commun WOLUWE-SAINT-LAMBERT
- Améliorer les itinéraires piétons/ cyclistes (+ PAVE, ICR, RER vélo...) FOREST, SCHAERBEEK, WATERMAEL-BOITSFORT, JETTE, IXELLES, BERCHEM-SAINTE-AGATHE

- Réaménager les axes pénétrants en vue d'une réelle amélioration du cadre de vie GANSHOREN /suppression de stationnement à prévoir et compensation par des parkings sur certains axes BERCHEM-SAINTE-AGATHE

- Développement des transports en commun notamment dans les quartiers de nouveaux lotissements VILLE DE BRUXELLES

## 3 GOOD SERVICE

- Gestion dynamique des flux et des vitesses SCHAERBEEK, BERCHEM-SAINTE-AGATHE
- Intégration des offres de transport en commun des différents opérateurs SCHAERBEEK / intégration tarifaire des transports en commun WATERMAEL-BOITSFORT / simplification de la billettique TC pour les Bruxellois et les visiteurs (MaaS, Guichets mobilité) FOREST, VILLE DE BRUXELLES, UCCLE, WOLUWE-SAINT-LAMBERT

- Accompagnement du développement de la mobilité électrique WATERMAEL-BOITSFORT, SAINT-GILLES, VILLE DE BRUXELLES

- Encouragement du stationnement des vélos et du carsharing / covoiturage JETTE, WATERMAEL-BOITSFORT, GANSHOREN, SAINT-GILLES, UCCLE

- Encouragement du développement d'initiatives de stationnement hors voirie SAINT-GILLES, GANSHOREN, VILLE DE BRUXELLES

- Développement d'outils intelligents de contrôle d'accès IXELLES, WOLUWE-SAINT-LAMBERT

- Soutien du développement du Last-Mile logistique JETTE / problématique des livraisons et du charroi lourd en ville BERCHEM-SAINTE-AGATHE

- Prise en compte de la hiérarchie des voiries dans les systèmes GPS afin d'éviter le transit dans les rues de quartier (réseau local) VILLE DE BRUXELLES

## 4 GOOD CHOICE

- Propositions d'alternatives concrètes pour les navetteurs (P+R, RER...) FOREST, SAINT-JOSSE-TEN-NOODE, WOLUWE-SAINT-LAMBERT

- Faire des déplacements scolaires un des grands chantiers du prochain PRM JETTE / enseignement du code de la route et brevet cycliste SAINT-GILLES / encourager le ramassage scolaire (rangs piétons, bus) UCCLE

- Campagnes de sensibilisation (pour des publics variés) SAINT-JOSSE-TEN-NOODE, GANSHOREN

- Avantages fiscaux pour les travailleurs, autres que la voiture de société GANSHOREN / fiscalité pour une répartition modale plus durable VILLE DE BRUXELLES / fiscalité solidaire UCCLE

- Développer des ELP (Espaces de Livraison de Proximité) en plus des CDU (Centres de Distribution Urbaine) VILLE DE BRUXELLES



- Subsidier un nombre d'emplois communaux JETTE, WOLUWE-SAINT-LAMBERT

- Meilleure coordination entre les différents partenaires SCHAERBEEK, WOLUWE-SAINT-LAMBERT / dialoguer avec le secteur logistique IXELLES
- Réalisation de travaux, même mineurs sur les voiries régionales et meilleure communication entre la région et les communes WOLUWE-SAINT-LAMBERT
- Intégrer juridiquement et techniquement les nouveaux modes de déplacements individualisés UCCLÉ
- Réaliser des audits vélos réguliers avec l'appui des associations cyclistes WATERMAEL-BOITSFORT / soutenir les communes pour l'installation d'arceaux pour vélos SAINT-GILLES



- Réaliser un cadastre des emplacements de stationnement hors voirie JETTE
- Monitoring plus régulier de l'évolution du trafic à Bruxelles SCHAERBEEK, BERCHEM-SAINTE-AGATHE, WOLUWE-SAINT-LAMBERT
- Mise en commun des données disponibles BERCHEM-SAINTE-AGATHE
- Développer un outil SIG collaboratif UCCLÉ
- Systématiser les comptages piétons UCCLÉ

## ATELIERS D'ÉMERGENCE GOOD MOVE ET RÉFLEXIONS PAR QUADRANT GÉOGRAPHIQUE

Entre mai et juin 2017 se sont tenus pas moins de 8 ateliers thématiques (ciblés selon les focus de Good Move).



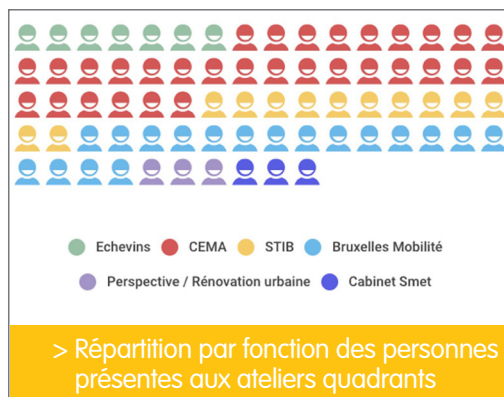
> Atelier quadrant Nord-Est

### Des ateliers par quadrant géographique

Fin juin, des ateliers ont été organisés par quadrant géographique pour co-élaborer des **mesures concrètes** à intégrer dans le plan de mobilité. **Une série d'actions phares** ont été proposées par Bruxelles Mobilité afin de **les confronter à la réalité de terrain** et de **faire émerger des actions partagées**.

Les 4 ateliers quadrants (Nord-Est, Nord-Ouest, Sud-Est, Sud-Ouest) ont réuni 78 participations (certaines personnes étant comptabilisées plusieurs fois car ayant participé à plusieurs ateliers). Parmi ces personnes, on compte des **représentants de 15 communes bruxelloises**.

Étaient présents lors de ces ateliers des échevin(e)s, des CEMA's, des représentants de la STIB, de Bruxelles Mobilité, de Perspective et du Cabinet du Ministre Pascal Smet.



L'objet des ateliers était d'approfondir le concept des « mailles apaisées » et leur mise en œuvre. Les mailles apaisées sont des zones de rues locales d'un diamètre pouvant varier de 1 à 2,5 km où l'objectif est de réduire, apaiser le trafic automobile. La Région de Bruxelles-Capitale en compterait environ 50. L'objectif des « mailles apaisées » est d'y créer les conditions pour en faire des quartiers réellement apaisés et y augmenter la qualité de vie, la qualité de l'espace public et le séjour, l'accessibilité universelle, la mobilité locale autonome pour tous, la sécurité routière, la qualité de l'air et la santé.

Les ateliers par quadrant ont manifestement répondu à une demande. Plusieurs participants ont fait part de leur appréciation de la démarche, notamment :

- L'approche territoriale, focalisée sur une partie de la région
- L'opportunité d'une réflexion intercommunale entre communes limitrophes
- La logique d'une lecture du territoire par maille, qui clarifie mieux les enjeux que l'analyse du territoire communal 'arbitraire'

- La participation croisée entre communes (Services mobilité et échevins) et acteurs régionaux de la mobilité (Bruxelles Mobilité, STIB, Cabinet Smet) et du développement territorial (Bruxelles Développement Urbain, Perspective, Team Bouwmeester)
- La co-construction d'une méthodologie pour la mise en œuvre des 'maillages apaisés'

La notion d'un « **contrat de maille** », à l'image des Contrats de Quartier et Contrats de Quartier durable, est clairement l'idée forte issue de ces rencontres.

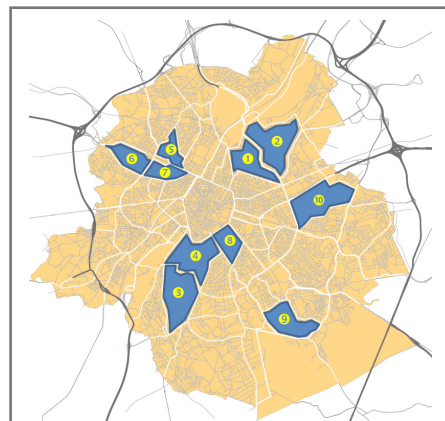
De manière générale, les participants souscrivent à l'objectif et au concept des maillages apaisés. Néanmoins, quelques réflexions fondamentales sont revenues plusieurs fois.

- Le concept est dans la continuité des objectifs Iris2, mais qui n'ont toutefois pas abouti. Cette fois-ci, il faudra **se donner les outils et les moyens pour réussir**.
- **Le Plan Régional de Mobilité doit utiliser son pouvoir réglementaire**. Ainsi, certains participants communaux proposent de passer à la Ville 30 (vitesse de base = 30 km/h ; 50 km/h = l'exception signalée sur les axes), ce qui facilite la communication et la compréhension, et supprime les besoins (et budgets) de signalisation dans les rues locales.
- Le travail sur les maillages apaisés à l'échelle locale est une condition nécessaire pour réduire l'usage de la voiture, mais n'est pas une condition suffisante. Le plan Good Move doit, par l'ensemble de ces mesures à l'échelle régionale, **réduire la pression automobile** – politique de stationnement, P+R, tarification,...
- Il y a une demande croissante de trafic apaisé parmi une partie de la population, mais aussi encore de fortes résistances au modal shift. Un **travail de participation et de co-construction** s'impose.
- Une condition de réussite est de faire des **choix clairs sur le terrain**. L'introduction de la zone 30 réglementaire aura un premier effet, mais ne suffira pas à modérer suffisamment et systématiquement les vitesses, ni à dissuader une pression forte de transit.
- Il faut veiller à **maintenir des grands axes performants et rapides** pour les trajets en voiture à plus grande distance.
- Il y a une **réflexion à mener par rapport aux véhicules des transports en commun**.

Pour augmenter les capacités, ceux-ci augmentent en largeur et longueur (articulés), ce qui est souvent incompatible avec les aménagements de type zone 30.

## Atelier – exploration de mailles

Une dizaine de mailles spécifiques ont fait l'objet d'un travail d'exploration en sous-groupe. Ceci a permis de mieux se rendre compte de la réalité concrète d'une maille, de son étendue, de ses enjeux et de ses opportunités, et des actions nécessaires à la mise en œuvre d'une maille apaisée. L'attention a été focalisée sur l'intérieur des mailles (et non pas sur les grands axes les délimitant) et en faisant abstraction du gestionnaire de voirie (un nombre d'axes régionaux se situent par exemple à l'intérieur des mailles).



> Dix mailles explorées

Les points d'attention relevés sont les suivants :

- Une approche sur mesure pour des réalités diversifiées.
- Une boîte à outils et des bonnes pratiques : modération des vitesses et partage de l'espace, plan de circulation et coupure des itinéraires de transit, développement territorial.
- Des défis et des opportunités d'apaisement : apaiser les voiries interquartiers devenues locales et dévier le trafic de transit, supprimer le trafic de transit sur des itinéraires parallèles aux grands axes, réfléchir à un contrôle d'accès, intégrer les itinéraires de transport en commun dans les rues locales, valoriser l'offre De Lijn, gérer l'impact de la situation sur les grands axes, réduire le stationnement en voirie, assurer livraisons et services de secours, réorganiser les grands carrefours et giratoires dans les mailles...

- Une dynamique soutenue à lancer rapidement et une mise en œuvre des mesures selon un phasage à établir notamment en fonction des opportunités.
- Un besoin important de soutien régional des communes : accompagnement, soutien financier, renforts en ressources humaines, aide technique et en compétence... vers des « contrats de maille » : Concevoir une méthodologie d'élaboration forte.



> Place apaisée. Place de Londres

Les différents comptes-rendus, synthèses et documents préparatoires sont disponibles sur le site internet de Good Move : <http://goodmove.brussels/fr/orientations/>

## > Plus d'infos

Joëlle VANDEVOORDE  
[jvandevoorde@sprb.brussels](mailto:jvandevoorde@sprb.brussels)  
 Bruxelles Mobilité  
 Direction Stratégie

> Cabinet Els Ampe

# L'AVIS DES MOTARDS COMPTE : LA COMMISSION MOTO DE LA VILLE DE BRUXELLES

La Commission Moto a été mise sur pied le 15 juin 2016 à l'occasion de l'évènement 'Brucitymoto' auquel participait une centaine de motards. Cette Commission veut favoriser l'échange d'information, l'échange de vues et la concertation en matière de politique motocycliste entre la Ville de Bruxelles (Cellule Mobilité, Service Voirie, ...), Brulocalis, VIAS (IBSR), la zone de police et les associations de motocyclistes.

L'objectif de la Commission est de promouvoir les deux-roues motorisés comme alternative à part entière à la voiture. Depuis le début du 21<sup>e</sup> siècle, le nombre de deux-roues motorisés en ville augmente et cette tendance ne fait que s'accroître. La Ville de Bruxelles a dès lors estimé utile de rassembler ce groupe d'usagers de la voirie pour analyser leurs besoins spécifiques et encourager ce moyen de déplacement.

En juin 2007, la Ville de Bruxelles a franchi une nouvelle étape lorsque le Collège des Bourgmestres et Échevins a approuvé la charte Mobilité adaptée aux deux-roues motorisés.

La charte vise à tenir compte de la sécurité des usagers des deux-roues motorisés et de leurs besoins spécifiques lors de réalisations d'infrastructures routières et d'aménagements d'espaces publics. Plus spécifiquement, les réaménagements devraient prendre en compte les éléments suivants :

- le stationnement pour les deux-roues motorisés
- le choix des matériaux favorisant une bonne adhérence, tant au niveau du revêtement que des marquages
- la limitation des obstacles qui diminuent la visibilité
- le respect des normes de sécurité pour les deux-roues lors de l'installation de ralentisseurs et/ou de séparateurs
- l'entretien des infrastructures routières
- le respect des conseils contenus dans la brochure "Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure", éditée par l'IBSR

En outre, la Ville s'engage à analyser de près toute proposition ou question émanant de la Commission Moto.

Par ailleurs, les recommandations du Centre de Recherches routières (CRR) relatives aux deux-roues motorisés sont suivies et analysées. La sécurité routière globale, le code de la route et les

nouveautés (p.ex. les motos-taxis) sont également abordés pendant les réunions.

La Ville de Bruxelles assume également sa responsabilité en tant qu'employeur lorsqu'il s'agit de deux-roues motorisés. Chaque année, le personnel de la Ville participe à la journée 'Ride to Work Day' en organisant un événement spécifique. Ce jour-là, le personnel qui se rend au travail en moto ou en scooter, se donne rendez-vous à un point de rassemblement pour continuer le trajet ensemble. En outre, plusieurs ateliers sont organisés sur des thèmes tels que « conduire un scooter électrique » ou « effectuer un parcours d'habileté ». La Ville prend aussi en charge les frais relatifs aux cours de conduite défensive pour les deux-roues.

La Commission Moto se réunit au moins deux fois par an et est présidée par l'Échevin de la Mobilité. Les comptes-rendus de ces réunions sont disponibles via le site web de la Ville <https://www.bruxelles.be/moto>.

## > Info

[motorcommissie@brucity.be](mailto:motorcommissie@brucity.be)



> Barbara Decupere - Conseillère mobilité - Brulocalis

# LE VÉLO, PLUS QU'UN MOYEN DE TRANSPORT, LE SYMBOLE DE LA LIBERTÉ

Témoignages des participants à la conférence Velo-city 2017

Velo-city, l'une des conférences cyclables les plus importantes au monde, a été accueillie pour sa 22<sup>e</sup> édition, du 11 au 16 juin, par la Région de Arnhem-Nijmegen. C'était la 2<sup>e</sup> fois que les Pays-Bas organisaient cet événement incontournable du vélo, après Groningen en 1987 dont la conférence avait pour thème 'la planification pour une ville cyclable'.

Que de chemin parcouru depuis Brême en 1980 où Velo-city a donné ses premiers coups de pédale! Le succès de cette édition – plus de 300 participants – a conduit à la création de l'ECF (Fédération européenne des cyclistes) en 1983. D'autres conférences ont ensuite été organisées, entre autres, à Londres (1984), Groningen (1987), Bâle (1995), Barcelone (1997), Paris (2003), Munich (2007), Bruxelles (2009), Copenhague (2010). Le nombre de participants n'a cessé de grimper au fil du temps.

La ville organisatrice de l'événement travaille en étroite collaboration avec l'ECF. Velo-city s'adresse à un large public et réunit toutes les parties impliquées dans la gestion et la promotion du vélo. On y retrouve des représentants d'institutions locales, régionales, européennes, du monde académique, de bureaux d'études, d'associations de cyclistes mais aussi des industriels du cycle et... des utilisateurs de bicyclettes. Cette édition-ci a à nouveau fait le plein de participants issus du monde entier.

La Région d'Arnhem-Nijmegen offrait un cadre magnifique pour accueillir ce congrès. Composée de rivières et de ponts, de réserves naturelles ainsi que de très belles cités historiques, celle-ci constitue un véritable paradis pour les cyclistes. Les infrastructures cyclables séparées nous ont permis de parcourir et de découvrir quelques-unes des nombreuses facettes de ce pays.

«*The freedom of cycling*» est le thème choisi par les organisateurs. Il exprime tout le bien-être que peuvent procurer les déplacements en bicyclette. «*Le vélo, c'est la liberté d'être et de le montrer, la liberté de mouvements vous permettant d'être là où vous le souhaitez et quand vous le souhaitez. Le vélo est la*



> Tunnel pour cyclistes et piétons - Amsterdam

*meilleure manière de représenter la liberté*». Comme l'ont mentionné les Maires d'Arnhem et de Nijmegen, Messieurs Staal et Bruls, dans leur discours de bienvenue; «*Pour nous, le vélo n'est pas un objet, c'est une manière de vivre. Accessible à toutes et à tous, il est excellent pour la santé, idéal pour le développement durable et l'environnement. Notre région chérit cet art de vivre qui, grâce aux ponts qui traversent les rivières, permet de partager notre culture et fait en sorte que chacun reste connecté avec les autres*».

Le dimanche 11 juin marquait le jour de départ de la délégation bruxelloise pour se rendre à vélo au congrès Velo-city 2017. Environ 220 km au compteur en 2 jours de temps pour atteindre Nijmegen et Arnhem en Hollande où avait lieu le Congrès! Les 40 participants prêts à relever ce défi étaient composés d'agents et d'échevins communaux, d'associations cyclistes et autres, d'agents régionaux et de Brulocalis. De l'avis de tous, cette excursion à vélo, ainsi que le séjour à Nijmegen, ont été une réussite, un véritable 'team building régional' grâce à l'organisation sans faille de Bruxelles Mobilité. En amont, Brulocalis s'était chargée d'assurer le contact et les inscriptions

des agents communaux au congrès et, pour ceux qui le souhaitaient, au parcours à vélo...

Sur place, le programme des conférences, films, visites, animations, excursions et expositions était de qualité mais très dense, ce qui a rendu les choix difficiles par la concurrence des sujets dignes d'intérêt. Chacun y a donc été de son petit marché! Beaucoup de pays avaient envoyé leur délégation. Nous étions donc fort nombreux mais l'organisation et l'intendance, bien rôdées, ont permis d'éviter les files d'attente lors des repas et fait en sorte que les déplacements en bus, en train ou à vélo soient parfaitement orchestrés!

Cette semaine a été une réussite à tous points de vue avec une météo, il faut le souligner, idéale pour la circonstance...

Les témoignages qui suivent parlent d'eux-mêmes! Cette semaine nous a lavé la tête tant le vélo a suscité l'enthousiasme et nous a permis de refaire le plein d'énergie... de quoi nous donner la furieuse envie de participer à l'édition 2018, à Rio!



«J'avais trop peu de kilomètres dans les jambes pour rejoindre Nijmegen à vélo. C'est donc le train qui m'a conduit dans cette agréable ville que j'avais découverte avec mon épouse en 2005.

Dès les premiers hectomètres entre la gare et notre hôtel, je pouvais y observer la royauté absolue du cycliste, maître d'un réseau de voies somptueuses, à lui seul réservées.

Venu parfaire mes connaissances théoriques en matière d'aménagements cyclistes, j'ai été un auditeur assidu des plénières et des ateliers, souvent embarrassé dans les choix rendus difficiles par la concurrence des sujets dignes d'intérêt avec des «keynote speakers» qui n'hésitaient pas à joindre l'humour à la qualité, la haute tenue de leur exposé.

Le clou du séjour restera cependant notre transfert ferroviaire à Amsterdam et ces 15

kilomètres des plus fous pour le cyclotouriste solitaire des polders que je suis, amené à s'y frotter à ces redoutables usagers quotidiens de la bicyclette, dans de larges carrefours brassant plusieurs dizaines d'entre eux, invité à franchir des ponts sur les «grachten» au milieu de leurs vélos nerveux surgis de partout et fonçant dans toutes les directions...

Détrompez-vous ! Je suis TRES heureux de cette expérience inédite. Je peux à présent dire fièrement : «Moi aussi, j'y étais ! Moi aussi, je l'ai fait !» sans la dextérité de ces Hollandais volants, champions du guidon... »

*Jean-Pierre CORNELISSEN,  
Premier Échevin de Koekelberg,  
en charge de la mobilité*

«Comment se rendre compte qu'un détail d'aménagement peut prendre de l'importance lorsqu'il est répété tous les 100 m ? En parcourant Bruxelles-Nijmegen à vélo. Les 220 km pour relier le congrès Velo-city ont été autant porteurs d'enseignements que le Congrès lui-même. Deux jours de route m'ont permis de lier contact avec toutes les personnes qui «comptent» dans le domaine du vélo à Bruxelles. Les échanges de points de vue, d'informations, d'émulation, le tout en pédalant, dans la même direction... Nijmegen,

la Mecque du vélo, le temps d'une semaine, un exemple 365 jours par an, où se sont tenues des conférences et des visites sur le terrain de grande qualité. Cela vous laisse forcément des idées et beaucoup de motivation à votre retour. Est venu maintenant le temps de convaincre...

Un grand merci aux organisateurs de Bruxelles Mobilité.»

*Olivier MAHY, Échevin de la Mobilité à  
Molenbeek-Saint-Jean*

«City is to bring people together, not cars», «Like life, bike life»

Leo Bormans,  
ambassador of happiness



> Parking vélo de la gare à Amsterdam



©JPhBeckers copyright

&gt; Bruxelles - Nijmegen

« In our cities we don't need more driveless cars, we need more carless drivers. »

Marco te Brömmelstroet,  
Urban Cycling Institute

« Nous avons eu le plaisir de bénéficier d'une très bonne organisation pour effectuer les 220 km qui relient Bruxelles à Nijmegen. Le voyage a été agréable et a permis de nouvelles rencontres et échanges dans un cadre convivial et détendu.

Pour ne citer que quelques points forts parmi d'autres à Velo-city : le film « Why we cycle » incitant à mettre les gens en selle, la conférence de Claisse Linke « Cycling and the inclusive city » où l'accent est mis sur la nécessité de prendre en compte des besoins différents en fonction des groupes et individus, ou encore l'exposé de Martha Roskowskia qui met en lien la ségrégation spatiale et les infrastructures urbaines.

Nouvelle dans le domaine de la mobilité, cette semaine m'a permis d'entrer dans le vif du sujet en prenant connaissance des principaux acteurs et enjeux actuels ainsi que de recueillir de pistes pour améliorer nos infrastructures et tendre vers une mobilité douce accessible à tous. »

Louise KESTELOOT,  
Chargée de mission Pro Velo

« Parking.brussels, l'Agence régionale du Stationnement, est un acteur encore tout jeune dans le paysage régional. L'organisme a en effet débuté ses activités voici trois ans seulement, en janvier 2014. Parmi ses missions figure l'application des dispositions du Plan Régional de Politique du Stationnement.

Si pour certains ce plan peut parfois sembler fortement axé sur le stationnement automobile, il contient un large volet dévolu aux déplacements alternatifs à la voiture qu'il entend développer. Parking.brussels veut dès lors s'inscrire dans le développement de l'offre de stationnement pour les vélos et contribuer de la sorte à l'expansion de l'usage du vélo en Région bruxelloise. C'est dans cette perspective que nous avons rejoint l'initiative de Bruxelles Mobilité en participant en juin à la délégation de cyclistes bruxellois et au salon à Nijmegen.

A Velo-city, les quatre représentants de parking.brussels ont pu découvrir et se familiariser aux très nombreuses innovations en matière d'aménagements pour le stationnement des vélos.

Notre participation à cette expérience va permettre à l'Agence de mieux orienter ses initiatives en faveur du vélo à Bruxelles et contribuer au renforcement de ses échanges avec ses partenaires bruxellois.

Merci à Bruxelles Mobilité et au cabinet du Ministre pour cette initiative. »

Thierry KENSIER,  
Chargé des relations « Partenaires / Communes » - Communication Dpt parking.brussels



« Vélo-city était une magnifique semaine sur le thème du vélo, très enrichissante à tous points de vue et organisée de façon « pico bello ».

Le voyage de deux jours à vélo, très intéressant et sportif, nous a permis de découvrir de beaux exemples d'aménagements pour cyclistes. Vivre une telle expérience avec les collègues des autres communes, de la Région et d'organisations de cyclistes a renforcé les liens tant professionnels que privés. Les sujets abordés n'avaient pas uniquement trait au vélo, c'était aussi l'occasion d'échanger beaucoup d'autres idées et expériences.

L'offre proposée par le congrès était impressionnante : conférences, excursions, ateliers, visites de terrain, expositions, ... Il y avait tellement de possibilités qu'il était difficile de faire un choix. C'était très plaisant et instructif d'être baigné dans un environnement international traitant de tous les aspects liés à la culture du vélo.

De même, simplement prendre son vélo et faire un petit tour permettait de découvrir rapidement des aménagements cyclables agréables et parfois plus marquants tels que les ascenseurs à vélo ou un marquage au sol pour éviter l'obstruction d'un carrefour pour cyclistes, dans la même idée que le projet « Don't block the box » de la Région de Bruxelles-Capitale mis à l'essai pour les voitures. Une autre observation : les

poteaux d'éclairage sont inclinés, loin des pistes cyclables. Le profil du cycliste est un peu triangulaire entre la largeur de la roue et du guidon ou des épaules. Les poteaux inclinés offrent plus d'espace, avec une inclinaison de 10°, à 1m50 du sol on gagne environ 26 cm.

Il faut tout de même constater que Bruxelles (et même Anvers) reste à la traîne par rapport à nos voisins néerlandais, mais il ressort des présentations et des discussions que certaines villes sont encore à un stade derrière nous comme Bombay, Manille ou Mexico City.

Nous n'allons certainement pas nous plaindre du magnifique temps qu'il a fait cette semaine mais cela aurait tout de même été intéressant d'analyser la circulation cycliste aux Pays-Bas un jour de mauvais temps (impact sur les déplacements, vêtements,...).

Malgré toutes ces expériences positives, je rentre avec un sentiment un peu moins optimiste : la prise de conscience que tout ce qu'on a vu n'est pas si facilement transposable à Bruxelles.

Les magnifiques aménagements cyclables sûrs et luxueux ne sont pas le résultat de solutions techniques « magiques », mais sont avant tout le résultat de choix déterminants et forts qui vont dans le sens d'un aménagement de l'espace qui accorde plus de place et donne la priorité aux vélos.

Tout ceci est possible aux Pays-Bas parce que tout le monde, simples habitants ou politiques, a au moins utilisé le vélo une fois comme moyen de déplacement. Ceci a pour conséquence qu'il y a une plus grande adhésion aux projets d'aménagements cyclables, une meilleure compréhension des cyclistes, et donc un plus grand respect de la part des automobilistes et des piétons.

À Bruxelles, au contraire, une grande partie de la population (dont des politiques, des gestionnaires de projets, des entrepreneurs, ...) ne se sont jamais déplacés à vélo et voient encore trop souvent les vélos comme un problème plus qu'une solution. Ils considèrent encore souvent les aménagements cyclables comme un espace perdu ou une entrave à leur liberté.

Il faudra sans doute encore beaucoup d'années pour faire évoluer et changer les mentalités.

Mais gardons l'esprit ! »

*Maurits JANSSENS*

*Service Mobilité à Molenbeek-Saint-Jean*



> Délégation bruxelloise à vélo Bruxelles-Nijmegen

« We got rid  
of all traffic  
lights in Bhutan  
because... people  
didn't like them »

Thinley Nangyel du  
Bhutan, à propos du vélo  
et du Bonheur...

« En participant au congrès Velo-city, j'ai eu l'opportunité de rencontrer et de discuter avec de nombreux experts belges et internationaux en matière de mobilité active. Cette grand-messe du vélo était l'occasion de découvrir les dernières études et bonnes pratiques en matière de vélo et de faire le plein d'idées pour mieux encourager sa pratique à Bruxelles. Outre l'incontournable Rijnwaalpad, autoroute cyclable reliant Nijmegen à Arnhem et drainant un nombre incroyable de cyclistes quotidiens dans la région, la principale leçon que je retire de ce voyage est qu'une politique cyclable se construit chaque jour et doit être intégrée dans chaque aménagement. Le succès des Pays-Bas en matière de politique cyclable est en effet basé sur une multitude de petits détails qui rendent le vélo plus confortable et plus rapide et non sur une succession d'infrastructures tapageuses. Globalement, cette semaine de conférence a été un vrai succès : outre les multiples bonnes idées venues de l'étranger que j'essaierai d'encourager dans notre pays, j'ai également pu renforcer mon réseau d'experts belges que je mobiliserai sans aucun doute à l'avenir. Au travail ! »

Lucas DE MUELENAERE,  
Administrateur au Gracq - Les Cyclistes  
Quotidiens ASBL

« L'édition 2017 de Velo-City ayant lieu à côté, nous avons pensé y aller avec les communes, les associations et les autres administrations régionales. Etant donné que « à côté » n'est qu'à 220km, pourquoi ne pas y aller à vélo?... Avec notre cellule Modes Actifs nous avons donc décidé de nous lancer dans cette idée folle, et, avec le soutien de Brulocalis, nous avons organisé une semaine extraordinaire.

Le défi de rejoindre le congrès à vélo a porté ses fruits. Dès le dimanche matin, des rencontres, des discussions et des synergies se sont créées, tout en pédalant. Nous sommes nombreux à collaborer à la politique cyclable transversale de la Région, beaucoup d'acteurs se connaissaient avant, mais d'autres se sont connus en route. Réussir à rejoindre Nijmegen en groupe n'était qu'une première étape. Les conférences et les visites de terrain ont donné beaucoup d'idées et de sujets de discussion pour animer nos petits-déjeuners.

Je n'aurais jamais osé le dire avant, mais aujourd'hui, je peux affirmer que nous avons organisé un véritable team building régional. La politique cyclable régionale s'en est vue boostée non seulement grâce aux nombreux échanges d'idées, mais surtout grâce aux liens créés en route et sur place. Je suis fier d'avoir réalisé cette idée folle avec toute notre équipe ! »

Sofie WALSCHAP,  
Direction Stratégie  
Bruxelles Mobilité

« It's the human, stupid ! On pourrait croire que Velo-city, la grand'messe internationale du vélo, c'est à propos du vélo. Et on aurait bien tort, car c'est avant tout une aventure humaine.

À commencer par les 220 kilomètres à vélo qui ont mené la délégation bruxelloise jusqu'à Nijmegen. L'occasion pour les participants d'échanger sur leur travail respectif, leurs envies pour Bruxelles (et, en fin de journée, sur leurs fessiers en compte).

« Human infrastructure » : un thème récurrent au sein des conférences.

Une infrastructure cyclable n'est pas nécessairement réussie parce qu'elle suit les règles en vigueur, mais surtout lorsqu'elle se calque sur les besoins des usagers. Illustration sur le terrain, à Amsterdam : à première vue, un joyeux bordel. Pourtant, quand on observe plus attentivement le ballet des vélos, c'est le contact permanent entre les usagers qui frappe : un regard, un petit geste... qui font que cette masse humaine se déplace d'une manière presque orchestrée. Même à cet important carrefour où tous les feux de signalisation ont récemment été supprimés.

De retour à Bruxelles, on se prend à rêver... Quand nos hommes et femmes politiques auront compris que développer le vélo n'a pas pour objectif de façonner une ville cyclable mais une ville humaine, alors probablement aurons-nous parcouru la moitié du chemin. »

*Florine CUIJNET,  
Chargée de politique bruxelloise - GRACQ -  
Les Cyclistes Quotidiens asbl*

« Le démarrage de l'édition 2017 de Velo-city a commencé d'une manière très symbolique, avec la délégation bruxelloise partie à vélo jusqu'à Nijmegen. 220 km en deux jours, un groupe d'une quarantaine de personnes ultra motivées, chacun étant porté par le formidable élan du groupe pour réussir ce challenge ensemble. Merci à Bruxelles Mobilité pour cette superbe organisation qui a permis à tous les acteurs de la politique cyclable de la région de se rencontrer, se connaître et d'échanger pendant ce trajet et tout au long de la semaine. Un véritable team building régional qu'il serait bon

de renouveler pour maintenir cet élan de motivation et d'optimisme qui nous a liés.

Le vélo rend heureux. Voilà un message fort que je retiens de Velo-city. C'est peut-être un message naïf mais il me paraît primordial d'axer la communication sur des messages aussi simples. Le film présenté « Why we cycle » explique bien tous ces enjeux. La question de la place de l'enfant dans la ville a également été pour moi un point fondamental : les enfants néerlandais seraient, selon un classement de l'UNICEF, les plus heureux. L'utilisation du vélo dès le plus jeune âge semble expliquer, en partie, ce fait : autonomie,

liberté, responsabilité... sont des points essentiels pour l'épanouissement des enfants, et, comme l'a évoqué dès l'ouverture de la conférence Leo Bormans : « Les meilleures villes prennent soin de leurs enfants. Ce sont eux qui construiront la ville de demain. D'où ma conviction : la ville de demain se doit d'être inclusive pour toutes les générations, bike friendly ET kids friendly ! »

*Pauline JOURNIEUX,  
Conseillère en Mobilité, Département  
Aménagement du Territoire – Saint-Gilles*

« A l'initiative de Bruxelles Mobilité, nous nous sommes rendus à vélo au congrès de Velo-city 2017. Une initiative qui s'est avérée très enrichissante, d'une part, sur le plan sportif et d'autre part, sur le plan des rencontres. Cette sorte de « Bike dating » de deux jours a permis de rencontrer ou de mieux connaître les différents acteurs de la mobilité à Bruxelles. Et même si, pour la plupart, nous nous connaissions déjà à travers différentes réunions, personne ici ne pouvait avancer l'excuse d'un rendez-vous pour filer en vitesse et ne pas pouvoir prolonger la conversation. Nous étions tous dans le même objectif et les conversations allaient bon train à vélo.

Sur le point de vue organisationnel, rien à dire. Nous avons été pris en charge comme des princes tant pour

la logistique que pour le logement. Et le fait de se retrouver tous dans le même hôtel permettait des partages sur les conférences et les sorties de la journée. Une manière de ne rien rater car le programme était dense et les choix parfois cornéliens.

Je retiendrai, entre autre, le très bon documentaire : « Why we cycle » et son approche sociologique.

La visite du Honig complex et son regroupement d'entreprises aussi fut intéressante avec notamment l'atelier Velocargo. Ayant visité l'usine Oxford en Belgique, je souhaitais faire la comparaison avec Gazelle. Chez Gazelle nous sommes dans l'univers des « Temps Modernes ». Il y a plus de flexibilité chez Oxford avec la possibilité pour les

employés de ne pas toujours faire le même travail.

Le monde de la mobilité douce et du vélo évolue lentement, mais les initiatives sont bien présentes, tant à Bruxelles avec le projet ambitieux de la Petite Ceinture et Bike for Brussels qu'ailleurs dans le monde. Même aux Pays-Bas, il y a encore des choses à changer. La visite d'Amsterdam a mis en évidence le tout au vélo et un comportement des cyclistes proche des automobilistes à Bruxelles. A quand le développement d'une sensibilisation vers une meilleure convivialité et un vrai partage de l'espace public ? »

*Jean-Philippe BECKERS,  
Coordination ateliers Velo Voot*

# 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
Grégoire Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	02/348.17.61	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	maud.verkindere@ixelles.brussels
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.

