

 **FOCUS**

Les habitudes de déplacement des Bruxellois en évolution

 **ECHO DE LA RÉGION**

Vision stratégique pour le développement de hubs de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

 **SOUS LA LOUPE**

Et si l'on sortait de l'angle mort ?

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOSSIER FOCUS :
LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT
DES BRUXELLOIS EN ÉVOLUTION

TRIMESTRIEL N° 69



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :
Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,
Majdouline Benachem

RÉDACTION :
Korneel Debaene, David Timothé Buen Abad,
Lebrun Kevin, Roberta Gagliardi, Fabian
Massart, Suzanne Reyvers, Sophie Jadin,
Philippe Moreau, Majdouline Benachem

PHOTO DE COUVERTURE :
Shutterstock

Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de Bruxelles-
Capitale et Brulocalis

BRULOCALIS
Rue Royale 168, 1000 Bruxelles
Tél 02 238 51 40
jean-michel.reniers@brulocalis.brussels
www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ
Place Saint-Lazare 2, 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001
mobilite@sprb.brussels
www.mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES BRUXELLOIS EN ÉVOLUTION : LES
RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE
DÉPLACEMENTS (L'ECD) 04

ÉCHO DE LA RÉGION

VISION STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE HUBS DE MOBILITÉ EN
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE 08

ACTUALITÉS

COMMENT ACCROÎTRE L'UTILISATION DU RAIL À BRUXELLES ? 11

ÉCHO DE LA RÉGION

RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA REINE ET DE SES ABORDS : UN
EXEMPLE DE PARTICIPATION CITOYENNE ET INCLUSIVE 13

ACTUALITÉS

URBACT, DES RÉSEAUX DE VILLES POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN
DURABLE EN EUROPE 15

ACTUALITÉS

INCLUSIVE GREEN DEAL CARSHARING :
RENFORCER ET RENDRE PLUS DURABLE ET PLUS ACCESSIBLE
LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE À BRUXELLES 18

ACTUALITÉS

LE SAM PASS, UN PROJET DE MOBILITÉ POUR LE 1^{ER} DEGRÉ
DU SECONDAIRE 19

SOUS LA LOUPE

ET SI L'ON SORTAIT DE L'ANGLE MORT ? 20

ACTUALITÉS

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION DES TAXIS 24

RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE

RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE JUILLET-AOÛT 26

Alors que l'été s'achève et fait peu à peu place à l'automne, nous voici de retour avec un nouveau numéro du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière. Le mois de septembre est synonyme de rentrée scolaire, de reprise après les congés d'été, mais c'est aussi un moment fort pour la mobilité ! C'est en effet entre le 16 et le 22 de ce mois qu'a eu lieu la semaine européenne de la mobilité.

Le concept a vu le jour il y a plus de vingt ans, sous l'impulsion de Margot Wallström, commissaire européenne, et dont l'objectif est de sensibiliser les citoyens à l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture privée, comme le vélo, la marche, ou encore les transports publics... mais aussi d'encourager les villes européennes à promouvoir ces modes de transport et investir dans les infrastructures nécessaires, dans une logique de diminution de la pollution. Cette année encore, dont la thématique était « Save Energy », la semaine de la mobilité a connu un grand succès avec plus de 3 000 villes participantes réparties dans 44 pays, dont certains hors Europe tels que le Japon ou le Pérou.

En Belgique, ce sont toutes les villes qui participent à cette semaine particulière, certaines agissant à travers des campagnes de sensibilisation, et d'autres organisant des événements ou des challenges. A Bruxelles, nous avons eu le plaisir de participer à cette 23^e édition de la journée sans voiture, événement connue et appréciée par tous les bruxellois et autres visiteurs venus d'ailleurs pour profiter des activités organisées à cette occasion.

La thématique de la mobilité étant sous le feu des projecteurs à Bruxelles, la STIB a profité du moment pour lancer sa nouvelle application baptisée « Floya ». Celle-ci est destinée aux particuliers et rassemble tous les modes de mobilité alternatifs disponibles dans la Région. L'ambition de ce MaaS bruxellois¹ : faciliter les déplacements à pied, vélo, trottinette, bus, tram, métro, train, voitures partagées et taxi pour offrir de solides alternatives à l'usage de la voiture individuelle. L'application permet en outre aux utilisateurs de planifier et de réserver l'ensemble de ces transports à travers un seul et même programme, et encourage ainsi l'intermodalité et les modes de déplacement plus écologiques.

Les choix en matière de déplacement reflètent la manière de vivre la ville des citadins, de nouvelles habitudes surgissent, des technologies innovantes sont développées, et les consciences se tournent davantage vers l'écologie. La mobilité est en constante évolution, c'est pourquoi il est de notre responsabilité, en tant que professionnels sur le sujet, de rester attentifs aux actualités et de faire évoluer notre pratique au service des bruxellois.

Vous trouverez dans ce numéro du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière plusieurs articles sur des sujets d'actualité tels que la réforme de la réglementation taxis, le Projet de réseau européen URBACT, ou l'attractivité du rail à Bruxelles, ainsi que diverses analyses de fond sur différentes thématiques (comme le réaménagement de la place de la Reine et ses abords, les enjeux liés à l'angle mort, ou encore les mobility hubs...). Nous espérons que ces articles vous informeront, vous intrigueront et vous inspireront dans votre quotidien.

Bonne lecture !

La rédaction



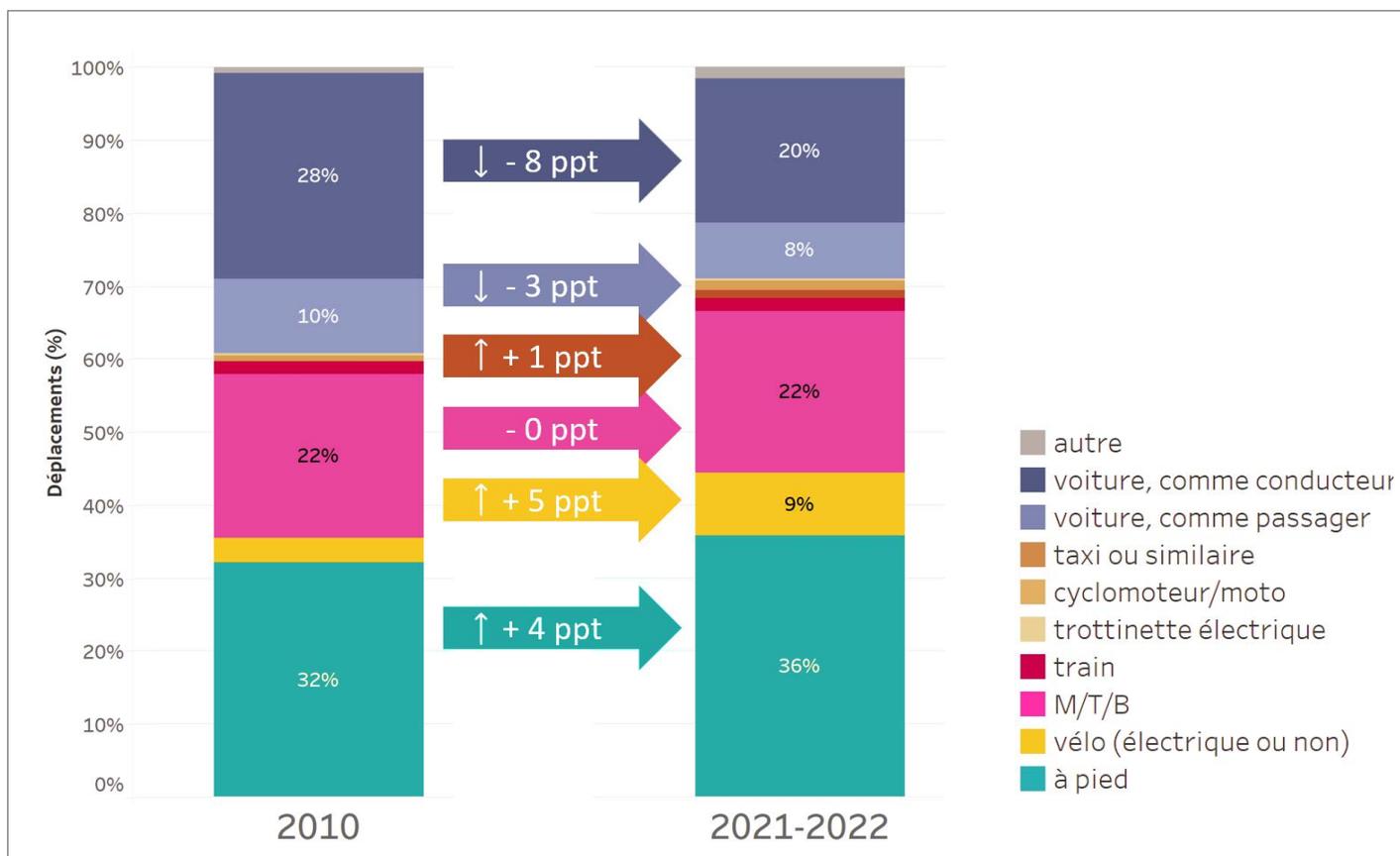
¹ Pour plus d'informations sur le MaaS, voir dossier focus du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n°64 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-64>)

> **Korneel Debaene, attaché - Direction Autorité Organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité**

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES BRUXELLOIS EN ÉVOLUTION : LES RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS (L'ECD)

Récemment, une enquête à grande échelle menée par Bruxelles Mobilité a révélé des changements significatifs dans les préférences et les habitudes de mobilité des citoyens Bruxellois. Le constat le plus frappant est celui d'un transfert modal de la voiture vers la marche et le vélo, tandis que les transports publics restent importants et que se confirme l'essor de la micromobilité (partagée).

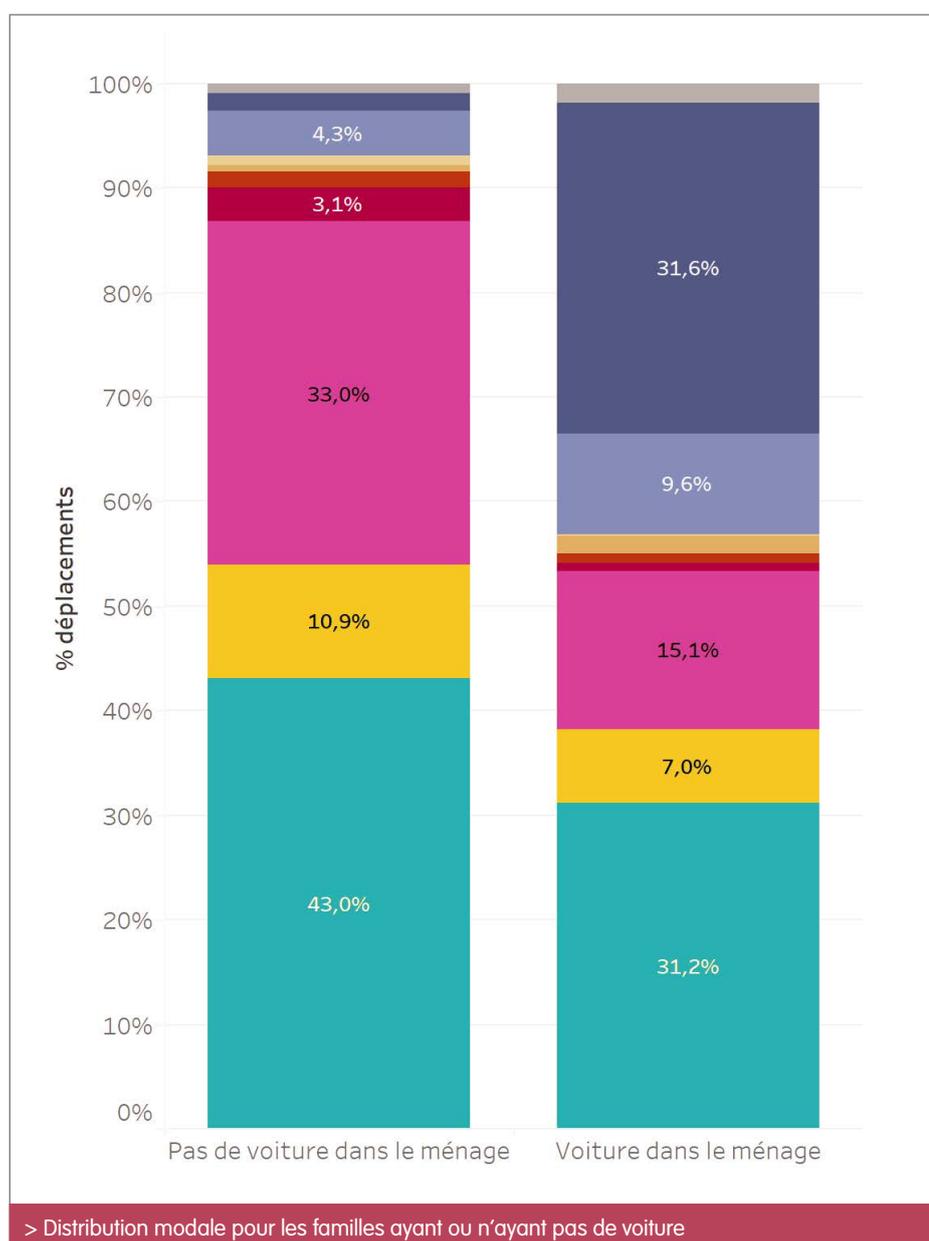
Cette enquête sur les comportements de déplacement (ECD) a été menée pendant un an d'octobre 2021 à octobre 2022 et a permis de mieux comprendre les comportements de déplacement du quotidien de la population bruxelloise ainsi que l'évolution constante de la mobilité dans la ville. En effet, on a pu rassembler de nombreuses données sur les modes de déplacement du quotidien auprès d'un échantillon de 2.685 personnes de plus de 6 ans sélectionnées au hasard : pour chaque trajet, les participants ont été invités à enregistrer dans un carnet de déplacements des informations telles que le but du déplacement, le mode de transport utilisé, la distance couverte et plus encore, et ce pendant 24 heures. Ce carnet de déplacements permet de calculer la « distribution modale », à savoir le pourcentage global de la « part de marché » des différents modes de transport. Ce carnet de déplacements constitue donc l'épine dorsale de l'enquête qui a été complété par deux questionnaires relatifs aux caractéristiques de chaque répondant et de sa famille, à la propriété d'un véhicule, aux abonnements, etc.



> Distribution modale en 2021-2022 par rapport à 2010

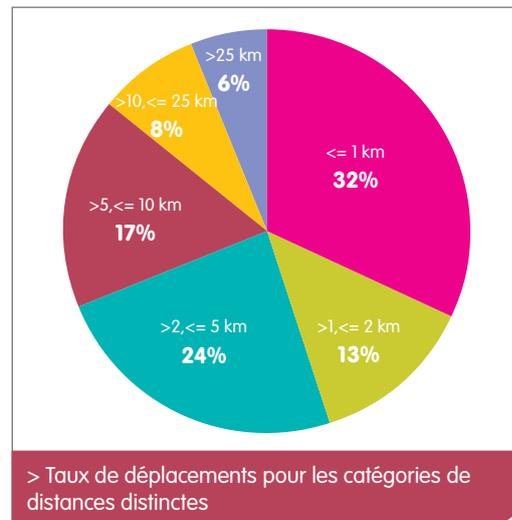
Fait remarquable, la grande majorité de nos déplacements quotidiens se font à pied, et ce chiffre ne cesse d'augmenter. En outre, on note une augmentation significative de l'utilisation du vélo comme mode de transport : 9 % de tous les déplacements sont désormais effectués à bicyclette. Par rapport à une enquête similaire, intitulée Beldam et réalisée en 2010, cette part modale du vélo n'était alors que de 3,5 %. Toutefois, les propriétaires de vélos n'ont pas augmenté de manière significative depuis 2010 - 47 % des familles possèdent actuellement au moins un vélo. On observe certes un revirement partiel, puisque 11 % des familles possèdent désormais un vélo électrique, mais dans l'ensemble, l'augmentation de l'utilisation de la bicyclette semble davantage imputable à l'amélioration des infrastructures cyclables, à des campagnes de sensibilisation fructueuses et à un renforcement de la sécurité.

En revanche, la voiture est beaucoup moins utilisée qu'auparavant. Cette diminution s'explique pour différentes raisons. Tout d'abord, nous observons depuis des années une tendance à la baisse du taux de motorisation, puisqu'à l'heure actuelle, seuls 46 % des familles bruxelloises disposent de leur propre voiture. D'autre part, même les familles possédant une voiture l'utilisent moins qu'auparavant - la part modale de la voiture chez les familles possédant leur propre voiture est actuellement de 41 %, alors qu'elle était de 52 % auparavant.



Les familles bruxelloises privilégient donc de plus en plus les modes de transport alternatifs, avec pour conséquence une diminution de la part modale de la voiture. Cette évolution témoigne d'un mouvement vers une conception de la mobilité plus durable et plus multimodale. Par ailleurs, le recours aux dispositifs de mobilité partagée semble s'imposer, puisque 5 % des familles bruxelloises sont abonnées ou enregistrées pour le covoiturage et que 8 % des Bruxellois.es sont enregistrés sur une application de partage de trottinettes (alors que 5 % d'entre eux sont propriétaires d'une trottinette électrique). L'utilisation des trottinettes électriques s'est stabilisée à une part modale de 1,2 %, ce qui équivaut déjà aux mobylettes et cyclomoteurs d'aujourd'hui, et à peu près au niveau des vélos il y a 20 ans.

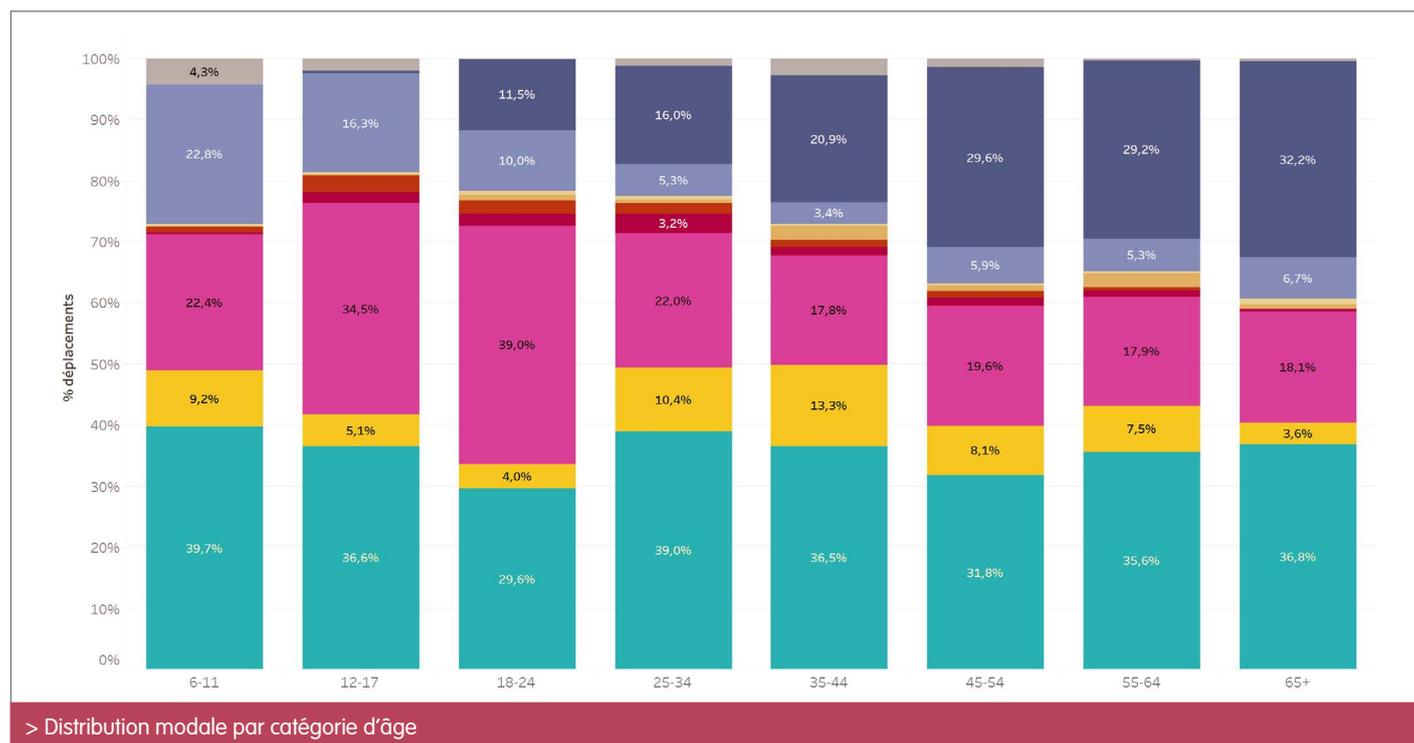
Autre fait remarquable relevé dans le cadre des résultats de l'ECD : la moyenne de la distance parcourue par trajet. En effet, l'ECD met en évidence les petites distances qui caractérisent un très grand nombre de nos déplacements quotidiens. Près d'un tiers des déplacements restent inférieurs à un kilomètre, et jusqu'à 86 % des déplacements effectués se déroulent à l'intérieur des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale. Pour ces déplacements internes, la distance moyenne est de 3,3 km, ce qui met en évidence la nature très locale des déplacements du quotidien à l'intérieur de la ville.



Bien évidemment, la distance du trajet impacte largement le mode de transport utilisé. Ainsi, 85 % des trajets inférieurs à 1 km se font à pied, les trajets de 1 à 5 km se font à vélo (15 %) et pour les trajets de 2 à 10 km, les transports en commun sont privilégiés (41 %). Pour les trajets de plus de 2 km, le recours à la voiture gagne en importance, et pour les trajets de plus de 10 km, la voiture reste très dominante, atteignant un taux de 58 %. En revanche, pour les petits trajets, la part du train est très faible et représente un énorme potentiel sous-exploité pour les trajets intra-bruxellois par rapport à la part modale du bus/tram/métro et par rapport aux trajets à partir de 25 km où le train atteint une part modale de plus de 20 %.

Bien entendu, les modes de transport utilisés varient en fonction d'un grand nombre d'autres facteurs. Pour n'en évoquer qu'un seul, il suffit de se pencher sur la distribution modale par groupe d'âge. Il est frappant de constater que tous les groupes d'âge, y compris les seniors, se déplacent beaucoup à pied. En outre, jusqu'à l'avant-dernière catégorie d'âge, une grande partie des déplacements se fait à vélo. Ce mode de transport a encore un énorme potentiel parmi les jeunes générations, lesquelles sont actuellement tentées de privilégier les transports en commun. Enfin, le recours à la voiture reste limité chez les jeunes et les jeunes adultes, puisque la part de la voiture ne dépasse 25 % qu'à partir de l'âge de 45 ans.

Que nous réserve l'avenir ? Une prochaine version de l'ECD est déjà en cours d'élaboration et se poursuivra en continu à partir de septembre 2023, ce qui nous permettra de faire le point sur l'évolution de la dynamique de la mobilité bruxelloise annuellement. L'ECD est ainsi appelé à devenir un outil essentiel pour comprendre et anticiper le monde dynamique de la mobilité urbaine bruxelloise. 



> Pour en savoir plus

consultez l'observatoire good move
[\[https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/les-comportements-deplacements/\]](https://data.mobility.brussels/home/fr/observatoire/les-comportements-deplacements/) où sont disponibles les rapports ainsi que le résumé de l'ECD.

> David Timothé Buen Abad, attaché – Direction Autorité Organisatrice de la Mobilité - Bruxelles Mobilité

VISION STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE HUBS DE MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

ÉVOLUER VERS UNE MOBILITÉ SERVICIELLE

Aujourd'hui, la mobilité partagée se caractérise par une offre éparse et souvent peu lisible, ainsi que par une multitude d'opérateurs proposant des modalités d'accès au service et de fonctionnement différentes. Ce paysage morcelé ne favorise pas la confiance des utilisateurs et leur adoption de solutions de mobilité partagée.

Face à ce constat, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a pour ambition de renforcer la mobilité partagée en la faisant évoluer vers un modèle serviciel (Mobility as a Service – MaaS), dans lequel les utilisateurs disposent d'une panoplie de services intégrés, adaptés à l'ensemble de leurs besoins, et qui remplacent, pour une partie significative de la population, la nécessité de posséder une voiture individuelle.

Cette ambition est transcrite dans le programme d'actions « Good Service » du [Plan régional de Mobilité Good Move](#). Celui-ci souligne l'importance non seulement de développer une offre de mobilité partagée cohérente et pertinente, mais également d'en faciliter l'accès.

Pour ce faire, le Plan Good Move vise le développement de hubs de mobilité (fiche-action C.11). L'objectif est de créer un réseau de hubs de mobilité permettant de renforcer la complémentarité des services de mobilité partagée avec le transport public pour favoriser et crédibiliser la diminution du taux de possession automobile en RBC. L'objectif est également d'intégrer ces hubs de mobilité dans les centralités de quartier en s'appuyant sur d'autres fonctions urbaines existantes (commerces, équipements culturels, écoles, etc.).

Cette intégration physique des services de mobilité va de pair avec le développement d'une application MaaS (fiche-action C.1). L'application MaaS consiste en un outil numérique offrant la possibilité aux utilisateurs d'accéder, au travers d'une seule interface, à l'offre combinée de différents opérateurs et

de bénéficier d'informations et de modalités de paiement harmonisées. Les hubs de mobilité peuvent alors être perçus comme une transposition de l'application MaaS dans le monde physique.

L'intégration numérique et physique des services de mobilité partagée est jugée cruciale pour le développement d'un écosystème MaaS en RBC (voir notamment le rapport [Developing innovative mobility solutions in the Brussels-Capital Region](#), réalisé par le Forum International du Transport et financé par la Commission européenne dans le cadre du Programme d'Appui aux Réformes Structurelles de la DG Reform). Dans cette optique, le [Plan National pour la Reprise et la Résilience](#) a fixé comme objectif l'accélération du déploiement de cet écosystème MaaS en créant 20 hubs de mobilité en RBC avant 2025.

UNE PREMIÈRE ÉTAPE FRANCHIE : VISION STRATÉGIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE HUBS DE MOBILITÉ

Dans ce cadre, une première étude a été menée par Bruxelles Mobilité entre novembre 2022 et avril 2023, visant à définir la stratégie de développement de hubs de mobilité en RBC.

L'objectif de l'étude était triple :

- Proposer une stratégie opérationnelle ainsi que les premières étapes de mise en œuvre des mobility hubs en RBC (définition, typologie, identification des services adéquats, etc.) ;
- Définir les principes de gouvernance entre les parties prenantes aux différents volets de mise en œuvre ;
- Proposer un maillage opérationnel de 20 hubs de mobilité à réaliser en 2023 et 2024.

L'étude a été réalisée par un consortium composé de The New Drive, Mobipunt vzw et

Mpact ASBL. Elle est disponible en ligne sur le site de [l'Observatoire Good Move](#).

En se dotant d'une vision stratégique pour le développement de hubs de mobilité, la RBC a franchi une première étape essentielle en vue du développement d'un réseau de hubs de mobilité sur son territoire.

QUE RETENIR DE CETTE VISION STRATÉGIQUE ?

L'intérêt premier de la vision stratégique est qu'elle offre un cadre et des outils d'analyse propres à la RBC.

En ce qui concerne le cadre d'analyse, la RBC a fait sienne la définition de hub de mobilité développée par le [Smart Mobility Living Lab London](#). Un hub de mobilité y est défini comme : « un mélange d'options de transport co-localisées, généralement concentrées autour de l'interface entre les transports publics collectifs et les solutions de mobilité du dernier kilomètre. Ces échanges intermodaux sont soutenus par des ressources d'information et des services associés, comme des services pour vélos et des cafés par exemple. La composition exacte dépend de l'échelle et du contexte local ». Les éléments essentiels de cette définition, comme l'intégration des hubs de mobilité dans le réseau de transports publics collectifs existants, les ressources d'information et les services associés, ou l'importance de l'échelle et du contexte local, ont guidé l'élaboration des différents outils d'analyse.

En ce qui concerne les outils d'analyse, la vision stratégique présente tout d'abord une typologie des hubs de mobilité adaptée à la RBC. Cette typologie distingue cinq types de hubs, allant des hubs de proximité aux hubs interrégionaux. La définition du type dont relève un lieu considéré est fonction de trois paramètres : l'offre en transport public, la zone de chalandise du lieu considéré et la localisation du lieu sur les réseaux transport public et vélo. Des exigences de prestation concernant l'infrastructure de mobilité, l'infrastructure de facilitation, la

Typologie FR

Nom par type	mobilité active et partagée & arrêts de bus avec une fréquence faible				
	Type 1 Hubs de proximité	Type 2 Hubs de quartiers	Type 3 Hubs interquartiers	Type 4 Hubs intrarégionaux	Type 5 Hubs interrégionaux
Offre TP	pas de TP OU arrêt de bus (avec une fréquence faible)	arrêt de tram (1 ligne) OU arrêt de bus (1 ligne) (avec une fréquence normale)	arrêt de BTM (> 1 ligne) OU arrêt de métro (1 ligne) (avec utilisation limitée) OU gares S5-S2*	stations métro (généralement) OU gares S1-M2* OU P&R (avec offre limitée)	gares M1-L* OU P&R (généralement)
Demande zone de chalandise du hub	dans le quartier	dans la commune	entre les communes (le long de la ligne TP)	dans toute la RBC	entre les régions & international
Localisation (TP X vélo) spécialisation multim. des voiries	rien/TP quartier X vélo quartier	TP quartier X vélo confort	TP confort X vélo plus	TP plus X ICR	TP plus X ICR
Nombre ~	<100	<100	>100	<100	+/- 10
Description de l'emplacement par type ou liste de localisations non exhaustive	espaces publics sans TP OU arrêts de bus avec une fréquence faible	arrêts avec seulement une ligne TP	arrêts avec au moins 2 lignes TP (tram, bus et/ou métro) OU arrêts métro OU gares S5-S2* & NIL centre (inter)quartier	pluspart des stations de métro, P&R petits, Gare Schaarbeek, Gare Jette, Gare Bordet, Gare Boondael, ...	Gare B-Nord, Gare B-Central, Gare B-Midi, Gare Schuman, Gare Luxemburg, Grands P&R, Gare Etterbeek, ...

*catégorisation des gares SNCB basée sur les voyageurs hebdomadaires avec les types S (<10 000), M (10 000-65 000) et L (>65 000) avec les sous-types S et M1-5

The New Drive
Samen België schoner maken

MOBIPUNT
VZW

mpact

> Typologie des hubs de mobilité en RBC

lisibilité et l'accessibilité ont été déterminées pour chaque type de hub. Cette typologie constitue donc une grille d'analyse du territoire bruxellois. Elle permet également de décrire la relation entre les différents types de hubs. Il s'agit, enfin, d'un moyen permettant de s'assurer que l'infrastructure appropriée est fournie au bon endroit.

Un deuxième outil d'analyse innovant développé dans le cadre de la vision stratégique est le « modèle papillon ». Il s'agit d'un modèle qui décrit la situation actuelle d'un lieu spécifique ainsi que les développements envisagés sur la base du type de hub dont le lieu en question relève. Ce modèle utilise de multiples paramètres concernant le contexte spatial, la position du lieu dans le réseau de mobilité, l'infrastructure liée à la mobilité et d'autres infrastructures facilitant une transition douce et agréable d'un mode à l'autre. Le modèle génère une illustration qui fournit de manière concise des informations pertinentes sur la situation

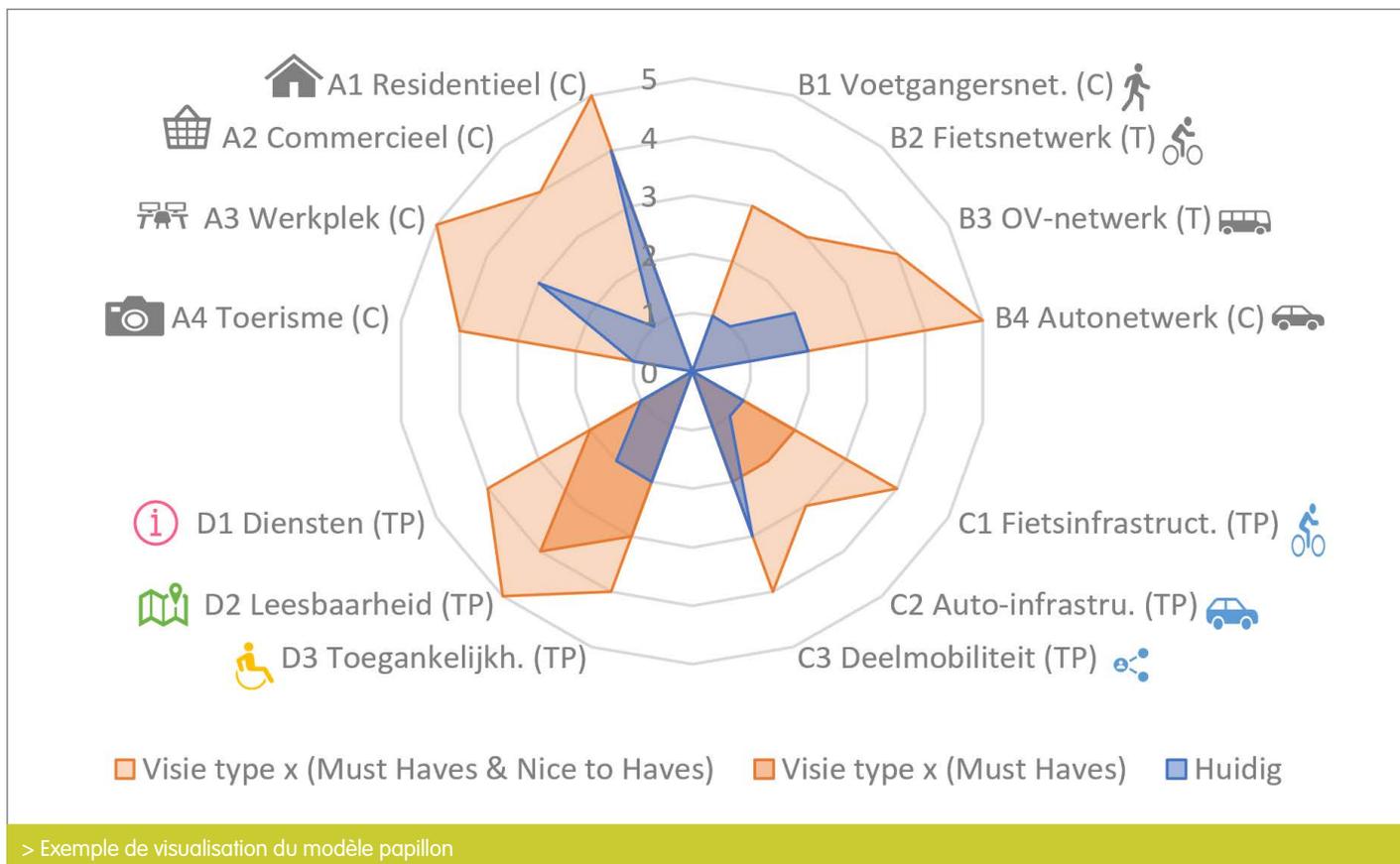
actuelle et envisagée d'un cas spécifique. Cet outil d'analyse permet d'illustrer rapidement les points sur lesquels une intervention est nécessaire pour qu'un lieu considéré comme possible hub de mobilité puisse atteindre les exigences requises en fonction du type de hub dont il relève.

Le second intérêt de l'étude stratégique a été de fournir un cadre de discussion rassemblant une large représentation d'acteurs bruxellois, afin de discuter de la mise en œuvre de l'objectif de 20 hubs de mobilité par le Plan National pour la Reprise et la Résilience. Sur base des nombreuses concertations menées, il a été décidé de considérer cet objectif de mise en œuvre comme une opportunité pour mener des tests « grandeur nature » en vue du développement ultérieur d'un réseau de hubs de mobilité réfléchi et abouti. Ceci signifie que les 20 premiers hubs de mobilité qui seront installés au cours de l'année 2024 sont autant de pilotes qui offriront l'occasion de tester, entre autres, la pertinence de la

typologie et des exigences de prestation liées à chaque type de hub de mobilité, la logique de réseau, les échanges de données, les mécanismes de gouvernance, l'impact des mobility hubs sur l'usage des services de mobilité partagée ou encore l'impact des services de mobilité partagée au regard de l'objectif de shift modal affiché par le Plan Good Move.

20 lieux potentiels pour l'installation des hubs de mobilité pilotes ont ainsi été sélectionnés et ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre de l'étude de vision stratégique, sur base des outils évoqués ci-dessus.

Il convient toutefois de garder à l'esprit que cette liste sera amenée à évoluer au cours des prochains mois, en fonction de différents paramètres et de l'avancée du projet. La liste actuelle a d'ailleurs déjà connu quelques changements par rapport aux lieux initialement étudiés.



À ce stade-ci, les 20 lieux considérés pour l'installation d'un hub de mobilité pilote sont les suivants : Porte de Hal, Albert, Miroir, Rochefort, CERIA, Roodebeek, Peterbos, Gare d'Etterbeek, Crainhem, Gare de Berchem, Petite-Île, Gare de Jette, Place du Conseil, Saint-Denis, Saint-Guidon, Gare de Haren-Sud, Place Keym, Comte de Flandre, Bon air, Square des Archiducs.

des communes concernées par l'installation d'un ou plusieurs hubs de mobilité pilotes, afin de leur présenter la phase pilote plus en détail et préparer les demandes d'obtention des accords nécessaires pour l'installation des hubs de mobilité pilotes sur voiries communales.

QUELLES SONT LES PROCHAINES ÉTAPES ?

Bruxelles Mobilité entend à présent lancer une mission d'étude relative à la conception des mobility hubs, et à l'accompagnement et au suivi de la mise en œuvre concrète de 20 hubs de mobilité pilotes, pour laquelle un cahier des charges a été récemment publié. Cette mission impliquera également une évaluation de la phase pilote. La date butoir pour la soumission des offres est fixée au 11 septembre 2023. Il est prévu que la mission se déroule pendant 24 mois et débute au cours du mois d'octobre 2023.

En parallèle, Bruxelles Mobilité a d'ores et déjà pris contact avec les services techniques

> Plus d'info

- Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n°64, dossier focus MaaS (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-64>)
- Article Sensibilisation au MaaS, Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière n° 67 (<https://brulocalis.brussels/fr/actualites/le-moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-67-est-disponible>)
- Modèle papillon (<https://brulocalis.brussels/fr/outils/modeles-de-documents/modele-papillon-developpe-par-la-region-pour-lanalyse-des-mobility-hubs>)

> Lebrun Kevin, attaché - Direction autorité organisatrice de la mobilité - Bruxelles Mobilité, Bruxelles Mobilité

COMMENT ACCROÎTRE L'UTILISATION DU RAIL À BRUXELLES ?

À Bruxelles, la politique de mobilité doit permettre aux habitants et usagers de la Région de se déplacer efficacement tout en améliorant la qualité de vie en ville. Pour y parvenir, la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) compte notamment sur le renforcement de l'offre de transport public, dont les services ferroviaires et le métro constituent l'armature.

La vision reprise au sein du Plan régional de Mobilité (Good Move) entend donc poursuivre le développement de l'offre ferroviaire, mais également sa transformation afin qu'elle s'intègre mieux dans le projet d'une ville davantage polycentrique. Une ville au sein de laquelle il doit être aisé d'utiliser le train pour se déplacer en ville ou vers/depuis sa périphérie proche.

UN POTENTIEL QUI RESTE IMPORTANT

Une façon d'appréhender ce potentiel est de s'intéresser aux pratiques de déplacement. Ainsi, une analyse des plans de déplacements d'entreprises (PDE) localisés au sein de la RBC avait montré, pour les données de 2011 et 2017, une très faible utilisation du train pour les distances les plus courtes, ainsi qu'une modeste part modale pour les classes de distances pourtant associées aux services ferroviaires suburbains, profitant à la voiture dès lors que l'on se situe en dehors du rayon d'action des transports publics urbains.

S'ajoutent à cela la croissance démographique attendue, tant en RBC qu'en proche périphérie, ainsi que le développement souhaité de zones stratégiques bien desservies par le rail, qui augmenteront encore ce potentiel de fréquentation à l'avenir.

Dès lors, pour relever le défi de l'utilisation accrue du rail à Bruxelles, le Plan régional de Mobilité décrit une série d'objectifs généraux. Ces objectifs ont ensuite fait l'objet d'une note stratégique, approuvée par le Gouvernement le 24 mars 2022, qui détaille les « enjeux et priorités bruxelloises relatives aux services ferroviaires et aux gares ». De son côté, la SNCB élabore cette année son nouveau plan de transport qui doit couvrir une période de trois ans. C'est donc l'occasion d'évoquer certains des objectifs régionaux et qui concernent plus particulièrement l'offre de transport et les gares.

FACILITER LES DÉPLACEMENTS EN TRAIN POUR DES MOTIFS VARIÉS

Pour arriver à mobiliser ce potentiel, la RBC souhaite avant tout que la fréquence des trains

S (relations suburbaines) soit renforcée. Le but est de s'approcher de services attractifs pour des déplacements en milieu urbain, c'est-à-dire des services pour lesquels l'horaire ne doit plus impérativement être consulté avant d'effectuer le déplacement. Cette mesure doit cependant être combinée avec un élargissement de la plage de circulation des trains, particulièrement en soirée, afin que le train constitue une possibilité robuste pour assurer des déplacements plus nombreux et plus variés que ceux liés au travail ou à l'école.

Ainsi, tant la semaine que le weekend, l'objectif minimal pour la RBC est que le dernier départ des différentes relations S depuis les gares principales s'effectue après 00h30. Cela permettra d'activer un cercle vertueux, puisque la promotion du chemin de fer pour ces heures/activités est alors rendue possible, tant par les pouvoirs publics que par les organisateurs d'événements.

Ces renforcements de fréquence et d'amplitude ne peuvent toutefois pas s'effectuer en même temps sur l'ensemble des relations concernées. Dans le détail, la RBC considère que certaines relations sont prioritaires :

- La relation S4, pour laquelle un doublement de la fréquence en semaine (à 2 trains/h/sens) et une circulation le weekend sont visés. Dans sa partie bruxelloise, cette connexion relie notamment Jette au Quartier européen. La demande latente est supposée importante, les temps de parcours sont imbattables et la relation est complémentaire avec l'offre de la STIB.
- Il s'agit aussi de renforcer en priorité la relation S7, qui circule essentiellement sur la ligne 26, à l'est de la Région. Son renforcement permettra de meilleurs déplacements de rocade tout en renforçant les possibilités de correspondance avec les principales lignes radiales de la STIB, dont la ligne 5 du métro, à Delta et à Mérode.



Source : SNCB. Données : PDE de la RBC, bilan de la situation 2017

> Répartition modale selon la distance de la navette pour les entreprises de la RBC.



© Mathieu Nicaise

> La gare comme centralité d'un quartier, Cologne.

- La Région préconise enfin une réorganisation de la relation S10 (rocade ouest de la ville via la ligne 28) pour relier la population résidant à l'ouest de la Région aux pôles d'emplois de Schaerbeek et de Vilvorde.

Ensemble, ces modifications permettront d'atténuer la concentration spatio-temporelle de l'offre bruxelloise, qui a pour corollaire une sous-utilisation de nombreuses gares et points d'arrêt, mais également une irrégularité qui se répercute aisément sur l'ensemble des services proposés.

FAIRE DES GARES ET HALTES DES LIEUX CENTRAUX ET DE QUALITÉ

À côté du renforcement des services, il est également demandé de transformer, en partenariat avec la Région, certaines gares et haltes en de véritables centralités de quartier. L'ambition est de renforcer les possibilités de déplacements intermodaux par la requalification des gares et de leur espace public environnant, en veillant à la qualité des services, à l'accessibilité universelle, au niveau de confort et à la lisibilité des cheminements. L'enjeu de l'intégration dans le tissu urbain concerne particulièrement les petites haltes desservies uniquement par les trains S. De nombreuses gares locales restent en effet méconnues des résidents, travailleurs et visiteurs des quartiers concernés.

Pour la Région, il s'agit donc :

- De prioriser les investissements qui permettent d'augmenter de manière importante l'aire de chalandise des gares (tels que que la création de nouveaux accès) et d'accompagner systématiquement les aménagements physiques réalisés par une publicité adéquate.
- Que chaque réaménagement de gare se fasse en permettant aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes de traverser rapidement, de manière confortable et sécurisée l'enceinte de la gare, ce qui revient à effacer les barrières urbaines.

Enfin, que ce soit dans les trains ou dans les gares, une partie du potentiel réside également dans l'intermodalité possible avec le vélo et la micromobilité. C'est pourquoi la Région souhaite que la SNCB adopte une stratégie vélo ambitieuse, visant à doubler la capacité d'emport des vélos à bord des trains à l'horizon 2025. Les services de points vélo dans les gares bruxelloises doivent également être développés pour atteindre les objectifs du Masterplan Stationnement Vélo. De son côté, la Région est prête à mettre en place les mécanismes de co-financement nécessaires pour concrétiser l'objectif d'une mutualisation du stationnement vélo.

Au-delà de cet aperçu, les objectifs bruxellois couvrent d'autres aspects tels que la poursuite de l'intégration tarifaire, la mise en

place de campagnes de promotion conjointes et/ou plus ciblées, le développement d'un MaaS ou encore le partage de données. Tous ces objectifs nécessitent avant tout une bonne collaboration entre la Région et les acteurs du monde ferroviaire, une collaboration qui heureusement se renforce au fil des années.

UN NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT POUR LA SNCB

À l'heure d'écrire ces lignes, le nouveau plan de transport de la SNCB – qui sera mis en œuvre sur la période allant de décembre 2023 à décembre 2026 – est en cours d'approbation. Le projet de plan laisse entrevoir des modifications ambitieuses de l'offre qui prennent en compte certaines des priorités bruxelloises, avec notamment un élargissement conséquent des plages de circulation les vendredis et les samedis soir ainsi que le renforcement des fréquences sur plusieurs lignes jugées prioritaires, et un programme d'investissement et de mise en accessibilité ambitieux pour les gares. À suivre donc !

> Roberta Gagliardi – attachée - Direction Mobilité et Sécurité routière - Bruxelles Mobilité

RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA REINE ET DE SES ABORDS : UN EXEMPLE DE PARTICIPATION CITOYENNE ET INCLUSIVE

En mars de cette année, Bruxelles Mobilité a déposé une demande de permis pour le réaménagement de la place de la Reine et de ses abords. Ce projet s'étend sur l'ensemble de la place et sur les rues qui la bordent. L'objectif est de redonner vie à cette place sous-utilisée et d'améliorer la sécurité et le confort des usager.ère.s actif.ve.s et des transports publics. Avant de déposer ce permis, un large processus de consultation inclusif a été mené.

UNE CONSULTATION CITOYENNE

La mission de consultation a été confiée au bureau d'étude ERU qui dispose d'une expertise en sensibilisation et marches exploratoires. La participation citoyenne a été organisée en deux phases avec l'appui d'OSMOS.

La première phase de diagnostic, d'information et de sensibilisation avait pour objectif de mobiliser les acteur.ice.s du quartier et de créer des synergies entre les usager.ère.s de la place (associations, habitant.e.s, commerçant.e.s et étudiant.e.s, etc.) dès la conception du projet afin de rédiger un diagnostic partagé.

La deuxième phase portait sur la consultation des habitant.e.s sur base des premiers scénarios du projet. Le but était de mettre la population au centre d'un partage d'idées et de conception. Les ateliers ont permis aux participant.e.s de se saisir collectivement du projet urbain et de générer une dynamique sociale pour comprendre les enjeux du site et les éléments à prendre en compte dans le projet.

LA MÉTHODOLOGIE

Pour le travail de mobilisation, il a été important de passer par des acteur.ice.s relais pour toucher les publics cibles comme : AYAD, Cultures & Elles Asbl, Ella vzw, Maison Couleur Femmes, Vie Féminine, des écoles, la Fabrique de l'église, l'antenne RenovaS et

les lieux culturels tels que la Maison des Arts et les Halles de Schaerbeek.

La méthodologie choisie privilégiait la consultation de différents groupes cibles homogènes, afin de permettre à chaque profil de s'impliquer sans crainte, de s'exprimer librement et d'éviter d'emblée les conflits. Un panel de différents profils représentatifs a été identifié : habitant.e.s ; femmes et enfants (habitant.e.s ou usager.e.s des écoles) ; étudiant.e.s (dont néerlandophones) ; Commerçant.e.s et usager.ère.s des commerces et usager.ère.s des transports.

Les actions menées lors du processus ont été riches et variées : des stands d'information, des micros-trottoirs auprès des commerçant.e.s, des sondages, des entretiens longs, des ateliers ainsi que des balades à destination des femmes.

FOCUS SUR LA PRISE EN COMPTE DU GENRE

Dès le départ, il y avait une volonté de travailler sur l'aménagement de l'espace public selon des analyses de genre. Dans le cadre du projet de lutte contre le harcèlement de rue développé par le Programme de Prévention Urbaine de Schaerbeek, un premier contact a eu lieu avec GARANCE ASBL, en collaboration avec la commune de Schaerbeek et l'ASBL RenovaS.

Un des outils proposés est la marche exploratoire des femmes, qui est un

instrument de réappropriation collective de l'espace public et de participation citoyenne des femmes et des filles. Cet outil permet aux femmes, d'une part, de se réapproprier de partager leur vécu et ressenti et d'autre part de transformer les attentes, besoins et volontés quant à ces espaces. Deux marches ont été organisées.

Il en est par exemple ressorti que les femmes se déplaçaient principalement à pied et qu'il y avait un besoin de cheminements piétons plus confortables et sûrs. Il est aussi apparu que la fréquentation de la place était très masculine. Pour les femmes, la place ne leur paraissait pas très disponible en raison des problèmes d'insécurité (bagarres, consommation d'alcool). Des éléments liés au cadre de vie ont également été mis en avant, comme la nécessité d'un meilleur éclairage, d'espaces plus verts et conviviaux au centre de la place pour y rester avec les enfants, de bancs plus accueillants, de quelques jeux et aussi une d'une amélioration de la propreté. Tous ces manquements contribuent aujourd'hui à faire de la place de la Reine un lieu d'exclusion pour les femmes où la fonction de transit prend le pas sur la fonction de séjour.

RÉSULTATS

Cette phase de consultation inclusive a permis d'objectiver et d'intégrer les avis récoltés dans le projet. Celui-ci prévoit une place plus conviviale et sécurisante, une zone de rencontre dans laquelle de nouvelles plantations harmonieuses trouveront leur



© Bruxelles Mobilité

place, en accord avec des éléments ludiques et du mobilier accueillant. Les trottoirs seront élargis et séparés de la chaussée par des plantations basses, et quant aux traversées, elles seront plus sûres et plus lisibles. Par ailleurs, les arrêts de transports publics existants sur et autour de la place seront regroupés dans la rue Royale afin d'en améliorer la visibilité et l'accès. Des pistes cyclables seront également créées sur l'axe Royal. En lien avec les aménagements cyclables de la rue Royale-Sainte-Marie, la plupart des places de parking de la place seront supprimées avec, pour alternative, un partage possible des parkings hors voirie des institutions publiques. Enfin, les aménagements de végétalisation contribueront à rendre les espaces plus accueillants et conviviaux et à apporter plus

d'ombre aux espaces de séjour. Ils offriront des connexions plus nombreuses et plus visibles avec les espaces verts du quartier, à savoir le parc Reine Verte et le jardin de la Maison des Arts. Au total, six nouveaux arbres haute-tige et environ 800 m² de végétation supplémentaire seront plantés dans des fosses de plantation plus larges. L'éclairage public sera renouvelé, avec des lampes LED à haute efficacité énergétique émettant une lumière blanche chaude et une redistribution des points lumineux. La mise en valeur de l'église royale Sainte-Marie, qui est classée, sera garantie grâce à un ensemble d'aménagements sobres et qualitatifs, un éclairage d'ambiance spécialement conçu pour elle déjà en 2008 et par de nouvelles plantations basses dans ses jardins. 

> Fabian Massart, point de contact national pour URBACT

URBACT, DES RÉSEAUX DE VILLES POUR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE EN EUROPE

Depuis 2002, le programme URBACT favorise la coopération et l'échange d'idées entre les villes d'Europe. Son action contribue à renforcer la capacité des acteurs locaux à concevoir et à mettre en œuvre des politiques intégrées, participatives et durables. Déjà bien implanté en Belgique, URBACT souhaite attirer de nouvelles villes et communes afin d'étendre sa dynamique.

UN INSTRUMENT DE LA POLITIQUE DE COHÉSION DE L'UNION EUROPÉENNE (UE)

URBACT reconnaît la nécessité pour les villes de jouer un rôle clé dans les politiques économiques, environnementales et sociales de l'Europe. Son objectif faitier est de renforcer l'efficacité de la politique de cohésion de l'UE, notamment en prenant l'engagement d'en soutenir le cinquième objectif : « Une Europe plus proche des citoyens en favorisant un développement durable et intégré ».

URBACT s'engage dès lors à doter les autorités publiques, dans chacun des pays membres, de compétences leur permettant de faire du développement durable intégré la boussole de leur politique urbaine.

Par ailleurs, URBACT est un programme financé par les fonds FEDER et s'inscrit dans la dynamique plus large de la Politique de cohésion européenne. Il contribue aux partenariats de l'Agenda urbain pour l'UE et au renouvellement de la Charte de Leipzig. URBACT collabore également avec d'autres programmes et organisations, notamment l'Initiative urbaine européenne, ESPON, INTERACT, INTERREG EUROPE, Horizon Europe, le Conseil des communes et villes d'Europe ou encore le Comité des Régions.

UNE MÉTHODE QUI A FAIT SES PREUVES

Les villes sont au cœur des défis que doivent affronter nos sociétés au 21^e siècle. L'adaptation au changement climatique, la justice sociale, le développement du

numérique, etc. sont des enjeux majeurs qui bouleversent toutes les villes en Europe.

Le développement durable et intégré est une approche qui permet de prendre en considération l'ensemble de ces enjeux, d'encourager les villes à repenser les structures de gouvernance et à s'orienter vers des modèles plus inclusifs.

Pour un acteur local, avoir une vue d'ensemble des possibilités d'actions et/ou se mettre en contact avec d'autres villes déjà actives dans cette démarche peut être fastidieux. C'est ici qu'intervient URBACT.

La mission d'URBACT est de permettre aux villes de travailler ensemble, en réseau, en apprenant des expériences des unes et des autres, en tirant des leçons et en identifiant les bonnes pratiques pour améliorer les politiques urbaines.



© URBACT

> Sustainable Urban Development « City Lab » organisé en 2019 à Bruxelles



> Visite de terrain durant le URBACT City festival organisé à Paris en 2022

Pour appliquer ces principes, URBACT a développé une série d'outils en libre accès : la « URBACT Toolbox » (<https://urbact.eu/toolbox-home>) et met également à disposition des pôles de connaissances (knowledge hub) où vous pouvez retrouver de l'information directement appropriable sur des sujets comme : la mobilité (<https://urbact.eu/knowledge-hub/mobility>), l'égalité des genres (<https://urbact.eu/knowledge-hub/gender-equal-cities>), ou la digitalisation (<https://urbact.eu/knowledge-hub/digital-transition>).

La méthode URBACT repose sur trois principes :

- L'intégration : Une approche intégrée du développement urbain durable qui promeut une vision holistique prenant en considération les dimensions physique, économique et sociale du développement urbain.
- La participation : Une approche participative fondée sur des partenariats solides entre les organismes publics, le secteur privé, les institutions du savoir et la société civile (y compris les citoyens). La participation est reconnue comme la pierre angulaire de la démocratie locale et des politiques de développement urbain efficaces.
- L'apprentissage par l'action : Une approche structurée et facilitée pour acquérir des connaissances en travaillant entre partenaires et pour résoudre des problèmes concrets en concevant des actions sur mesure.

LES RÉSEAUX THÉMATIQUES

Les principes d'URBACT s'incarnent à travers des réseaux thématiques. Chaque réseau rassemble des villes de l'UE désireuses d'échanger des idées sur une thématique spécifique pendant un laps de temps donné et de produire des politiques locales intégrées avec l'aide de leurs pairs, d'acteurs locaux et d'experts URBACT. Les villes peuvent rejoindre plusieurs types de réseaux URBACT en répondant à des appels à candidatures pour la création de réseaux.

Chacun des réseaux traite d'une thématique en lien avec le développement urbain. Il peut s'agir aussi bien de mobilité, d'inclusion sociale ou de culture que d'entrepreneuriat, d'espaces publics ou de digitalisation. Depuis 2002, c'est plus de 1000 villes et plus de 150 réseaux qui ont vu le jour à travers l'Europe. La nouvelle programmation URBACT IV, qui a débuté en 2023, devrait voir la création de plusieurs dizaines de nouveaux réseaux.

LA BELGIQUE BIEN REPRÉSENTÉE

Même si URBACT est un programme davantage investi par les pays de l'Europe du Sud, avec une forte contribution de l'Italie, de l'Espagne et du Portugal, les villes belges ont pris, depuis plusieurs années, une part active dans les réseaux URBACT. Lors de la précédente programmation, URBACT III, la Belgique comptait 21 villes partenaires et 4 villes cheffes de file, elle était dès lors le onzième pays le plus représenté parmi les 30 États impliqués dans URBACT.

Parmi les réseaux pilotés par des villes belges on peut citer *ROOF*, mené par Gand, qui visait à éradiquer le sans-abrisme grâce à des solutions de logement innovantes ou *Sub>urban*, mené par Anvers, qui visait à lutter contre l'étalement urbain en transformant la périphérie des villes en des zones plus attrayantes et de meilleure qualité. Bruxelles fut quant à elle partenaire URBACT à plusieurs reprises. Récemment, c'est par l'intermédiaire de Bruxelles Mobilité que la Région s'est engagée dans le réseau *Freight TAILS*, un réseau consacré à la recherche de solutions logistiques adaptées et innovantes pour un meilleur fret urbain.



> Article relatant l'expérience de Liège dans le réseau URBACT Biocanteens#2 dans la Revue imagine, demain le monde n° 153

Le plan d'action réalisé par Le plan d'action réalisé dans le cadre de ce réseau dans le cadre de ce réseau est accessible en ligne (https://archive.urbact.eu/sites/default/files/brussels_freight_tails_iap_english_summary.pdf).

Bien que la Flandre était plus représentée que la Wallonie et Bruxelles lors de la dernière programmation (14 participations contre respectivement 7 et 3), les villes et communes wallonnes et bruxelloises se font de plus en plus présentes. En outre, le premier appel à candidatures de la nouvelle

programmation URBACT IV a vu 5 villes belges lauréates : Fleurus, Roeselare, Hannut, Liège et Genk (<https://urbact.eu/Belgique/nouveaux-apn-2023>).

PRÉPAREZ-VOUS AU PROCHAIN APPEL À CANDIDATURES

Travail administratif limité, taux de réussite élevé, accompagnement sur mesure, URBACT est souvent considéré comme une première expérience idéale et une fenêtre vers d'autres programmes européens.

Participer à un réseau thématique, c'est avant tout recevoir un coup de pouce pour des projets que vous développer localement et auxquels vous désirez donner une dimension supérieure. Le programme offre ainsi une ouverture vers des idées et des partenariats novateurs et une visibilité souvent appréciée par les élus.

URBACT aspire à élargir davantage sa communauté. Toutes les entités urbaines sont invitées à postuler aux appels à candidatures afin de renforcer la collaboration à l'échelle européenne. De manière générale, l'agenda URBACT est rythmé par un appel à candidatures par an. Le prochain, prévu pour début 2024, aura pour objectif de reproduire les bonnes pratiques développées dans le cadre du programme « Urban Innovative Actions ».

> Plus d'info

Pour plus d'informations et afin de préparer votre candidature, n'hésitez pas à vous adresser au point de contact national (fabian.massart@uliege.be), à suivre l'actualité sur la page web nationale (<https://urbact.eu/belgique>), et à vous abonner à la newsletter (<https://ulg.us15.list-manage.com/subscribe?u=c3c6ea6f23947ba7bbcef9617&id=3b1bd94567>).



> Sustainable Urban Développement « City Lab » organisé en 2019 à Bruxelles

> Suzanne Reyvers – chargée de projet – Autodelen

INCLUSIVE GREEN DEAL CARSHARING : RENFORCER ET RENDRE PLUS DURABLE ET PLUS ACCESSIBLE LA PRATIQUE DE L'AUTOPARTAGE À BRUXELLES

L'autopartage offre de nombreux avantages : c'est une pratique abordable, durable, efficace, elle permet de réduire la circulation automobile et la pollution de l'air. Et même si le taux d'utilisation est en nette augmentation à Bruxelles, son potentiel reste encore très important. En particulier au regard du fait que les usagers existants sont principalement issus de la catégorie des personnes à haut niveau d'instruction et à haut revenu. Dans cet article, nous faisons le point sur l'autopartage à Bruxelles et mettons au clair le nouveau Brussels Inclusive Green Deal Carsharing.

Le point sur la situation à Bruxelles

Depuis plusieurs années, on constate une augmentation du nombre d'utilisateurs et du nombre de voitures partagées à Bruxelles. Ainsi, il ressort du [rapport annuel](#) d'Autodelen.net¹ que le nombre d'utilisateurs effectifs a atteint 50.000 en 2022, soit une augmentation de 48 % par rapport au chiffre de 2021. En outre, fin 2022, la Région bruxelloise comptait 1 579 voitures partagées, soit une augmentation d'environ 30 % par rapport à l'année précédente. Parmi celles-ci, seules 2 % sont électriques. Selon les estimations, un peu plus de 6 % des Bruxellois titulaires d'un permis de conduire pratiqueraient l'autopartage, ce qui, même si cela reste une minorité, représente déjà une bonne proportion. Il reste encore beaucoup de Bruxellois susceptibles de découvrir les bénéfices de l'autopartage.

En Région bruxelloise, la liste des prestataires proposant actuellement des voitures partagées est la suivante : cambio (aller-retour), Cozywheels (autopartage privé aller-retour), Dégage (autopartage privé aller-retour), Getaround (aller-retour), Miles (en libre-service) et Poppy (en libre-service).

Impact sur le nombre de propriétaires de voitures

Autodelen.net a par ailleurs réalisé une étude relative à l'impact de l'autopartage sur le nombre de propriétaires de voitures en Région flamande. Il en ressort qu'une seule voiture partagée peut remplacer entre 3 et 10 voitures particulières. On peut supposer que cette proportion est encore plus élevée dans le contexte urbain de Bruxelles. Ainsi, plus il y a de véhicules en autopartage, plus on libère de l'espace pour les modes de transport actifs, pour favoriser les rencontres et les loisirs. En outre, 35 % des utilisateurs de l'autopartage qui ont participé à l'enquête indiquent que, depuis le moment où ils ont commencé à pratiquer l'autopartage, ils prennent moins souvent le volant et 31 % déclarent faire davantage de vélo. En revanche, on observe peu de

changements en termes d'utilisation des transports publics : 75 % des répondants déclarent prendre le train, le tram ou le bus avec la même fréquence, et 16 % utilisent davantage les transports publics depuis qu'ils ont commencé à pratiquer l'autopartage. Ainsi, plus le nombre de personnes pratiquant l'autopartage est élevé, moins il y aura de kilomètres effectués en voiture. Une bonne nouvelle pour le climat et pour notre santé.

Un guide d'inspiration destiné aux pouvoirs locaux

Pour encourager la pratique de l'autopartage, une commune peut se reposer sur trois piliers : l'offre, la stratégie et la communication pour susciter la demande.

Vous trouverez de nombreuses informations, des conseils et des bonnes pratiques dans le [guide d'inspiration destiné aux pouvoirs locaux bruxellois](#)². Si vous souhaitez recevoir un kit comprenant des modèles de textes relatifs à l'autopartage pour vos réseaux de communication communaux, envoyez-nous un message par e-mail à l'adresse suivante : info@autodelen.net.

Un Green Deal ?

Enfin, il est recommandé aux pouvoirs locaux de signer le nouveau « Inclusive Green Deal Carsharing ». Ce Green Deal, appuyé par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité, vise à renforcer et à rendre plus durable et plus accessible la pratique de l'autopartage à Bruxelles en réunissant des partenaires de différents secteurs (public, privé et associatif) sur une période de trois ans. Le Green Deal sera officiellement signé lors de la conférence Shared Mobility Rocks le 6 février prochain à Bruxelles. Vous voulez en savoir davantage ? Envoyez votre demande par e-mail à info@autodelen.net ou à cvanderstichelen@leefmilieu.brussels 

1. <https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2023/02/Rapport-dimpact-Lautopartage-en-Belgique-en-2022.pdf>

2. <https://www.autodelen.net/fr/toolkit/guide-communes-bruxelles/>

> Sophie Jadin, project Manager – GoodPlanet Belgium

LE SAM PASS, UN PROJET DE MOBILITÉ POUR LE 1^{ER} DEGRÉ DU SECONDAIRE

La rentrée en secondaire est souvent synonyme de déplacements plus autonomes. Pourtant, les élèves du 1^{er} degré n'ont pas toujours des notions approfondies de sécurité routière. Le SAM Pass, un projet de l'ASBL GoodPlanet soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale, participe à l'objectif du Plan régional de Mobilité « Zéro tué et zéro blessé grave en lien avec un déplacement dans l'espace public régional en 2030 » en apportant aux élèves des connaissances de sécurité routière liées aux modes actifs.

QU'EST-CE QUE LE SAM PASS ?

Le Secure and Active Mobility Passeport est un projet mis en place par Bruxelles Mobilité et l'ASBL GoodPlanet Belgium depuis 2021. L'objectif est que les adolescents de 1^{er} et 2^e secondaires prennent conscience de leur place dans la circulation en tant que piétons, cyclistes et/ou utilisateurs des transports publics. Au travers de défis ludiques et d'un parcours d'obstacles dans la cour, les élèves approfondissent leurs connaissances de la sécurité routière.

POURQUOI LE SAM PASS ?

Les enfants sont particulièrement vulnérables sur la route, et vers l'âge de 12 ans, un pic d'accidents se produit : les jeunes adolescents sont plus indépendants, mais n'ont pas toujours acquis les compétences nécessaires aux déplacements en autonomie. Si de nombreux projets existent en primaire pour apprendre aux enfants à se déplacer correctement en rue (Brevets du Piéton, par exemple), ce n'est pas le cas en secondaire. Le SAM Pass permet de promouvoir les déplacements (semi)actifs – à pied, en vélo, en transports publics – tout en dotant les élèves de capacités de déplacements sécurisés. Le projet répond donc à deux objectifs du Plan régional de Mobilité : la « Vision zéro » et la promotion de « pratiques de mobilité qui favorisent la santé physique et mentale ».

LES ÉTAPES DU SAM PASS

En classe

L'enseignant qui inscrit sa classe au projet est invité.e à réaliser une carte des domiciles des élèves de sa classe avec du matériel fourni par GoodPlanet, et à faire passer un quiz sur la sécurité routière aux élèves.



© GoodPlanet Belgium

sur un passage pour piétons ou encore mettre en pratique les règles de bienséance dans les transports publics.

CONCLUSION DU PROJET

Le/la coach de GoodPlanet revient en classe pour évaluer la progression des élèves en termes de connaissances théoriques sur la sécurité routière, et pour discuter des défis réalisés. Si la classe a bien participé, elle peut même gagner un prix !

Vous souhaitez recevoir plus d'informations sur le SAM Pass ? Vous souhaitez participer au projet ? 

Expérimentation en milieu protégé

Un ou une coach de GoodPlanet vient en classe pour une présentation théorique basée sur le quiz de sécurité routière et soutenue par des vidéos explicatives, puis les élèves peuvent expérimenter un mode actif (vélo ou trottinette NON électrique) dans la cour de récréation, sur un parcours d'obstacles.

Réalisation de défis en rue

L'animation se poursuit avec le/la coach de GoodPlanet : les élèves, par groupes accompagnés d'un adulte, réalisent des défis autour de la sécurité routière liée aux modes actifs dans les rues autour de l'école. On leur demandera par exemple de photographier un vélo bien équipé et un vélo mal équipé, ou de réaliser une petite vidéo pour illustrer pourquoi le tram a toujours priorité.

Poursuite des défis en autonomie

Les élèves reçoivent une liste de défis à réaliser seuls ou en groupes sur leurs trajets quotidiens, pendant environ deux semaines. Ils pourront ainsi réfléchir à l'infrastructure autour de leur école, se prendre en photo comme les Beatles

> Plus d'info

Vous pouvez contacter Sophie Jadin à s.jadin@goodplanet.be ou consulter le site de GoodPlanet, sur lequel vous trouverez le formulaire d'inscription : <https://www.goodplanet.be/fr/le-sam-pass-secure-active-mobility/>

GoodPlanet propose également le Brevet Cycliste et le Brevet Piéton. Un article du n°68 du Moniteur de la Mobilité et la Sécurité routière, p23. (<https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2023-07/momo-68-fr.pdf>)

> Philippe Moreau – conseiller mobilité – Brulocalis

ET SI L'ON SORTAIT DE L'ANGLE MORT ?

En cette période de reprise après les congés estivaux, il nous semble important d'attirer l'attention de tous sur un type d'accidents encore trop récurrents en Région bruxelloise, à savoir, ceux liés à la problématique des angles morts. Quand on parle d'angle mort, cela concerne les zones entourant tout véhicule où le conducteur ne jouit pas d'une vision directe sur ce qui s'y trouve, soit à travers les vitres soit au moyen des différents rétroviseurs. Les principales victimes de ces accidents sont les piétons et surtout les cyclistes. Le rapport de force particulièrement déséquilibré dans ce type d'accidents les rend particulièrement graves, parfois mortels.

Comme évoqué dans l'introduction, l'angle mort est la zone inaccessible au champ de vision d'un conducteur de véhicule et qui ne lui permet pas de voir une partie de son environnement. Pour les voitures et les petites camionnettes, les angles morts se retrouvent principalement au niveau des rétroviseurs et des montants des portières. Pour les camions et les autobus, vu leurs gabarits imposants, les zones d'angles morts sont bien plus nombreuses et les chauffeurs ont une plus mauvaise visibilité autour de leur véhicule (illustration 1). A ces problèmes de visibilité s'ajoute celui du flux d'informations que le conducteur est amené à traiter en même temps et qui tantôt captent la totalité de son attention, tantôt le distraient de sa conduite. Rien d'étonnant alors que les études montrent que la majorité des accidents d'angle mort résultent d'une erreur humaine. Il en ressort d'ailleurs aussi que, dans plus de la moitié des cas étudiés, l'usager vulnérable était bien visible par le chauffeur avant sa manœuvre. Une autre particularité intéressante rapportée par les chercheurs concerne les moments de la journée où ont principalement lieu les accidents. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ce n'est pas aux heures les plus sombres qu'ils surviennent le plus, mais bien entre 7h00 et 17h00 avec une concentration plus forte entre 13h00 et 14h00 et aussi le plus souvent par temps sec.

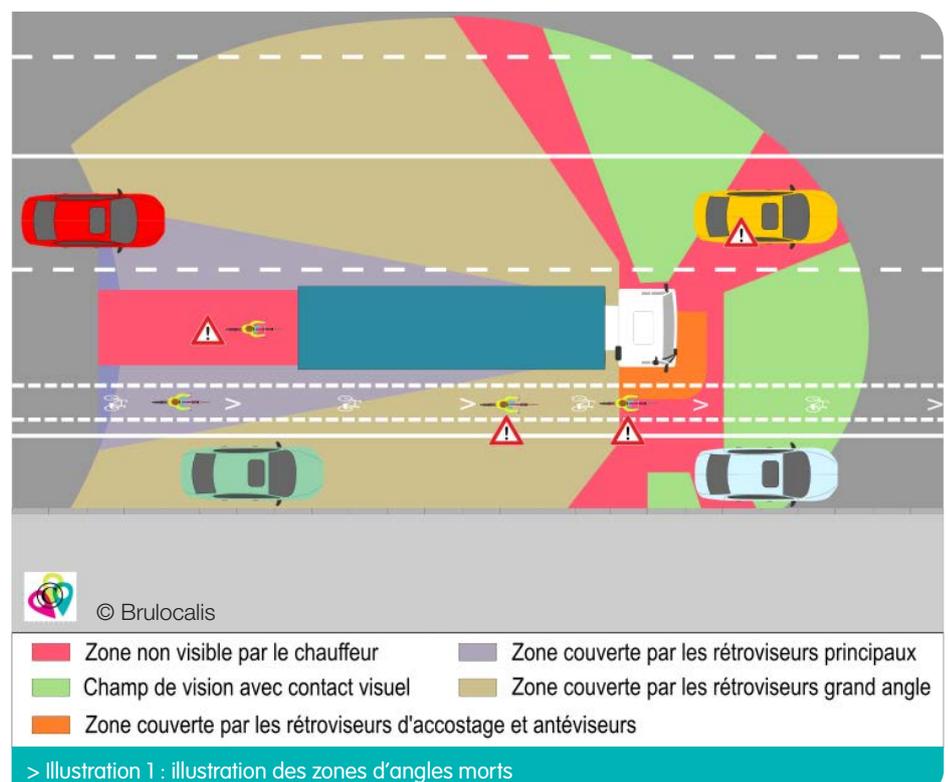
Concernant l'âge des victimes, ce sont majoritairement les personnes de plus de 60 ans qui sont victimes de l'angle mort chez les piétons, alors que pour les cyclistes, se sont plutôt les moins de 25 ans qui sont principalement concernés. Les conséquences de ces accidents en agglomération sont particulièrement graves pour les usagers vulnérables. Une étude récente de l'institut Vias a montré que dans près de trois cas sur cinq l'issue est mortelle pour l'usager vulnérable. Quant aux autres (deux cas sur cinq), ils sont grièvement blessés. Cela

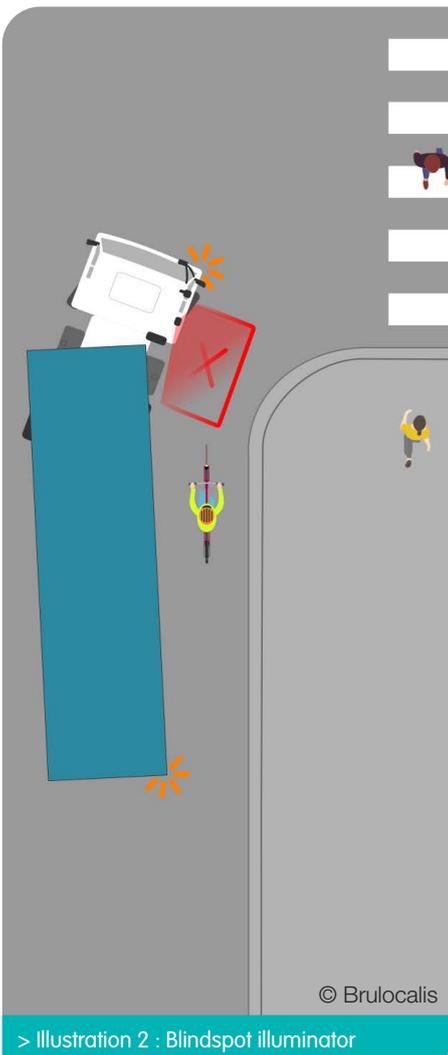
résulte souvent d'une mauvaise appréciation du danger ou d'une interprétation erronée de l'intention du chauffeur du véhicule lourd par l'usager faible.

Afin de réduire les risques de ce type d'accidents, plusieurs voies d'approche ont été exploitées : les réglementations, les véhicules, les usagers et l'infrastructure.

Au niveau des réglementations, l'article 43 de l'AR du 15 mars 1968 rend obligatoires, pour les camions en Belgique, un certain nombre de rétroviseurs (grand angle, accostage,

antévisseur) qui permettent de couvrir une large partie de la zone entourant le véhicule. Il n'est cependant pas conseillé de surmultiplier les rétroviseurs car cette solution a ses limites et peut devenir contreproductive en ajoutant une complexité supplémentaire dans les prises d'informations visuelles du chauffeur. Notons que les rétroviseurs peuvent être remplacés par des caméras, solution qui permet, elle, des combinaisons avec d'autres systèmes de détection électronique. L'Europe joue un rôle important par différentes prises de mesures qui vont être imposées via des





> Illustration 2 : Blindspot Illuminator

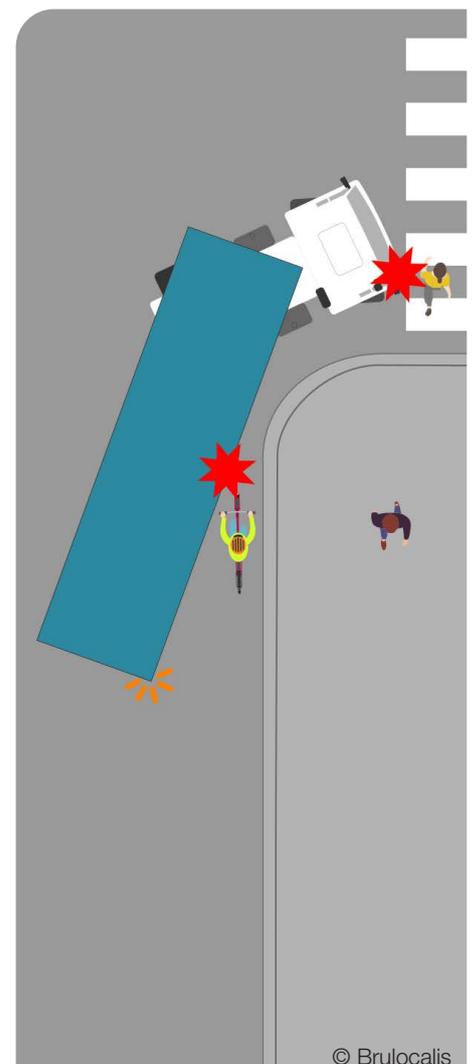
de ceux-ci, qu'il s'agisse de voitures ou de camions (voir le [N° 66 du Moniteur de la mobilité et de la sécurité routière](#)). De nouveaux systèmes de détection voient continuellement le jour. Au Danemark une entreprise a mis au point un système (Blindspot illuminator) (illustration 2) qui projette automatiquement au sol, au moyen de lumières rouges, les endroits où le camionneur n'a pas de visibilité et qui permet d'indiquer de manière intuitive aux cyclistes les zones d'angle mort à éviter et ainsi de prévenir les accidents. En Angleterre, des chercheurs ont mené une étude sur la visibilité directe et indirecte des 19 camions les plus présents sur les routes. Les résultats obtenus variaient énormément et montraient que les modèles avec une hauteur d'assise basse du chauffeur offraient une meilleure visibilité directe mais aussi que la quantité de surface vitrée et le design des fenêtres de la cabine influençaient fortement l'étendue des angles morts. Beaucoup de modèles de camions sont conçus pour des trajets sur grand-routes où une position de conduite haute favorise une vision de loin bien utile à vitesse élevée. Par contre, pour la circulation en ville, la vision de loin ne se justifie plus et c'est une position de conduite proche de la route et des autres usagers qui est à privilégier. Bruxelles-Propreté a mené une telle réflexion qui a débouché sur l'acquisition de camions présentant ces caractéristiques. La STIB a également entamé en interne le développement d'un système via lequel un boîtier émet une lumière orange clignotante qui permet aux cyclistes de pouvoir identifier de manière concrète et facile la position de l'angle mort d'un véhicule et de ne pas pénétrer dans cette zone ou de ne pas s'y attarder. Les constructeurs de camions sont bien entendu sensibilisés à la problématique des angles morts et travaillent depuis de nombreuses années à la mise au point de systèmes de détection des autres véhicules de plus en plus sophistiqués, basés sur l'utilisation de caméras et de différents types de radars. Malheureusement, toutes ces nouvelles technologies sont relativement onéreuses et la rentabilisation de l'investissement fait sur un camion s'étale sur de nombreuses années, ce qui fait qu'il y a actuellement encore peu de camions sur nos routes qui sont équipés de ces systèmes et qu'il faudra encore attendre quelques années avant leur généralisation.

solutions technologiques et permettre de rendre les routes et les véhicules plus sûrs. La France a également imposé aux camions qui circulent sur son territoire qu'ils soient équipés d'un certain nombre d'autocollants qui mettent en garde les usagers faibles sur les zones d'angle mort de ces véhicules. L'internationalisation du trafic routier a européenisé cette mesure et les stickers français se retrouvent maintenant sur une grande majorité d'autres camions européens.

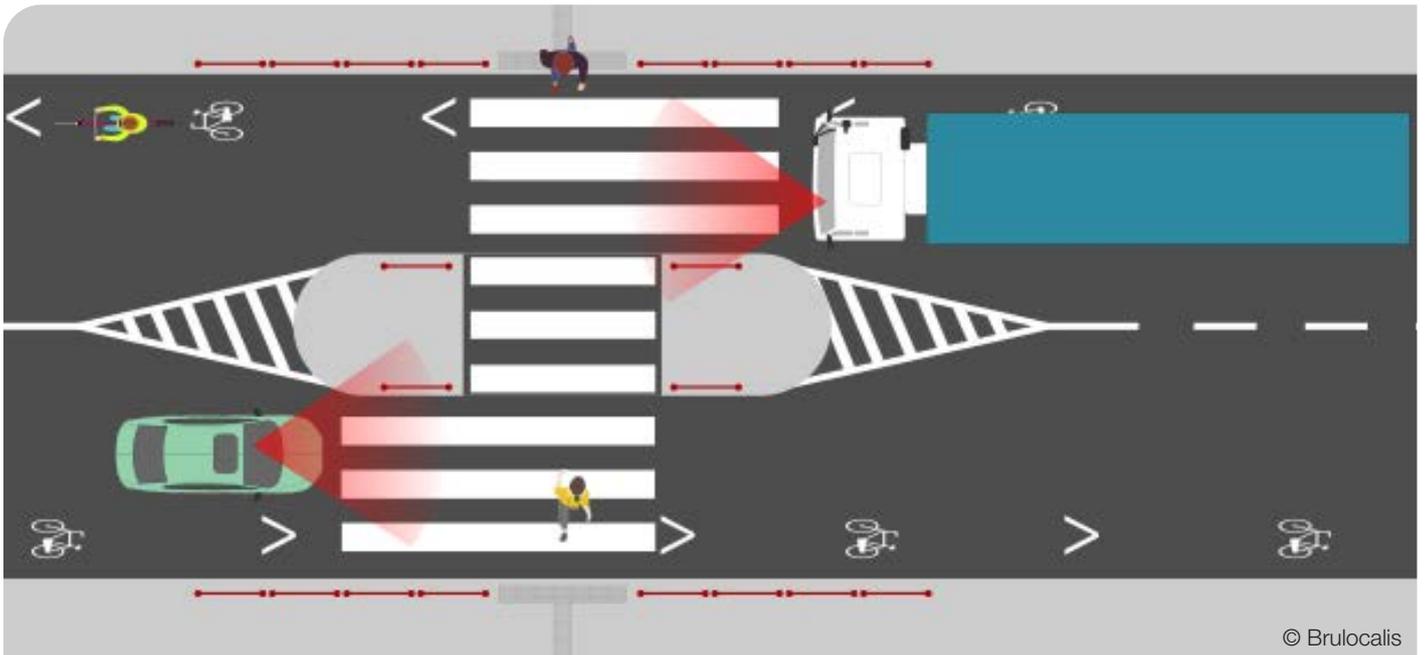
Concernant les véhicules, nombre d'avancées technologiques ont permis de considérablement renforcer la sécurité autour

Les comportements des usagers sont bien sûr essentiels dans la prévention des accidents liés aux angles morts. La sensibilisation est le premier bras de levier que l'on peut actionner en attirant leur attention sur différents points (illustration 3). Pour l'usager vulnérable, il est

essentiel d'avoir un contact visuel avec le conducteur et de s'assurer ainsi qu'il a bien été vu. Pour le chauffeur du camion, il s'agit de s'assurer que ses rétroviseurs soient propres et convenablement réglés, mais également d'être correctement formé aux problèmes des angles morts et au risque que ceux-ci représentent pour les usagers faibles. Il doit également avoir une parfaite connaissance des zones où il n'a pas de visibilité et être formé aux techniques du regard approprié. Si des systèmes d'aide à la conduite équipent le camion, il est indispensable que le chauffeur soit correctement formé à l'utilisation de ces outils.



> Illustration 3 : zone à risque pour les usagers vulnérables



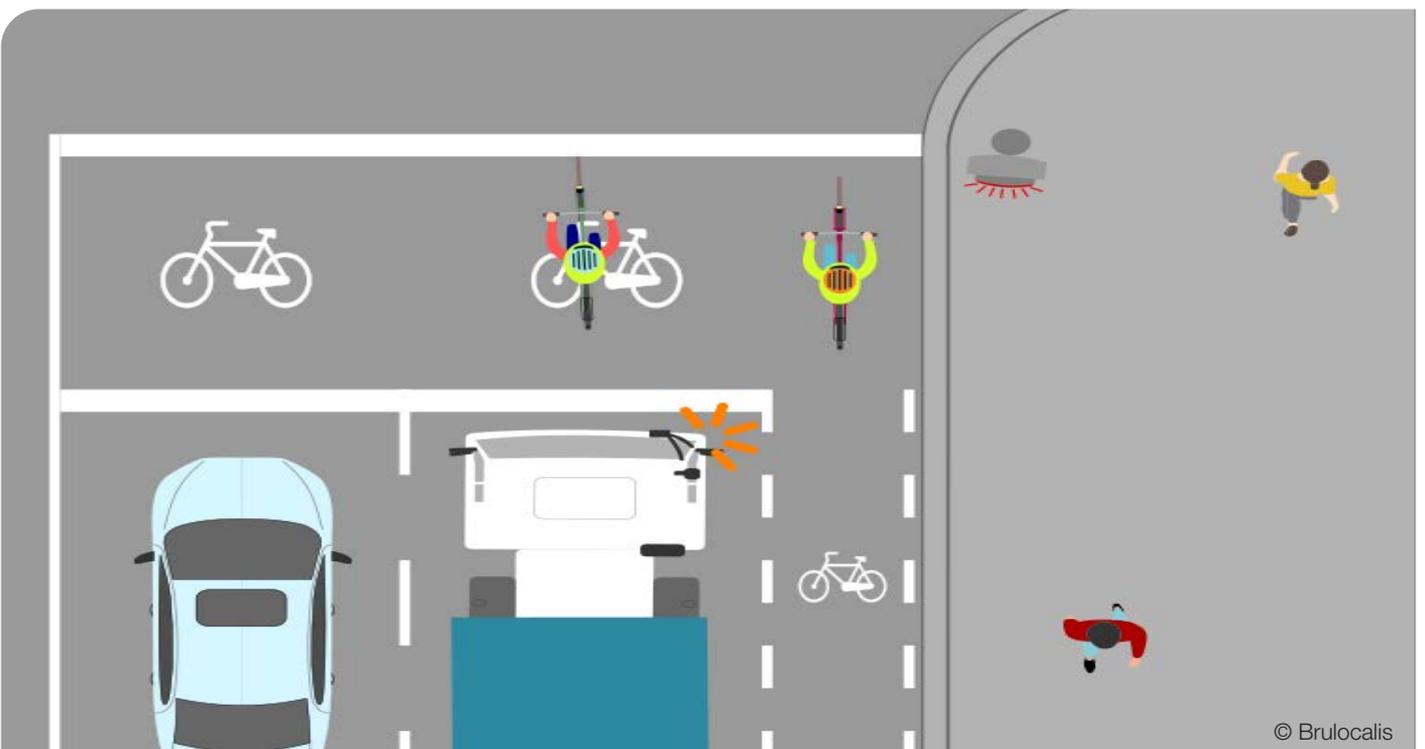
© Brulocalis

> Illustration 4 : aménagements de traversées piétonnes

Enfin, l'infrastructure routière doit retenir toute l'attention du gestionnaire de voirie car on peut fortement réduire les risques d'accident par de bons aménagements. Le passage pour piétons élargi est un premier exemple. Il permet d'éviter que le piéton ne traverse trop près du camion et ne se retrouve dans l'angle

mort à l'avant du véhicule (illustration 4). Le feu vert intégral autorise, lui, tous les usagers vulnérables à traverser dans toutes les directions à l'abri du trafic motorisé. Cette solution, venue des Pays-Bas, permet d'éviter les accidents de type « classique » liés à l'angle mort (camion qui tourne à droite

et percute le piéton ou le cycliste). Donner quelques secondes d'avance à la phase verte des lanternes piétonnes ou cyclo-piétonnes permet également aux usagers vulnérables de prendre leur place dans le carrefour avant les véhicules motorisés et d'être ainsi plus visibles (illustration 5).



© Brulocalis

> Illustration 5 : zone avancée pour cyclistes



> Illustration 6 : feu vert intégral

Le tracé de la route n'est pas à négliger non plus. Il faut veiller à ce qu'il réduise au maximum les interactions entre le trafic motorisé et les usagers vulnérables en écartant par exemple les pistes cyclables de la chaussée à l'approche d'un carrefour ou en veillant à ne pas les laisser adjacentes au bord extérieur d'un rond-point. Un dernier exemple de bon aménagement est celui des zones avancées pour cyclistes qui permettent

à ceux-ci de se positionner au feu rouge devant le trafic motorisé et d'être bien visible quand le feu passe au vert (illustration 6).

Selon les statistiques de STATBEL, les accidents liés à l'angle mort semblent connaître une diminution depuis une dizaine d'années. Il n'en reste pas moins que tout accident grave est un accident de trop et que les énormes progrès technologiques ne suffisent pas à eux seuls à régler le problème. Si de bons aménagements des infrastructures permettront eux aussi de réduire le nombre d'accidents, c'est principalement sur la sensibilisation et la formation qu'il faut compter pour obtenir de bons résultats. La cause des accidents provenant majoritairement d'une erreur humaine, c'est donc auprès des chauffeurs de camions, des automobilistes, des cyclistes et des piétons qu'il faut agir. Les cours de conduite doivent mettre l'accent sur cette

problématique et doivent également pouvoir former les conducteurs à la bonne utilisation des technologies embarquées afin de rendre celles-ci plus efficaces. La formation des chauffeurs de poids lourds doit être continue et régulière avec un focus particulier sur les problèmes d'angles morts et le bon usage des systèmes de détection présents dans le véhicule. Enfin, les formations scolaires au code de la route centrées sur le piéton et le cycliste devraient être généralisées. C'est dès le plus jeune âge qu'il faut sensibiliser l'enfant aux dangers et aux bons réflexes à acquérir en veillant à ce que cette formation l'accompagne tout au long de son développement. En agissant de concert sur les quatre voies d'approche explicitées plus haut, le nombre d'accidents liés aux angles morts devrait continuer de diminuer et atteindre, espérons-le rapidement, la vision zéro. 📍

> Plus d'info

Passionsanté.be : Angle mort : 4 conseils aux cyclistes pour éviter d'être percuté <https://www.passionsante.be/article/velo/angle-mort-4-conseils-aux-cyclistes-pour-eviter-detre-percute-32588>

AWSR : Rouler en mode OK ?

Leçon 1 : éviter les angles morts <https://www.youtube.com/watch?v=MTqL0GUA2xQ>

Leçon 2 : comment aborder un rond-point en vélo?

<https://www.youtube.com/watch?v=ApojJHrYzVE>

GRACQ : Raph Ancel - L'angle de la Mort

<https://www.youtube.com/watch?v=A6fmFn0WcjU>

<https://www.youtube.com/watch?v=EeUmNtIUHVE>

> Sources :

Institut Vias (2022) Briefing « Les Angles morts ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, www.vias.be/briefing
Rédaction de ce document : Baptiste Willocq

> **Service de la communication de Bruxelles Mobilité (adapté par Majdouline Benachem – attachée – Bruxelles Mobilité)**

RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION DES TAXIS

La réforme de la réglementation des taxis à Bruxelles est en vigueur depuis le 21 octobre 2022. Elle permet entre autres d'avoir un secteur unifié, de réglementer les plateformes (intermédiaires de réservation) et modifie les conditions d'accès à la profession de chauffeur de taxi. Cet article permettra aux lecteurs de découvrir certains changements opérés dans le secteur, et donnera également un accès direct à la circulaire de la réforme.

Grâce à cette nouvelle réglementation, le service aux usagers est amélioré, notamment avec une adaptation du nombre de véhicules, une simplification du parcours pour devenir chauffeur, ainsi qu'une simplification administrative. De plus, les plateformes (intermédiaires de réservation) sont dorénavant soumises à une série de conditions afin de disposer d'un agrément. Enfin, la tarification a été revue et se veut plus claire pour l'usager.

UNE UNIFICATION DU SECTEUR...

L'ordonnance unifie donc le secteur taxi. Il y a un statut de base commun aux services de taxi **de station** (les taxis classiques) et **de rue** (anciennement les limousines/LVC).

Le nombre maximum de taxis de station et le nombre de taxis de rue sont fixés et répartis de la manière suivante :

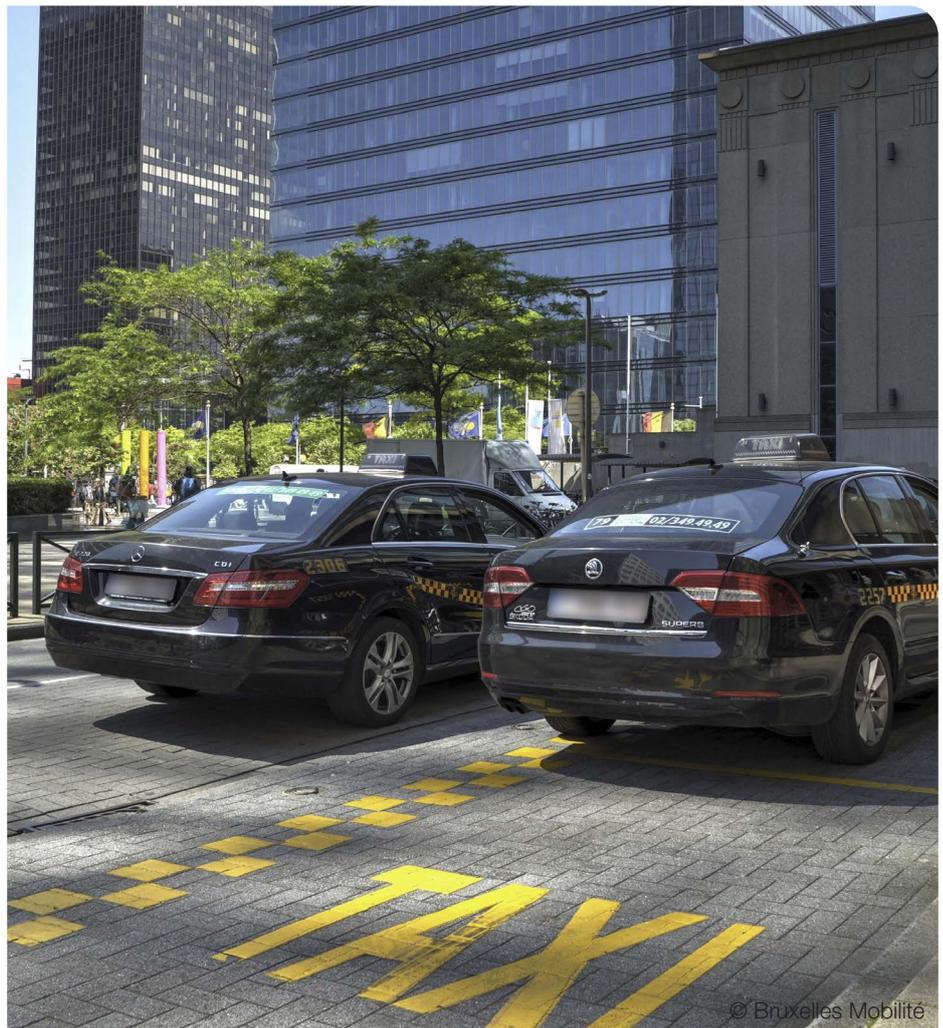
Taxis de station (maximum 1 425 taxis) :

- Taxis de station ordinaires : maximum 1 110 taxis
- Taxis de station PMR : minimum 150 taxis
- Taxis de station zéro-émission électriques : minimum 140 taxis
- Taxis de station zéro-émission hydrogène : minimum 25 taxis

Taxis de rue (maximum 1 825 taxis)

- Taxis de rue ordinaires : maximum 1 700 taxis
- Taxis de rue PMR : minimum 50 taxis
- Taxis de rue zéro-émission électriques : minimum 50 taxis
- Taxis de rue zéro-émission hydrogène : minimum 25 taxis
- Taxis de rue Grand Luxe : maximum 85 taxis

Le nombre d'autorisations dites **taxis PMR** sera de minimum 200, ce qui correspond à une augmentation potentielle de l'offre de 100 véhicules équipés pour un public PMR.



> Taxis de station

Une impulsion en faveur de la transition thermique sera offerte aux exploitants, au minimum 190 véhicules (140 véhicules électriques et 50 voitures à hydrogène) viseront à accélérer la transition thermique dans le secteur taxi. Ceux-ci devront être zéro émission dès 2025...

ET DES CHANGEMENTS ADMINISTRATIFS !

L'arbitrage du numerus clausus fera l'objet d'une évaluation tous les deux ans, dès 2025. De plus, le **chauffeur** pourra dorénavant

s'affilier à la (aux) plateforme(s) agréée(s) de son choix.

Le parcours de qualification allégé a été prévu pour répondre à la pénurie de chauffeurs et aux exigences de qualité et de sécurité du métier. Les chauffeurs LVC qui démontrent une expérience dans l'une des trois Régions (au minimum deux années sur les cinq années précédant le 21/10/2022) pourront obtenir un certificat de capacité professionnelle. Pour les chauffeurs non LVC ou LVC ne répondant pas

à la condition des deux ans d'expérience, le parcours d'obtention du certificat de capacité a également été simplifié (des étapes ont été supprimées).

Une révision de la **tarification** a été effectuée par rapport à la réalité du marché. La **gestion administrative** est désormais allégée pour les exploitants, chauffeurs et intermédiaires de réservation. Les échanges avec Bruxelles Mobilité se feront désormais uniquement sous forme électronique afin

d'éviter les déplacements des chauffeurs et des exploitants et les pertes de courriers par la poste. La **durée d'exploitation des autorisations** – jusqu'ici 7 ans pour les taxis et 5 ans pour les LVC – est unifiée pour être ramenée à 7 ans, renouvelable, tant pour les taxis de rue que pour les taxis de station.

Les **intermédiaires de réservation** doivent obtenir un **agrément** pour pouvoir offrir leurs services. Cet agrément a une validité de 7 ans, renouvelable. Pour l'obtenir, ceux-ci devront avoir un siège d'exploitation ou une unité d'établissement enregistré(e) auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises, ne pas avoir de dettes sociales, respecter les conditions d'honorabilité visées dans l'ordonnance. 

La circulaire de la réforme est disponible sur [le site de Bruxelles Mobilité](#).



©-Bruxelles Mobilité

> Taxis PMR

INTERDICTION POUR LES TAXIS DE RUE D'UTILISER LES BANDES BUS

La réforme taxi prévoit que seuls les taxis de station sont des taxis au sens du Code de la route (article 4, § 5 de l'ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis).

Dans ce sens, seuls les taxis de station peuvent emprunter les bandes bus (signalées par le panneau F17) et certains sites spéciaux franchissables (signalés par le panneau F18).

Par conséquent, il est strictement interdit à un chauffeur conduisant un taxi de rue d'utiliser les sites propres, même si son véhicule dispose d'une plaque minéralogique commençant par « TX ».

Ces chauffeurs s'exposent aux sanctions pénales prévues par les dispositions applicables au Code de la route et aux sanctions administratives prévues par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 octobre 2022 relatif aux services de taxis.



Arrêté Royal du 16.04.2023 rel. au permis de conduire pour des camionnettes à moteur à hydrogène ou électrique (Moniteur belge du 21 août 2023). Inforum : 369139.

Cet arrêté prévoit un projet pilote de trois ans dans le cadre duquel les conducteurs de véhicules de la catégorie C1, à moteur à hydrogène ou électrique et dont la masse maximale autorisée n'excède pas 4250 kg, utilisés pour le transport de marchandises, peuvent conduire de tels véhicules avec un permis de conduire B, sous certaines conditions.

Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2006/126/CE du 20.12.2006 relative au permis de conduire.

L'autorisation prévue par cet arrêté ne vaut que pour les conducteurs employés ou utilisés par une société établie en Belgique dont l'objet est le transport de marchandises par route et la logistique et qui participe au projet pilote.

Pour la durée de leur participation au projet pilote, les entreprises doivent communiquer les données nécessaires pour évaluer l'impact du projet pilote sur la sécurité routière et l'environnement. Ces données doivent être anonymisées.

Cet arrêté déroge à l'AR du 23.03.1998 relatif au permis de conduire.

Arrêté Royal du 16.07.2023 mod. l'AR du 22.10.2017 concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7 et transposant la Décision d'exécution (UE) 2021/1436 du 31.08.2021 mod. la directive 2008/68/CE rel. au transport intérieur des marchandises dangereuses afin d'autoriser certaines dérogations nationales et transposant la Directive déléguée (UE) 2022/2407 du 20.09.2022 mod. les annexes de la directive 2008/68/CE en ce qui concerne l'adaptation au progrès scientifique et technique (Moniteur belge du 25 août 2023). Inforum : 369323.

Cet arrêté adapte l'AR du 22.10.2017 concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7 (matières radioactives) pour y ajouter les références aux directives et décisions européennes (2018/1846 et 2020/1833) qu'il transpose.

Le présent arrêté transpose, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses de la classe 7, la décision d'exécution (UE) 2021/1436 du 31.08.2021 modifiant la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses afin d'autoriser

certaines dérogations nationales et la directive déléguée (UE) 2022/2407 du 20.09.2022 modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'adaptation au progrès scientifique et technique.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29.06.2023 mod. l'AM du 11.10.1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (Moniteur belge du 2 août 2023). Inforum : 368839.

Suite au réaménagement de la Wayerstraat à Anderlecht, il a été décidé d'autoriser les cyclistes à emprunter le site spécial franchissable où se trouve des rails de tram. Dès lors, le Code du gestionnaire a dû être modifié à cet effet.

L'occasion a été saisie pour apporter quelques autres modifications au code du gestionnaire, en guise de « quick win ». Mais en passant à une vitesse supérieure, quelques négligences se sont glissées dans les textes, par exemple en oubliant de modifier les conditions de placement du signal routier A14. Mais comme

dit, cet arrêté est un « quick win », en attendant la révision totale des conditions de placement des signaux routiers.

Cet arrêté modifie le Code de gestionnaire de voirie. Les modifications concernent l'uniformisation des notions de masses, la possibilité pour les cyclistes d'emprunter

Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

un site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers des transports en commun et l'adaptation de la terminologie en ce qui concerne les vitesses.

Un panneau additionnel du type VIIa de l'annexe 2 au Code du gestionnaire ('+2 t') placé au-dessous du signal C23 (accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises) limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée (auparavant : « masse en charge ») est supérieure à la masse indiquée.



Le signal F18 (indication d'un site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers des transports en commun) ne peut être complété du symbole de la bicyclette que pour autant que les cyclistes circulent dans le même sens que les véhicules des services réguliers des transports en commun et que le site spécial franchissable ne se trouve pas au milieu de la chaussée s'il est emprunté par des trams.



Les ralentisseurs de trafic établis dans les endroits où la vitesse maximale autorisée est égale ou inférieure à 30 km/h (auparavant « zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b » (entrée et sortie de zone 30)) ne doivent pas être signalés.



Les art. 9.4, 12.5bis et 12.18 de l'AM du 11.10.1976 AM fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (Code du Gestionnaire) sont modifiés.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 08.06.2023 exécutant l'ordonnance du 17.03.2023 rel. à la gestion de la sécurité des infrastructures routières (Moniteur belge du 17 juillet 2023). Inforum : 368328.

Cet arrêté détermine les organismes compétents et les lignes directrices relatives aux procédures instaurées dans le cadre de la gestion de la sécurité des infrastructures routières (ordonnance du 17.03.2023). Cela concerne notamment l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, entre autres applicable aux voiries communales. Le rapport d'un accident mortel, avec les éventuelles recommandations qu'il contient, est transmis au bourgmestre de la commune sur le territoire duquel l'accident a eu lieu, s'il s'agit d'une infrastructure gérée par une commune.

Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2008/96/CE du 19.11.2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Les dispositions du Chap. 5 du présent arrêté, relatif à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, s'appliquent aux voiries régionales et communales de la Région de Bruxelles-Capitale.

Table des matières :

- Chap. 1^{er} - Définitions ;
- Chap. 2. - Champ d'application ;

- Chap. 3. - Evaluation des incidences sur la sécurité routière ;
- Chap. 4. - Les audits de sécurité routière sur les projets d'infrastructure ;
- Chap. 5. - Evaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ;
- Chap. 6. - Inspections de sécurité routière périodiques ;
- Chap. 7. - Inspections ciblées ;
- Chap. 8. - Etablissement de rapports d'accidents mortels ;
- Chap. 9. - Disposition abrogatoire :
 - AGRBC du 13.06.2013 portant la mise en application de l'ordonnance du 19.05.2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières (voir doc. n° 275049) ;
 - AM du 13.06.2013 relatif aux lignes directrices pour l'application des procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières et des notes stratégiques d'orientation (voir doc. n° 274866).

- Chap. 10. - Disposition finale



Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13.07.2023 portant exécution de l'ordonnance du 29.11.2018 rel. à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile (Moniteur belge du 6 septembre 2023). Inforum : 369590.

Cet arrêté adapte la réglementation du secteur du cyclopartage (trottinettes, draisienne, vélos, scooters partagés en flotte libre). Il s'agit notamment de la régulation de l'accès au marché global de la flotte, de la détermination de vitesses maximum pour les véhicules, de l'inscription d'une définition claire du stationnement gênant ou dangereux afin de disposer d'un référentiel pour les contrôles et les sanctions, de la détermination de règles claires que les véhicules de cyclopartage devront respecter lorsqu'ils seront stationnés et de la définition d'une redevance annuelle pour l'occupation de l'espace public.

Cet arrêté exécute l'ordonnance du 29.11.2018 rel. à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile.

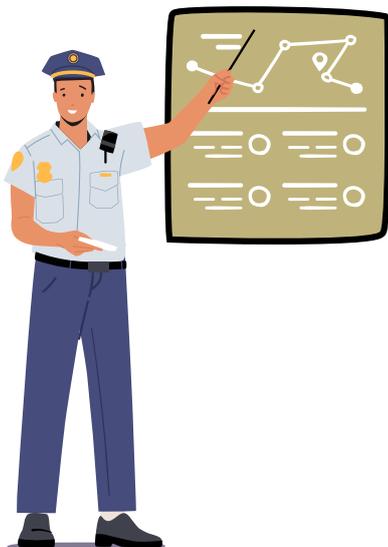


Table des matières :

- Chap. 1 : Dispositions générales ;
- Chap. 2 : La licence pour le cyclopartage en flotte libre :
 - Section 1 : Nombre de licences, nombre de véhicules et procédure ;
 - Section 2 : Appel à candidatures ;
 - Section 3 : Evaluation des opérateurs.
- Chap. 3 : Conditions d'exploitation :
 - Section 1 : Généralités ;
 - Section 2 : Prescriptions techniques des véhicules ;
 - Section 3 : Couverture géographique ;
 - Section 4 : Vitesse des véhicules ;
 - Section 5 : Stationnement des véhicules ;
 - Section 6 : Rapportage et partage de données ;
 - Section 7 : Déplacement et enlèvement des véhicules.
- Chap. 4 : Redevances :
 - Section 1 : Dispositions communes aux redevances ;
 - Section 2 : Redevance relative à l'utilisation du domaine public ;
 - Section 3 : Redevance relative à l'enlèvement et au déplacement de véhicules.
- Chap. 5 : Infractions et sanctions :
 - Section 1 : Constatation des infractions ;
 - Section 2 : Suspension et révocation de la licence ;
 - Section 3 : Amendes administratives.
- Chap. 6 : Disposition transitoire ;
- Chap. 7 : Dispositions finales.



L'AGRBC du 17.01.2019 portant exécution de l'ordonnance du 29.11.2018 relative au partage de modes transports en flotte libre constituant une alternative à la voiture est abrogé (voir doc. n° 326972).

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Service mobilité	Rue de veeweyde, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Service mobilité	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	mobility@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Service mobilité	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	mobilite@sjtn.brussels
Service mobilité	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	mobilite@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GROULARD Nicolas	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	ngroulard@uccle.brussels
BRACKELAIRE Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
DENYS Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
EL AHMADI El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

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

