

SOUS LA LOUPE

Le placement de la signalisation de chantier en Région de Bruxelles-Capitale

ACTUALITÉS

La Ville 30 - une nouvelle ère de la mobilité à Bruxelles !

LU POUR VOUS

Rapport annuel auto-partage 2020

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOSSIER FOCUS : ÉTAT DE SANTÉ 2020-2021 DU PLAN GOOD MOVE

TRIMESTRIEL N° 60



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

TRIMESTRIEL N° 60

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

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

RÉDACTION :
A. Monneaux, B. Van Loveren, D. Bauchau,
K. Debaene, K. De Mesmaeker, D. Strobbe,
E. Caelen, C. Arents, S. Walschap,
N. Ramos, B. Dupriez et I. Paemen

PHOTO DE COUVERTURE :
Shutterstock

Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de Bruxelles-
Capitale et l'Association de la Ville et des
Communes de la Région de Bruxelles-
Capitale, ASBL

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET
COMMUNES DE BRUXELLES
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles
Tél 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90
jean-michel.reniers@brulocalis.brussels
www.brulocalis.brussels

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

SOMMAIRE

FOCUS

ETAT DE SANTÉ DE GOOD MOVE 04

SOUS LA LOUPE

LE PLACEMENT DE LA SIGNALISATION DE CHANTIER
EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE 08

ÉCHO DE LA RÉGION

MAINTAIN, BRUXELLES MOBILITÉ 10

ACTUALITÉS

LE NOUVEAU BRUPASS 13

ACTUALITÉS

LA VILLE 30 - UNE NOUVELLE ÈRE DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES 15

LU POUR VOUS

RAPPORT ANNUEL AUTO-PARTAGE 2020 16

LU POUR VOUS

RAPPORT D'ÉTUDE SUR L'ANALYSE DES OPPORTUNITÉS
DE L'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT AUTOMATISÉ
AU REGARD DE L'ACCOMPAGNEMENT HUMANISÉ 17

ACTUALITÉS

GUIDE DE BONNES PRATIQUES
DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE POUR LA CIRCULATION ET
L'ACCESSIBILITÉ DES VÉHICULES DE SECOURS 19

EDITO

Depuis le 1^{er} janvier 2021, la Région de Bruxelles-Capitale est passée en Ville 30. Une véritable (r)évolution en matière de mobilité, d'apaisement de la ville et surtout de sécurité routière. La mesure ne laisse évidemment personne indifférent. Ici, on souligne l'audace et l'ambition; là, on critique l'impact pour les professionnels de la route... mais personne ne pourra contester que l'enjeu de sécurité routière est bien réel. Pour faire taire les détracteurs, il conviendra donc de bien mesurer spécifiquement l'impact de la mesure sur la réduction de la vitesse moyenne et, plus globalement, sur la sécurité routière. Compte tenu que la mesure repose avant tout sur un changement d'habitude - qui prendra au moins des mois - il faudra laisser du temps au temps avant de se faire une idée plus définitive sur l'efficacité de la mesure. Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière revient sur ce projet et présente de premières tendances enregistrées après 3 mois de mise en œuvre de la Ville 30. Elles sont plutôt positives et tendent à confirmer une réduction des vitesses moyennes. Signes encourageants donc qui demanderont confirmations dans les mois à venir.

N'oublions pas que ce projet de Ville 30 n'est pas apparu tout seul mais n'est que le fruit du plan Good Move 2020-2030 approuvé en mars 2020 après tout un cheminement de consultations et de concertations diverses. Nous vous proposons précisément de faire un tour d'horizon de l'état d'avancement de ce plan. Quels grands dossiers mobilité ont déjà connu des développements en 2020 (en plus de la Ville 30) et quels sont ceux qui devraient animer 2021 ?

Le développement de ces projets repose sur des équipes communales et régionales, qui, au quotidien, doivent trouver des solutions pour réparer, entretenir ou innover en vue d'assurer la mobilité et la sécurité de tous les usagers. Le Moniteur vous propose de partir à la rencontre d'un service régional fraîchement réorganisé chargé de relever ce défi: le service « Maintenir » de Bruxelles Mobilité. Avec plus de 400 kilomètres de routes régionales, quatre millions de mètres carrés d'asphalte, plus de treize mille arbres le long des routes, quarante mille panneaux de signalisation et vingt-cinq mille poteaux d'éclairage... C'est une véritable armée de l'ombre qui opère chaque jour. Son Directeur-chef vous présente le nouvel organigramme et le plan de bataille de ce service essentiel au bon fonctionnement de la mobilité bruxelloise.

Vous l'avez compris, fidèle à sa réputation, le Moniteur vous propose une nouvelle fois une visite passionnante dans les coulisses de la mobilité et de la sécurité routière bruxelloises... sans oublier d'ailleurs de partager aussi au passage avec vous des projets innovants bruxellois (comme le tant attendu Brupass ou le guide d'aménagement des voiries pour la circulation des services de secours) ou provenant de l'étranger (comme une analyse française sur les outils d'accompagnement du changement de comportement en matière de mobilité).

Bonne lecture!

La Rédaction



> Annabel Monneaux, Premier ingénieur, Bruno Van Loveren, Attaché et Delphine Bauchau, Attaché - Dir. Autorité Organisatrice de la Mobilité Service Planification

ETAT DE SANTÉ 2020-2021 DU PLAN GOOD MOVE

Le Plan régional de mobilité 2020-2030 – Good Move est sur les rails depuis tout juste un an. Il a en effet été approuvé en deuxième lecture le 5 mars 2020. Nous vous présentons ici un aperçu des grands dossiers de mobilité de l'année écoulée à Bruxelles, ainsi que les perspectives pour l'année 2021.



GOOD NEIGHBOURHOOD

Une des grandes ambitions du plan Good Move s'est traduite le 1^{er} janvier 2021 par l'instauration de la Ville 30 (ville30.brussels). Un rappel du processus qui s'est tenu en 2020 et un premier bilan provisoire font l'objet de l'article en page 15 de ce Moniteur.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a identifié et analysé 448 zones à concentration d'accidents (ZACA). La résolution de ces points noirs de la sécurité routière constitue une des priorités pour Bruxelles Mobilité et oriente les aménagements de voirie.

L'apaisement des quartiers est une autre pierre angulaire du plan Good Move avec l'identification de 50 mailles qui feront de Bruxelles une ville à taille humaine, conviviale, avec plus d'espaces publics de qualité pour les habitants et où le trafic de transit sera réduit. Cinq mailles par an seront mises en œuvre après une procédure en deux phases : une étude de mobilité multimodale suivie par la réalisation des interventions sur le terrain. Un outil de partenariat entre la Région et les communes a été

spécialement développé à cet effet : le contrat local de mobilité¹.

Par ailleurs, l'appel à projets « Inspirons Le Quartier » (inspironslequartier.brussels) invite chaque année les citoyens de Bruxelles à proposer un projet durable qu'ils aimeraient développer dans leur quartier.

Bruxelles Environnement lance cette action depuis cinq ans. Désormais, Bruxelles Mobilité s'associe à la démarche et des collectifs de citoyens peuvent proposer des projets de réappropriation de l'espace public et de mobilité, comme l'aménagement d'espaces de rencontre, de rues pour le jeu sur l'espace public, l'organisation d'ateliers de réparation de vélos, de projets de partage de modes de déplacement, de parcours pédagogiques « mobilité », etc.

Toutefois, en matière d'actions de proximité sur l'espace public, 2020 aura surtout été marqué par la gestion de la crise sanitaire et de ses impacts (voir encadré p.7).



> Passerelle sous l'avenue de la reine

© Cijls Van Vaerenbergh

1. Les premiers contrats locaux de mobilité (2020) sont : le Pentagone, Dieleghem, Cureghem, Saint-Gilles, Flagey-Etangs d'Ixelles et Colignon-Josaphat. Les cinq suivants sont : Leopold-Pannenhuis, Molenbeek historique, Bruxelles-Neerstalle, le Chant d'Oiseau et Roodebeek.



> Projet avenue de la Toison d'or et Boulevard de Waterloo

GOOD NETWORK

Même si la situation sanitaire a perturbé le déroulement des chantiers, les projets d'aménagements ont avancé. On peut citer :

- la réouverture du pont Fraiteur en décembre 2020, qui fait la jonction entre le campus de la Plaine et le Cimetière d'Ixelles, avec un nouveau plan de circulation pour le quartier Delta, favorisant les modes actifs (3 500 étudiants relient les deux campus universitaires chaque jour) et le transport public ;
- la mise en service début février 2021 de la nouvelle passerelle Gosselies, qui enjambe le canal de Bruxelles (rue Gosselies - rue du Prince) à Molenbeek, à l'aide d'un système novateur qui permet aux cyclistes et aux piétons d'accéder au pont, même en position haute ;
- l'ambitieux chantier de rénovation de la station de métro De Brouckère, qui s'est achevé début février 2021 et qui permet aux usagers de profiter d'un magnifique pôle intermodal sûr, accessible et agréable ;
- le prolongement du tram 9 entre Simonis et le Plateau du Heysel, impliquant une remodelisation de l'espace public sur le tracé, et dont la mise en service complète est prévue en 2021 ;
- le chantier de la future station de métro Toots Thielemans, qui a démarré fin 2020 (ligne de métro 3) ;
- la transformation de la Petite Ceinture en espaces de rencontre agréables avec des pistes cyclables séparées et de larges trottoirs.

L'année 2021 verra l'avancement et la concrétisation de plusieurs autres réaménagements de l'espace public avec :

- le réaménagement de la chaussée de Vilvorde qui prévoit la création d'une large promenade cyclo-piétonne et de trois

passerelles pour vélos au niveau des ponts du canal (réalisées dans le cadre de la programmation FEDER 2014-2020) ;

- la réalisation d'un nouveau pont au-dessus du canal Bruxelles-Escaut : le pont Suzan Daniel (boulevard Simon Bolivar - rue Picard), réservé aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Ce projet est très important pour le développement du site de Tour & Taxis, ainsi que pour la zone récréative du Port de Bruxelles et s'inscrit dans le développement de la future ligne de tram entre la gare du Nord et Tour & Taxis ;
- la transformation du visage de la place Schuman, devenant une zone apaisée où Bruxellois, public des institutions européennes et touristes se rencontreront ;
- le réaménagement complet de l'espace public de l'avenue de la Toison d'or et du boulevard de Waterloo (rond-point Louise - Porte de Namur) pour créer un espace où il fait bon flâner ;
- le réaménagement de l'avenue du Port et de la rue Claessens afin d'assurer le cheminement confortable et sûr de tous les modes de déplacements.

Par ailleurs, la STIB continue à mettre en œuvre son plan Directeur Bus, qui vise 30% d'offre supplémentaire à l'horizon 2022, selon un principe de remaillage du réseau, soit par la création de liaisons plus directes entre différents quartiers, soit par une simplification de certains parcours.

Le plan Good Move fait également la part belle à la gestion préventive et à l'entretien régulier des espaces publics et des infrastructures, sans oublier les projets de déminéralisation de l'espace public. L'entretien de la voirie fait l'objet de l'article en page 10 de ce Moniteur. On notera juste ici l'importance du chantier de rénovation du tunnel Léopold II visant à remettre les normes de sécurité en ordre et dont la réouverture a eu lieu en septembre 2020.

Toujours en ce qui concerne le bon entretien des infrastructures, le renouvellement des voies de tram est un dossier qui a bien avancé en 2020 (citons le renouvellement des voies avenue Delleur) et qui se poursuivra en 2021 (avec par ex. le renouvellement des voies du tram 39 entre les arrêts Stockel et Ban-Eik).

GOOD SERVICE

Le développement du système MaaS (*Mobility as a Service*) avance à grands pas. Deux actions principales sont déjà sur la bonne voie :

- la définition d'un cadre réglementaire spécifique pour le développement de la solution MaaS avec l'aide de la Commission européenne au travers du Programme d'appui aux réformes structurelles (PARS) et l'expertise de l'International Transport Forum (ITF) de l'OCDE ;
- la création d'une plateforme technologique publique et régionale, intégrant tous les opérateurs de mobilité, tant publics que privés, et leurs services. Bruxelles Mobilité et la STIB y travaillent en étroite collaboration. La STIB a lancé en 2020 le projet pilote d'une application, intitulé move.brussels. Les testeurs peuvent ainsi planifier leurs trajets et obtenir les combinaisons les plus simples et optimales pour leurs déplacements à Bruxelles. Ce projet vise à analyser l'impact du MaaS sur les comportements des usagers et sur le transfert modal. Une application « grand public » est prévue pour 2022.





© Cobe

> Projet place Schuman

Bruxelles Mobilité s'est également attelée à développer le projet Cairgo Bike (cairgobike.brussels), lancé en juillet 2020 dans le but de faire du vélo-cargo une alternative crédible à la voiture et à la camionnette. Cairgo Bike vise autant les professionnels pour du transport de marchandises (en ce compris, le secteur de la construction) que les particuliers pour le transport de marchandises et des enfants. Ce projet est co-financé par le FEDER à travers l'Initiative « Actions Innovatrices Urbaines ».



Enfin, le Gouvernement bruxellois a approuvé début février le Masterplan stationnement vélo visant à déployer une offre importante de nouvelles places sur l'ensemble de la Région d'ici dix ans.

GOOD CHOICE

La Région réalise ses campagnes et ses actions de sensibilisation à la sécurité routière et d'accompagnement au changement de mobilité à différents moments dans l'année.

Par ailleurs, fin janvier 2021, la 8^e édition du Mobility Salon destiné aux entreprises bruxelloises impliquées dans une démarche de plan de déplacements d'entreprise (PDE) s'est déroulée cette année en ligne et a rencontré un franc succès. Le salon a notamment abordé des sujets comme la nouvelle plateforme de Bruxelles Environnement visant la gestion des PDE, la possibilité de faire appel à un



> Campagnes Bruxelles Mobilité

facilitateur « *Mobility and Fleet* », ou encore l'aménagement du Ring.

Le Gouvernement bruxellois s'est mis d'accord sur une révision de la fiscalité automobile, selon laquelle la taxe de circulation et la taxe de mise en circulation sont transformées en une taxe en fonction de l'utilisation du véhicule. Le projet, intitulé *SmartMove*, est sur la table des discussions, il a été présenté à la Commission régionale de la Mobilité (voir l'avis de cette commission sur le site de Bruxelles Mobilité, onglet

CRM, 2021). La concertation avec les autres Régions est en cours.

Au niveau du stationnement, la modification de l'ordonnance portant organisation de la politique de stationnement et création de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale du 22 janvier 2009 est en route. Cette modification vise d'une part à réduire l'emprise du stationnement sur l'espace public et à encourager le stationnement hors voirie et, d'autre part, à conforter le statut, le fonctionnement et les missions de Parking.brussels. L'approbation en première lecture par le gouvernement bruxellois a eu lieu en décembre 2020, le projet de texte fait à présent l'objet d'une concertation entre les différents acteurs impliqués.

GOOD PARTNER

Depuis le 1^{er} février 2021, l'intégration tarifaire entre les opérateurs de transport public présents à Bruxelles est enfin acquise grâce aux nouveaux titres de transport BRUPASS et BRUPASS XL. Ces derniers font l'objet de l'article en page 13 de ce Moniteur.

Par ailleurs, la tenue des Etats généraux de la sécurité routière a été postposée à 2021. L'ambition de cet événement est d'élaborer le nouveau plan de sécurité routière qui établira pour 10 ans les actions à entreprendre afin qu'aucun mort ou blessé sur nos routes (Vision zéro) ne soit plus à déplorer. Tout comme pour l'élaboration du plan Good Move, l'intention est de favoriser la participation, la concertation et la co-construction du plan d'action avec tous les acteurs impliqués dans la sécurité routière, tels que les zones de police, le parquet, les citoyens, les administrations, les communes...

Bruxelles Mobilité travaille également à la révision de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité afin de simplifier les procédures, la coordination et l'implémentation des mesures reprises dans les plans communaux de mobilité (PCM), ainsi qu'à l'établissement d'une ordonnance voirie qui définira des règles de viabilité pour la voirie.

GOOD KNOWLEDGE

La remodelisation du site internet de Bruxelles Mobilité a débuté fin 2020 avec la mise en ligne de l'onglet « *Good Move* » dans lequel les citoyens pourront trouver une synthèse du Pan régional de mobilité dès le mois de mars 2021. La diffusion des actualités Good Move se fera également grâce à la nouvelle

[newsletter](#) lancée à cet effet en février 2021 (voir encart).

Le projet Vianova d'une start-up française a notamment vu le jour en 2020 et assure la collecte et l'analyse de données spécifiquement issues des opérateurs de micromobilité et de certains autres opérateurs. Il permet une vue d'ensemble sur le développement de cette pratique en RBC.

Les projets évoqués ici ne sont qu'un aperçu de la mise en œuvre du plan *Good Move*. Bruxelles Mobilité, la STIB, Parking.brussels, le Port de Bruxelles, les communes et les autres acteurs de la mobilité contribuent quotidiennement à concrétiser l'ensemble des actions reprises dans le Plan régional de mobilité. Rendez-vous en 2022 pour un nouvel état d'avancement.

LA CRISE CORONA

L'année 2020 aura aussi été marquée par la crise sanitaire et ses confinements/déconfinements. Bruxelles a connu une importante diminution du trafic automobile lors du premier confinement, car les gens se déplaçaient moins, télétravaillaient ou étaient en chômage économique. Cette tendance est moins prononcée actuellement.

De même, les transports publics ont connu une chute de fréquentation lors du premier confinement. Actuellement, celle-ci reste encore nettement inférieure à la normale, en particulier à la pointe du matin. Si on compare la situation à Bruxelles avec d'autres pays, on retrouve la même diminution de l'usage du transport public. Le score de la STIB en termes de sécurité et de confiance dans le transport public est assez élevé en comparaison avec les sociétés de transport d'autres pays.

Par ailleurs, un tout nouveau phénomène s'est développé durant cette crise corona ; il s'agit du prolongement de la sphère privée dans l'espace public. En effet, pour les personnes qui vivaient en appartement sans terrasse ni jardin, leur espace privé s'est étendu à l'espace public. Un travail important entre les communes et les associations représentatives de quartiers résidentiels s'est rapidement mis en place pour répondre au besoin des citoyens de jouir d'assez d'espace à l'air libre, tout en respectant les distances entre les individus. Ainsi, plusieurs projets ont vu le jour chaussée de Gand, au Parc Josaphat... La pérennisation de certains de ces espaces est actuellement à l'étude. Ce phénomène illustre bien le concept d'« urbanisme tactique », qui correspond à une intervention dans l'espace public, de manière temporaire, pour tester une autre manière de s'approprier un endroit.

Lors de cette crise, le seul mode de transport qui tire son épingle du jeu est le vélo avec 60% de cyclistes en plus observés en 2020 par rapport à 2019. Il est trop tôt pour savoir si cette tendance est définitive, mais il est certain que la Région mettra tout en œuvre pour conserver ces nouveaux cyclistes. Et pour soutenir les personnes qui ne désiraient plus prendre les transports publics ou leur voiture, 40 km de pistes cyclables supplémentaires ont également été aménagés depuis le printemps 2020. A ce jour, 18 nouveaux aménagements ont été réalisés² et, à l'étude, la pérennisation de certains d'entre eux. Un bémol important soulevé par la ministre de la mobilité, Madame Elke Van Den Brandt, concerne le manque de concertation lié à l'urgence de la crise sanitaire. En 2021, l'engagement est pris de renforcer la communication, en ce compris la collaboration avec tous les acteurs concernés afin de permettre une meilleure adhésion aux projets de mobilité.

Par ailleurs, Bruxelles Mobilité a lancé des campagnes visant à encourager les gens à bouger en pratiquant le vélo.

L'été 2020 a également vu se déployer toute une série d'initiatives pour égayer Bruxelles. Notons : Bruxelles en vacances. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité a financé des projets originaux qui réinventaient l'espace public. Ces projets ont eu un impact inattendu, car ils ont créé du lien social entre les riverains qui s'échangeaient des plans babysitting ou une aide pour faire les courses. Il fut donc très intéressant de constater que via des projets d'aménagement de l'espace public — et le processus de réflexion/participation qui y est lié — les sphères de la mobilité et de l'espace public ont été dépassées pour intégrer la sphère sociale et devenir un réel facteur de cohésion.

Tu es beau
sur ton vélo.

#Pédalons
à Fond

Plus d'info sur bike.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES

BIKE FOR
BRUSSELS

GOOD MOVE A DEPUIS
FÉVRIER 2021 SA
PREMIÈRE NEWSLETTER !

Sur inscription uniquement : [Inscrivez-vous](#)



2. Voir ainsi les aménagements sur les boulevards Lambermont, Reyers, Louis Schmidt, Général Jacques, les avenues Delleur et de Broqueville, la chaussée de Waterloo...

> Erik Caelen - Secrétaire de la CCCR - Brulocalis

LE PLACEMENT DE LA SIGNALISATION DE CHANTIER EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE.

Depuis la dernière réforme de l'État de 2014, les conditions de placement de la signalisation sont devenues une compétence régionale. Au vu du contexte urbain de la Région de Bruxelles-Capitale, des dispositions spécifiques étaient déjà nécessaires avant la réforme de l'État, surtout pour encourager les modes de déplacement actifs. Cette réglementation a été reprise dans différents arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale¹. Plusieurs propositions destinées à adapter le code du gestionnaire ont été transmises récemment au ministre bruxellois compétent. Lorsque ces propositions auront été approuvées et coulées dans un arrêté, un groupe de travail se penchera également sur la législation relative à la signalisation temporaire et à la signalisation de chantier. Dans l'attente de cette révision, l'Arrêté ministériel du 7 mai 1999 et les dispositions complémentaires bruxelloises restent en vigueur. Voici une énumération des mesures actuelles qui diffèrent de la Flandre et de la Wallonie.

MESURES QUI DOIVENT ÊTRE PRISES AVANT LE DÉBUT DES TRAVAUX.

Lorsqu'un chantier influence la mobilité pendant plus de quinze jours, une brochure d'information est transmise aux riverains concernés avant le début des travaux.

Cette brochure les informe sur la gestion et le déroulement des travaux et mentionne notamment la raison et l'intérêt des travaux, leur ampleur, leur nature et leur durée, le nom, l'adresse et le numéro de téléphone des entreprises qui effectuent les travaux ainsi que du responsable de la signalisation et du maître d'ouvrage.

Certains maîtres d'ouvrage ont élaboré des mesures complémentaires pour mieux informer les usagers à propos de travaux particulièrement dérangeants. En voici quelques exemples :

- distribution de feuillets d'information aux carrefours quelques jours avant les travaux ;
- création d'un site Internet, spot radio ;
- médiateur.

PENDANT LES TRAVAUX.

Le gestionnaire d'un chantier doit organiser celui-ci de manière à ce qu'avant tout, la circulation des usagers actifs reste possible. Viennent ensuite les transports publics, puis les services de secours et enfin les autres véhicules motorisés.

Les chantiers qui durent plus d'une semaine doivent être isolés par des barrières de clôture du type suivant. Ces barrières ne sont pas destinées à servir de signalisation de chantier.



> Barrière de clôture

1. Ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique et Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique.

COULOIRS DE CONTOURNEMENT.

Dès qu'un trottoir ou une piste cyclable est interrompu(e) par un chantier, un couloir de contournement est obligatoirement mis en place. Ces couloirs doivent permettre le passage des usagers actifs, protégés contre les risques du chantier et de la circulation automobile grâce à la clôture et à l'obstacle physique dûment signalé à chaque entrée.

Les couloirs de contournement qui sont destinés à la circulation des usagers actifs répondent aux prescriptions générales suivantes²:

- ils font partie intégrante de l'emprise du chantier;
- ils sont mis en place avant le démarrage de la phase du chantier concernée;
- ils sont libres de tout obstacle sur une hauteur minimale de 2,50 mètres et sur toute leur largeur;
- ils sont protégés de la circulation automobile par des clôtures placées sur toute leur longueur et par un obstacle physique, dûment signalé, placé à leur entrée et à leur sortie;
- s'ils sont installés sous un échafaudage ou une plateforme, ils sont protégés des éventuelles chutes de matériaux par un dispositif de résistance suffisante (placé à minimum 2,50 mètres de hauteur) et dont les montants et les traverses sont, à l'entrée et à la sortie du couloir de contournement, recouverts d'une protection physique matelassée;
- ils permettent l'accès des impétrants à leurs installations, des riverains à leur immeuble et des usagers actifs à leur lieu de destination;
- ils sont continus depuis leur entrée jusqu'à leur sortie, en ce compris leur raccordement à la voirie existante;
- lorsque des charges sont manipulées au-dessus des couloirs de contournement ou lorsque des manœuvres d'entrée et de sortie des véhicules de chantier sont effectuées en grand nombre, la présence de signaleurs, désignés par le gestionnaire de chantier, est obligatoire;
- ils sont conçus et aménagés pour permettre le contrôle social.

Caractéristiques et prescriptions d'aménagement des couloirs de contournement destinés aux usagers actifs.

En fonction du type d'utilisateur auquel les couloirs de contournement sont destinés, des prescriptions supplémentaires sont d'application. Ces dispositions complémentaires sont souvent destinées aux fins suivantes:

- limiter la pente longitudinale et la pente transversale;



- éviter les obstacles;
- éviter les bordures droites de plus de 2 cm. S'il y en a tout de même (par exemple raccordement avec un trottoir), un plan incliné doit être prévu (dispositions supplémentaires si le couloir de contournement est également destiné aux utilisateurs de fauteuil roulant);
- les changements de direction doivent respecter un angle de 45°. Si le couloir de contournement est également destiné aux cyclistes, ceux-ci doivent pouvoir tourner facilement;
- le revêtement du cheminement doit être de bonne qualité;
- largeur suffisante;
- les pieds des dispositifs de clôture doivent être protégés afin que les personnes qui empruntent les couloirs de contournement ne puissent pas trébucher;
- En fonction des usagers, le couloir de contournement doit être indiqué par la signalisation appropriée (quelques exemples ci-dessus). Ces signaux doivent être placés à l'entrée du couloir de contournement et à chaque changement de direction.

EMPLACEMENTS RÉSERVÉS AU STATIONNEMENT.

Le chantier ne peut pas empiéter sur les emplacements réservés au stationnement des taxis ou des véhicules de chargement/déchargement de marchandises, des véhicules de police ou des diplomates, de même que sur les emplacements ou installations (par exemple, rampe ou accès à un arrêt des véhicules de transports en commun) destinés aux personnes à mobilité réduite. Si l'emplacement réservé au stationnement doit tout de même être déplacé, ce sera signalé par un panneau d'information installé au niveau de l'ancien emplacement.

2. Les exigences générales et spécifiques auxquelles les couloirs doivent satisfaire sont mentionnées à l'Annexe 4 de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 avril 2019 exécutant l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique

> Dimitri Strobbe, Directeur-chef du service Maintain et Inge Paemen, porte-parole, Bruxelles Mobilité

MAINTAIN, BRUXELLES MOBILITÉ

Plus de 400 kilomètres de routes régionales, quatre millions de mètres carrés d'asphalte, plus de treize mille arbres le long des routes, quarante mille panneaux de signalisation et vingt-cinq mille poteaux d'éclairage... Bien entendu, tout cela nécessite un entretien professionnel !

Une toute nouvelle direction et un nouvel organigramme : depuis 2020, un vent de fraîcheur souffle chez Maintain, le service de Bruxelles Mobilité responsable de la gestion et de l'entretien des voiries.



> Dimitri Strobbe

2020 SOUS LE SIGNE DE L'EFFICACITÉ

Bruxelles Mobilité n'est pas restée inactive en cette année 2020 particulière.

Durant la crise du coronavirus, la partie administrative du travail a été très vite totalement **numérisée**. Le service Maintain fonctionne entièrement avec Microsoft Teams et travaille actuellement à près de **100 % sans papier**.

Pendant la période difficile du coronavirus, le travail s'est poursuivi dans la mesure du possible sur le terrain et des dizaines de km de « pistes cyclables COVID » ont été aménagées, en collaboration avec le service Build. Maintain a fourni la signalisation aux communes et a installé des jardinières pour égayer les rues. Bruxelles est également la seule ville au monde à avoir introduit une programmation des feux de circulation « spécifique coronavirus ». En raison de la densité de circulation réduite, il a été possible de faire fonctionner les feux de circulation, commandés via l'ordinateur central, selon un cycle

plus rapide, réduisant ainsi le temps d'attente pour les cyclistes.

En ce qui concerne les travaux routiers classiques, le rythme des réparations locales de l'asphalte, des pistes cyclables et des trottoirs a été nettement accéléré. En outre, un programme pluriannuel a été élaboré, basé sur l'état actuel des routes. 2020 n'a été que le début d'une grande campagne d'asphaltage qui se poursuivra au cours des prochaines années. En 2020, une nouvelle couche d'asphalte a déjà été posée sur 50 000 mètres carrés de routes régionales : le quai d'Aa, la place Bara, l'Avenue Brugmann, le boulevard Sylvain Dupuis, la chaussée de Haecht, la rue Royale, le boulevard Lambermont, la chaussée de Louvain, la place Solvay, le quai de Veeweyde, l'avenue de la Liberté...

Plusieurs améliorations ont également été instaurées, plus précisément des sondages systématiques après les travaux d'asphaltage et une surveillance plus stricte des travaux. Désormais, les



> Campagne d'asphaltage

© Dimitri Strobbe

taques d'égouts sont systématiquement placées à la hauteur correcte. En effectuant davantage d'asphaltages linéaires de ce type, la situation du réseau de routes régionales s'améliorera considérablement, ce qui permettra de réduire le nombre de réparations ponctuelles dans les prochaines années.

Maintain a également inspecté les avaloirs, y compris l'écoulement des eaux vers les égouts.



> Inspection des égouts par caméra

Maintain mise aussi considérablement sur la déminéralisation de notre ville. La cellule Plantations a planté plus de mille arbres en cet hiver 2020-2021 et différents projets de déminéralisation ont été réalisés. En collaboration avec le cabinet de la ministre Elke Van den Brandt, la note de vision « Green Brussels » a été élaborée afin de poursuivre la végétalisation de notre ville au cours des prochaines années. Le projet sur le boulevard du Roi Albert II (photo ci-contre) en est un bel exemple.

La Régie des Routes, responsable des services d'hiver, a acheté 14 nouveaux véhicules respectueux de l'environnement, notamment des petits tracteurs chargés de l'épandage sur les pistes cyclables. Une nouvelle station météorologique a également été installée afin de pouvoir encore mieux planifier les services. En outre, l'achat d'une installation de saumure a engendré une diminution de la consommation de sel et du transport vers les dépôts, deux points positifs pour l'environnement.

Comme nous l'avons dit, il y a environ quarante mille panneaux de signalisation le long des



> Plantation et entretien des arbres le long de la route

routes régionales. Les poteaux cannelés couleur « champagne » disparaissent petit à petit pour laisser place à un nouveau type de poteaux et panneaux de signalisation. Ceux-ci sont non seulement plus robustes, mais également moins onéreux et sont mieux assortis au reste du mobilier urbain. Les premiers exemplaires ont déjà été installés dans le cadre du projet « Ville 30 ».

Maintain ne se charge pas seulement de l'entretien



> Projet de déminéralisation sur le boulevard du Roi Albert II

de l'infrastructure de génie civil. Ainsi, la cellule électromécanique a équipé des carrefours de nouveaux feux de signalisation intelligents, comme sur la Petite Ceinture, et installé de nouveaux compteurs de vélos et des bornes de recharge électrique. Outre ces réalisations visibles, d'autres travaux moins apparents ont également été effectués. Ainsi, Maintain a assuré les travaux de câblage pour le nouveau centre de mobilité, le déménagement du Service public régional de Bruxelles vers la tour Iris et l'entretien ainsi que l'extension du réseau de fibre optique de *Manbru*. Dans le cadre du projet Ville 30, les collègues ont aussi préparé l'installation de radars de vitesse et de radars préventifs. De cette manière, Maintain contribue également à la sécurité routière en ville.

Qui dit entretien pense directement aux plaintes. C'est évident ! Même si l'on travaille dur pour entretenir au maximum nos routes de manière préventive, les réparations ponctuelles restent toujours nécessaires, par exemple après un accident ou un chantier de tiers. Afin de mieux gérer le flux d'incidents, l'application « Fix My Street » est améliorée en permanence en collaboration avec

le CIRB et les communes. Désormais, les plaintes relatives aux voiries régionales sont directement envoyées à la Région, et de nouvelles catégories sont ajoutées régulièrement. L'année dernière, l'infrastructure cyclable a fait l'objet d'une attention particulière. En coulisse, on travaille de manière assidue à l'amélioration des processus afin que les interventions sur le terrain puissent se dérouler plus rapidement.

Maintain a également réalisé un inventaire complet des panneaux publicitaires installés le long des routes régionales. Le service a examiné quels panneaux sont implantés illégalement sur les routes ou non afin de préparer les étapes suivantes.

Ces activités sont bien entendu effectuées en parallèle de l'entretien préventif et régulier de l'ensemble de nos actifs – ce qui représente toujours, de manière souvent invisible, la majeure partie de notre travail.

2021 : POURSUITE DES OPTIMISATIONS

En 2021, Maintain effectuera une analyse de terrain afin de réduire le nombre de poteaux et panneaux de signalisation sur les voiries régionales. Les panneaux superflus seront enlevés, et là où c'est possible, différents panneaux seront installés sur un seul poteau, une façade, un feu de signalisation ou un poteau d'éclairage. Cela engendrera **moins de nuisances visuelles** dans la pratique!

Une autre amélioration planifiée en matière de signalisation concerne le marquage routier sur la chaussée. Les marquages peints seront systématiquement remplacés, le cas échéant, par des marquages thermoplastiques plus résistants à l'usure.

Aujourd'hui, il existe le long des routes régionales bruxelloises pas moins de cinquante sortes différentes de potelets en béton, bois, inox, plastique et acier! La réduction de ce nombre



> La nouvelle station météorologique de l'avenue de Tyras

permet une gestion plus efficace et une réparation plus rapide. Nous allons augmenter nos stocks pour pouvoir effectuer les réparations plus rapidement. Sur la base d'une analyse de la gestion des stocks, des optimisations seront effectuées, notamment en améliorant les stocks stratégiques.

Afin que tout soit mieux mis en lumière, littéralement, la nouvelle équipe « éclairage public » mettra en place un programme d'investissement afin d'améliorer l'éclairage des rues selon le plan d'éclairage régional. Ainsi, un éclairage LED plus durable sera installé à un rythme accéléré.

SmartMove sera également préparé, avec l'installation de caméras et de signalisation.

Au cours des années à venir, nous miserons encore davantage sur des programmes pluriannuels et un système de gestion des actifs. Une vision à long terme est la seule voie (publique) pour progresser. Les préparatifs sont déjà en cours.

Et enfin, il va sans dire que Maintain se fera encore un plaisir cette année d'inspecter et d'entretenir les routes régionales pour vous – ce qui est peut-être la mission la plus importante de toutes!



> Les services d'hiver en pleine action au sein du centre de contrôle

> Cindy Arents – Communication general management, Press and Stakeholder officer - STIB

BRUXELLES ET SA PÉRIPHÉRIE EN TRANSPORT PUBLIC AVEC 1 SEUL TICKET

Depuis le 1^{er} février, voyager dans et autour de la capitale en transport public est devenu plus facile et plus avantageux. Les titres intégrés Brupass et Brupass XL, permettent de combiner les 4 opérateurs de transport public sans distinction, offrant ainsi plus de possibilités de trajets au voyageur. De quoi encourager certains à abandonner la voiture pour se rendre en ville.



> Station de métro

Utiliser la STIB, De Lijn, TEC et la SNCB avec un seul et même ticket dans mais aussi autour de Bruxelles, c'est désormais possible grâce au Brupass et son extension Brupass XL. Ces nouveaux titres permettent de combiner facilement et à un tarif attractif l'offre des 4 opérateurs pour ceux qui se déplacent entre Bruxelles et sa périphérie proche. Une intégration tarifaire attendue depuis plus de 20 ans aujourd'hui devenue réalité et dont l'objectif est de booster l'utilisation des transports publics dans et autour de Bruxelles.

BRUPASS ? BRUPASS XL ?

En pratique, le Brupass existait déjà sous la forme de l'abonnement MTB et de son pendant unitaire le ticket JUMP permettant d'utiliser les 4 opérateurs dans Bruxelles. Le Brupass offre les mêmes fonctionnalités. La zone géographique couverte par les quatre opérateurs reste identique, à savoir les 19 communes et quelques petites extensions au-delà des frontières de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Brupass existe sous forme de ticket 1 voyage, de carte 10 voyages et de formule 1 jour ou en version abonnement : Brupass 1 mois, Brupass 12 mois et Brupass scolaire.

La vraie nouveauté c'est le Brupass XL qui permet désormais de voyager avec les 4 opérateurs dans une zone plus large autour

de Bruxelles, à savoir un rayon de 11,5 km au départ de la Grand Place.

Ce nouveau titre est né de la collaboration entre les quatre opérateurs de transports publics présents à Bruxelles – STIB, TEC, SNCB, De Lijn – et des ministres compétents. Objectif : permettre aux voyageurs de se déplacer dans une zone plus large en empruntant indifféremment les véhicules des quatre opérateurs grâce à un titre de transport unique.

« L'arrivée du nouveau titre Brupass XL est assurément une bonne nouvelle pour tous les utilisateurs du transport public désireux de se déplacer dans Bruxelles et sa proche périphérie ! C'est une étape supplémentaire franchie dans l'amélioration de l'interopérabilité au sein de la zone RER, qui facilite les déplacements en transport public et contribue à offrir une alternative crédible à la voiture particulière », explique

Valérie Haemers, Manager Network DATA et responsable des tarifs à la STIB.

Le périmètre couvert par le Brupass XL englobe Bruxelles (à l'exception des trajets depuis l'aéroport) et les communes situées en périphérie proche de Bruxelles, communes qui sont desservies par la SNCB, le TEC et De Lijn. La zone élargie comprend au total 53 gares de train et 2.800 arrêts de bus, tram et métro.

Objectif et avantage du titre Brupass XL ? Combiner les déplacements entre opérateurs de transport public, élargir les possibilités de déplacements en offrant de nouvelles dessertes et faciliter la vie des voyageurs qui ne devront plus utiliser qu'un seul et unique titre pour voyager dans et autour de Bruxelles et cela, à un prix plus avantageux qu'en cumulant les tarifs de chaque opérateur.

Le titre Brupass XL se décline sous différentes formes (voir encart p.14)

La Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) est la première compagnie belge de transports publics urbains. Elle dessert les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que 11 communes de la périphérie. Elle couvre ainsi une superficie de 241,5 km². Cette société assure les déplacements d'une population de plus de 1 100 000 habitants, auxquels viennent s'ajouter des milliers de navetteurs. Le réseau de la STIB compte 4 lignes de métro, 18 lignes de tram, 51 lignes de bus et 11 lignes de bus de nuit. En 2019, la STIB a assuré pas moins de 433,5 millions de déplacements.



> Tram et bus de Bruxelles



> Valideurs STIB

« Les nouveaux titres intégrés Brupass et Brupass XL permettent d'étendre l'offre de transport public dans et autour de Bruxelles et d'en diminuer le coût pour l'utilisateur. Cette intermodalité renforcée offre plus de choix au voyageur pour définir son parcours idéal. Cela va lui permettre de réduire son temps de parcours et lui offrir une plus grande autonomie dans ses déplacements. Ils s'inscrivent parfaitement dans la stratégie d'évolution de la STIB qui tend vers de plus en plus de flexibilité, voire du sur-mesure, dans la perspective d'une offre MaaS intégrant dans un avenir proche encore d'autres opérateurs de mobilité douce », se réjouit Brieuc de Meeûs, CEO de la STIB.

UN SEUL SUPPORT : LA CARTE MOBIB

Les titres Brupass et Brupass XL se chargent sur une carte MOBIB.

Ils s'ajoutent aux titres existants de la STIB ainsi que du TEC, de De Lijn et de la SNCB. Comme les autres titres, ils se valident à chaque montée aux valideurs présents dans les stations et véhicules de la STIB, du TEC et de De Lijn.

Pour le réseau de la SNCB : le voyageur doit valider son titre Brupass ou Brupass XL à la prestation (donc hors abonnements) à un automate de vente de la SNCB en gare avant la montée dans le train, en choisissant l'option « validation Brupass » ou « validation Brupass XL ».

S'il s'agit d'un abonnement Brupass ou Brupass XL, le voyageur ne doit pas le

valider avant de monter dans le train mais il doit le présenter à l'accompagnateur ou l'accompagnatrice en cas de contrôle.

100 VOYAGES POUR PLUS DE FLEXIBILITÉ

Le Brupass XL n'est pas le seul nouveau titre de transport venu compléter la gamme tarifaire de la STIB au 1^{er} février. Une carte de 100 voyages a également vu le jour.

La crise sanitaire et le recours plus fréquent au télétravail ont modifié les habitudes de déplacements de beaucoup de voyageurs qui, de quotidiens, sont devenus plus occasionnels. Certains voyageurs ne doivent plus se rendre tous les jours sur leur lieu de travail, dès lors les abonnements mensuels ou annuels ne correspondent aujourd'hui plus à leurs besoins. De même, les habitudes de déplacement dans la ville, pour les loisirs, le shopping, les temps libres, se rendre au restaurant etc. ne sont plus les mêmes.

La tendance est aussi à davantage de flexibilité en matière de mobilité : s'il fait beau, de plus en plus de personnes se tournent vers le vélo ou la marche.

C'est justement pour s'adapter aux nouvelles habitudes de déplacement de ses voyageurs et y répondre que la STIB a créé une carte de 100 voyages.

Chargés sur une carte MOBIB nominative, ces 100 voyages peuvent être utilisés sur le réseau STIB uniquement endéans les 90 jours après la première validation.

Ce titre revient moins cher qu'acheter trois abonnements mensuels ou 10 cartes de 10 voyages.

« De manière générale, nous réfléchissons toujours à proposer aux usagers différentes formules tarifaires afin que chacun puisse choisir l'alternative qui lui convient le mieux en fonction de ses besoins propres », explique Valérie Haemers. « Avec la carte 100 voyages, on a voulu offrir une solution plus flexible pour les personnes qui se déplacent régulièrement avec le transport public mais pas forcément tous les jours, comme les personnes qui pratiquent le télétravail, qui travaillent en part-time ou encore qui se déplacent certains jours avec la STIB et d'autres avec le vélo, la trottinette, etc. »

La STIB offre de nombreux titres de transport différents, afin de répondre aux multiples besoins de ses voyageurs. Titres à l'unité – Brupass et Brupass XL 1 voyage, Brupass et Brupass XL10 voyages, Brupass 1 jour, carte de 100 voyages, tickets vers l'aéroport etc. –, de nombreuses formules d'abonnements – mensuel, à l'année, abonnement scolaire, abonnement 65+, abonnement pour bénéficiaire de tarifs préférentiels etc. – sans oublier la possibilité de payer son voyage sans contact sur l'ensemble du réseau de la STIB, directement avec sa carte bancaire, son smartphone ou sa smartwatch.

Les tarifs des titres Brupass, Brupass XL et de la carte 100 voyages sont les suivants :

POUR LA ZONE BRUPASS :

Titres de transport à l'unité :

| | |
|----------------------|-------|
| • BRUPASS 1 voyage | 2,4 € |
| • BRUPASS 10 voyages | 15 € |
| • BRUPASS 1 jour | 7,5 € |

Abonnements :

| | |
|--------------------|--------|
| • BRUPASS 1 mois | 55,5 € |
| • BRUPASS scolaire | 90 € |
| • BRUPASS 12 mois | 583 € |

CARTE

100 VOYAGES : 135 €

POUR LA NOUVELLE ZONE BRUPASS XL :

Titres de transport à l'unité :

| | |
|-------------------------|------|
| • BRUPASS XL 1 voyage | 3 € |
| • BRUPASS XL 10 voyages | 20 € |

Abonnements :

| | |
|----------------------|-------|
| • BRUPASS XL 1 mois | 74 € |
| • BRUPASS XL 12 mois | 775 € |

L'ensemble des titres et abonnements sont consultables sur le site internet de la STIB : www.stib.brussels. Les voyageurs peuvent également y encoder leurs habitudes et besoins de déplacement pour connaître le titre ou l'abonnement qui leur convient le mieux.

> Kristof De Mesmaeker et Sofie Walschap, Direction mobilité et sécurité routière – Bruxelles Mobilité

LA VILLE 30 - UNE NOUVELLE ÈRE DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES !

La Région bruxelloise peut être fière et à juste titre ! Lorsqu'il est entré en fonction, le Gouvernement bruxellois a pris une décision ambitieuse, mais l'administration également a fait preuve d'ambition en relevant le défi suivant : dans un délai de 16 mois, mener à bien un projet d'envergure impliquant l'ensemble des directions de Bruxelles Mobilité et de multiples partenaires, incluant également une vaste campagne d'information à destination des citoyens... pour pouvoir dire le 1^{er} janvier avec beaucoup de fierté : oui, nous avons réussi ! 30 km/h est la règle, 50 km/h et 70 km/h sont exceptions !



Un projet ambitieux composé de quelques étapes importantes :

- Une consultation, en interne à Bruxelles Mobilité, des communes, des zones de police et des sociétés de transports publics afin d'arriver à une carte indiquant la répartition des limitations de vitesse sur laquelle tous les partenaires peuvent se mettre d'accord.
- Une prise de mesures administratives et juridiques nécessaires afin de changer le code de la route et de modifier la règle générale : en agglomération, la vitesse maximale est désormais fixée à 30 km/h, sauf exception.
- L'identification de l'emplacement pour l'installation de plus de 1.000 panneaux de limitation à 50 km/h et 70 km/h indiquant l'exception, et le placement de ces panneaux.
- L'achat de l'équipement de contrôle nécessaire et la mise à disposition de cet équipement aux zones de police.
- La consultation des zones de police et du parquet pour développer une politique de contrôle.
- Le placement de panneaux d'information aux frontières régionales.

- L'organisation d'une campagne d'information en y associant autant de partenaires que possible.
- L'enlèvement de 6.000 panneaux 30 km/h (avant le 31/3/2021).
- L'établissement des priorités pour les interventions en matière d'infrastructure à partir de 2021.

En introduisant la Ville 30, Bruxelles, capitale de l'Europe, suit l'exemple de quelques villes européennes qui avaient déjà franchi le pas : Valence, Grenoble, Zurich, Vienne, Bilbao, Graz, Lille... Grâce à la généralisation du 30 km/h en 2019, Oslo et Helsinki n'ont depuis plus connu aucun piéton ou cycliste tué dans la circulation. Le motif principal pour Bruxelles est également la sécurité routière. En passant de 50 km/h à 30 km/h en Région bruxelloise le nombre d'accidents de la route graves ou mortels diminuerait de 50%. De plus, les conséquences d'un accident sont moindres.

Outre l'amélioration de la sécurité routière et une ville plus lisible, d'autres effets ont également un impact favorable sur la qualité de vie des Bruxellois.es : une réduction de 50% du bruit lié au trafic, une ville plus agréable à vivre pour tous les usagers de la

route comme les cyclistes ou les piétons et à long terme une meilleure qualité de l'air.

Après l'introduction de la mesure, il a fallu corriger quelques imperfections et placer quelques panneaux. En collaboration avec les communes, tous les panneaux 30 km/h seront retirés d'ici la fin mars et, à partir du printemps, des marquages supplémentaires seront appliqués pour rappeler la règle.

Début février, Bruxelles Mobilité a pu faire le point sur la base de contrôles lidar. La tendance est favorable !

En ce qui concerne les lidars, 12 points où la limitation de vitesse est restée inchangée ont été comparés entre fin 2020 et début 2021 : la vitesse moyenne pratiquée a diminué de 9%.

En ce qui concerne le temps de trajet, 9 itinéraires représentatifs ont été comparés entre les 4 dernières semaines scolaires de 2020 et les 4 premières semaines de 2021. Le temps de trajet reste plus ou moins stable, tant pendant les heures creuses que les heures de pointe.

Dans les semaines et les mois à venir, Bruxelles Mobilité continuera à évaluer la Ville 30 de très près, en matière de vitesse et de temps de trajet, mais également en termes d'accidents.

La concrétisation de la Ville 30 est une première mesure effective de Good Move ayant un impact énorme sur la qualité de vie et la mobilité des Bruxellois.es.

> Nina Ramos – conseillère en mobilité - Brulocalis

RAPPORT ANNUEL AUTO-PARTAGE 2020

En février 2021, Autodelen.net a sorti son rapport annuel sur l'auto-partage en Belgique. Malgré les conditions sanitaires, l'année 2020 enregistre de bons chiffres en matière d'auto-partage. Aujourd'hui, la Belgique compte environ 150.000 membres, principalement en Flandre et à Bruxelles. De manière générale, la Belgique a connu une croissance énorme au cours des cinq dernières années avec un passage de 30.000 utilisateurs en 2017 à 150.000 en janvier 2021.

En 2020, on a comptabilisé 710.000 trajets effectués en voiture partagée en Belgique

(et ce malgré les règles sanitaires limitant les déplacements). On observe une hausse de 30 % du nombre de membres et de 10 % du nombre de voitures partagées par rapport à l'année dernière ; la Région de Bruxelles-Capitale affiche la plus forte croissance du nombre de personnes ayant recours à l'auto-partage et totalise près de 60.000 membres, ce qui représente une hausse de 40 % par rapport à 2019. On note une croissance régulière de l'utilisation des voitures partagées entre 2016 et janvier 2021, et ce malgré la disparition d'entreprises internationales d'auto-partage comme Zipcar, ubeeqo, Sharenow... les chiffres sont très engageants et l'enquête auprès des citoyens montre une réelle intention de changement de comportements en matière de mobilité. La volonté des citoyens et l'offre excédentaire de voitures particulières montrent qu'il y a encore un **grand potentiel de croissance d'utilisation des voitures partagées**.

En matière d'auto-partage de voitures électriques, la Belgique a encore du chemin à parcourir. Aujourd'hui, toute Régions confondues, 16% du parc partagé est électrique. A Bruxelles c'est 4% du parc total qui est électrique (ces véhicules sont en majorité utilisés pour le free-floating). C'est un peu moins qu'en 2020, en raison de la faillite de Zen Car et du manque d'infrastructure de recharge.

On remarque également une **utilisation de plus en plus importante de la voiture partagée par les administrations locales** à travers la mise en place de plans d'actions pour l'auto-partage.

Plus largement, l'auto-partage pour les professionnels est une bonne idée qui doit être encouragée. Selon Autodelen.net, c'est une solution gagnant-gagnant : pour les sociétés d'auto-partage cela permet de maximiser le taux d'occupation des voitures, tandis que pour les entreprises c'est intéressant financièrement grâce aux conditions fiscales avantageuses.

Les autorités locales jouent un rôle clé pour le développement de l'auto-partage. Notamment grâce aux campagnes de communication, à l'investissement dans les services, aux incitations financières et aux mesures de stationnement adaptées ; Bruxelles est sur la bonne voie avec

son plan *Good Move*. La croissance régulière de l'utilisation de voitures partagées et les chiffres engageants de 2020, et ce malgré la crise sanitaire, nous montrent que l'auto-partage n'a pas dit son dernier mot et a beaucoup d'avenir devant lui en Belgique et à Bruxelles.

> Pour aller plus loin :

<https://savewithcarsharing.be>
www.autodelen.net

L'AUTO PARTAGE QU'EST-CE QUE C'EST ?

« La mobilité partagée permet à plusieurs personnes d'utiliser à tour de rôle un (ou plusieurs) véhicule(s), comme une voiture, un vélo, un scooter ou une trottinette. La mobilité partagée repose sur un principe simple : le véhicule est utilisé lorsqu'on en a besoin. Lorsque le moyen de transport n'est pas nécessaire, il peut être utilisé par une autre personne »¹. L'auto-partage, c'est donc le partage, selon ces mêmes principes, d'une ou plusieurs voitures.

On retrouve principalement deux formes d'auto-partage :

Le partage de voitures privées : sous forme de groupe de voitures partagées, cela peut se faire entre voisins ou via une plateforme (ex. [cozywheels](#), [Dégage !](#) ou [Getaround](#)).

Le partage à travers des sociétés privées : ces sociétés possèdent un parc de voitures qu'elles mettent à disposition des clients sous différentes formes.

En « **flotte libre** » ou **free-floating** : le client a la possibilité de prendre la voiture à un point A et de la laisser où il le désire, au point B (ex. [Poppy](#))

En « **allers-retours** » ou **roundtrip** : le client prend la voiture à un endroit précis et a l'obligation de la déposer à son point de départ, en effectuant ainsi un aller-retour ou un trajet en boucle (ex. [Cambio](#)).

1. <https://www.autodelen.net/fr/quest-ce-que/>



> Nina ramos, conseillère en mobilité – Brulocalis

RAPPORT D'ÉTUDE SUR L'ANALYSE DES OPPORTUNITÉS DE L'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT AUTOMATISÉ AU REGARD DE L'ACCOMPAGNEMENT HUMANISÉ

En décembre 2020, Brulocalis a eu l'opportunité de suivre un webinaire organisé par l'ADEME (l'agence de la transition écologique de France) et Energy cities traitant des outils et des leviers pour l'action dans le changement de comportements en matière de mobilité.



types qui sont développés pour différents usages. En matière de mobilité, on trouve notamment les applications type « journal de bord » qui permettent aux utilisateurs de faire état de leurs déplacements, de consulter par la suite un historique de ceux-ci et de les partager avec d'autres utilisateurs ou sur les réseaux sociaux; celles-ci proposent généralement un enregistrement des déplacements grâce à la localisation GPS du smartphone. D'autres applications proposent une fonctionnalité « calculateur d'itinéraire »; celles-ci peuvent être couplées avec un suivi personnalisé fait de feedback, de conseils et de propositions de plans de déplacement. Il est également souvent possible de faire le lien avec un réseau social tel que Facebook pour échanger avec ses amis sur ses déplacements, participer à des défis ou obtenir des récompenses.

L'ADEME s'est penchée sur ce sujet très en vogue actuellement et a dégagé plusieurs points dont vous trouverez un aperçu ci-dessous.

« Les résultats de cette étude montrent que l'automatisation de ces dispositifs d'accompagnement au changement via l'usage des technologies numériques offre plusieurs opportunités :

- L'usage de solutions technologiques permet d'améliorer **la personnalisation des contenus** : l'usage d'algorithmes complexes offre la possibilité d'adapter les messages aux pratiques des répondants, à leurs contraintes, voire même à leur personnalité. Si les programmes humanisés intègrent une interaction de personne à personne, les conseillers ne sont pas en capacité d'offrir le même niveau de personnalisation : ils s'appuient sur des supports standardisés et n'ont pas la même capacité d'analyse croisée des données qu'un ordinateur ;
- L'usage d'outils technologiques permet de multiplier les instruments incitatifs pour **répondre**

Les interventions furent très inspirantes, notamment celle d'Anais Rocci (sociologue à la direction exécutive prospective et recherche à l'ADEME) qui nous a présenté les résultats d'une étude sur les opportunités de l'accompagnement numérique automatisé au regard de l'accompagnement humain. C'est-à-dire l'utilisation de programmes informatiques, d'applications pour smartphones ou de pages web interactives pour l'incitation au changement de comportement des citoyens en termes de mobilité (par exemple, passer de la voiture au vélo pour se rendre au travail quotidiennement).

Le développement d'applications smartphones de ce type est en plein boom, il en existe plusieurs

aux besoins d'une variété d'utilisateurs. Les programmes les plus ambitieux intègrent une variété d'outils ;

- L'usage du numérique permet de développer de nouveaux outils, difficiles à mobiliser dans le cadre de programmes humanisés. C'est notamment le cas de la **gamification¹** et de la **comparaison sociale** ;
- Le changement de comportement se structure en différentes phases, identifiées par la recherche en psychologie sociale. Chaque phase implique des besoins spécifiques ; l'usage d'outils numériques permet de suivre la progression d'une phase à l'autre en quasi-temps réel, de manière à **fournir les conseils et informations adaptés aux besoins des individus au fur et à mesure de leur progression individuelle** ;
- Le numérique facilite la collecte et le traitement des données, ce qui permet à la fois d'optimiser certains outils traditionnels tels que le feedback, mais aussi d'améliorer l'évaluation des programmes ;
- Grâce au numérique, la diffusion à très grande échelle devient possible, à un coût maîtrisé. Une fois l'outil numérique créé, sa diffusion à un individu supplémentaire n'implique qu'un coût marginal (...)

Un certain nombre de points de vigilance ont également été identifiés :

- Un risque **d'éviction de certains publics**, notamment les plus âgés et les plus précaires. Le maintien d'un accompagnement humanisé, pour ces publics spécifiques, pourrait être pertinent pour assurer l'inclusivité des démarches ;
- Bien que peu de données soient disponibles sur l'efficacité relative du recrutement humanisé et du recrutement automatisé (via un outil numérique), des entretiens menés avec des acteurs du secteur suggèrent que le recrutement en face-à-face, ainsi que la tenue d'événements en présentiel, **améliorent l'efficacité du recrutement** et permettent d'assurer une diversité de profils ;
- Des **enjeux clés de gouvernance** ont également été identifiés : plusieurs programmes n'ont pas pu être menés à bien du fait de difficultés de coordination entre collectivités locales, chercheurs universitaires et entreprises privées ;

De la même manière, la grande hétérogénéité des méthodes d'évaluation, et un **manque d'évaluations** rigoureuses dans certains cas, limitent la progression de la recherche dans ce secteur.

(...)

Le rapport a abouti à des recommandations opérationnelles :

- **Privilégier un déploiement à des échelles permettant l'interconnaissance** (entreprise, quartier) pour que les relations sociales s'inscrivent en complément de la solution numérique. Le déploiement à grande échelle est ainsi assuré par la multiplication des communautés ;
- **Explorer les opportunités** importantes offertes dans les secteurs de la mobilité (calculateur d'itinéraire associé à du feedback pour optimiser le conseil personnalisé, inscription dans la tendance des services numériques à la mobilité de type MaaS) et de l'énergie (collecte de données automatisée pour fournir du feedback en temps réel) ;
- **Mobiliser le numérique particulièrement en phase pré-action** (le bénéficiaire a une intention de changement, mais n'a pas encore identifié de solution adaptée à ses contraintes) pour fournir des conseils très personnalisés et accompagner le passage à l'action, ainsi qu'en phase post-action (le bénéficiaire a changé son comportement) pour assurer le maintien dans le temps — cette dernière phase est rarement traitée dans les programmes traditionnels — et de manière complémentaire à des approches plus humanisées pour les autres phases ;
- **Développer les fonctions permises par le numérique** qui ne pouvaient pas être délivrées efficacement dans les programmes traditionnels : la gamification, la comparaison en temps réel avec les pairs ;

Saisir l'opportunité offerte par le numérique pour **améliorer et standardiser les méthodes d'évaluation** des programmes d'incitation au changement de comportement »².

> Pour aller plus loin :

Lien vers l'étude : <https://www.ademe.fr/analyse-opportunités-l'accompagnement-changement-comportement-automatisé-regard-l'accompagnement-humanisé>

Lien vers le webinar « **Changer les comportements de mobilité : outils et leviers pour l'action** » : <https://energy-cities.eu/fr/webinar/changer-les-comportements-de-mobilite/>

1. Anglicisme qui désigne le fait d'utiliser des codes et des méthodes du jeu dans des domaines qui en sont éloignés. Par exemple, dans le cas de la mobilité, une application peut utiliser la compétition entre usagers ou la récompense en cas de comportement durable pour encourager une transition vers une mobilité plus durable.

2. ADEME, 6t, 2020. Analyse des opportunités de l'accompagnement au changement de comportement automatisé au regard de l'accompagnement humanisé. Rapport final. 173 pages.

> Benoît Dupriez, attaché Direction Autorité organisatrice de la mobilité – Bruxelles Mobilité

GUIDE DE BONNES PRATIQUES DES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE POUR LA CIRCULATION ET L'ACCESSIBILITÉ DES VÉHICULES DE SECOURS.

Pour des interventions rapides et efficaces du SIAMU, la voirie doit être dimensionnée en fonction des gabarits et des spécificités des véhicules d'intervention. Dans le même temps, chaque voirie doit répondre, par son aménagement, à la fonction qui lui est attribuée (ex : voirie de desserte locale) et aux impératifs de sécurité routière (ralentissement du trafic notamment).

Ce guide vise à décrire les bonnes pratiques à respecter pour rencontrer ces différents objectifs. Il est destiné à tous les concepteurs et gestionnaires de voirie en Région de Bruxelles-Capitale, et fait suite à la décision du gouvernement régional de rendre obligatoire l'avis préalable du SIAMU pour une série d'actes et de travaux d'aménagement de voirie depuis le 1^{er} janvier 2019. Son élaboration a été le fruit d'une collaboration entre les principaux acteurs concernés : la SIAMU, Bruxelles Mobilité, Brulocalis, Uban.brussels, la STIB, le bMa, Bruxelles Prévention et Sécurité, avec le concours technique du Centre de recherches routières.

> Plus d'info

Le guide est temporairement indisponible et sera remis en ligne dès que possible.

GUIDE DE BONNES PRATIQUES

Aménagement de voirie pour la circulation et l'accessibilité des véhicules de secours



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

| NOMS, Prénoms | ADRESSE | COMMUNE | TÉL | E-MAIL |
|---------------------|----------------------------|---------------------------|--------------|--------------------------------------|
| SAILLEZ Laurence | Joseph Wybran, 45 | 1070 Anderlecht | 02/526.21.52 | lsaillez@anderlecht.irisnet.be |
| STEVENART Quentin | Rue E. Idiers 12-14 | 1160 Auderghem | 02/676.48.76 | qstevenart@auderghem.irisnet.be |
| MOREAU Philippe | Av. du Roi Albert 33 | 1082 Berchem-Ste-Agathe | 02/464.04.74 | pmoreau@berchem.brussels |
| SCHOLLAERT Jan | Bld. Anspach 6 | 1000 Bruxelles | 02/279.29.91 | Jan.schollaert@brucity.be |
| DE VADDER Vincent | Av. d'Auderghem 113-117 | 1040 Etterbeek | 02/627.27.18 | vdevadder@etterbeek.irisnet.be |
| 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 | mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be |
| MATTHIJS Julien | Place H. Vanhuffel 6 | 1081 Koekelberg | 02/412.14.30 | jmatthijs@koekelberg.brussels |
| YACOUBI Ali | Rue du Comte de Flandre 20 | 1080 Molenbeek-St-Jean | 02/600.49.33 | ayacoubi@molenbeek.irisnet.be |
| TULET Simon | Av. de l'Astronomie 13 | 1210 St-Josse-ten-Noode | 02/220.26.38 | stulet@sjtn.brussels |
| JOURNIEUX Pauline | Place M. Van Meenen 39 | 1060 St-Gilles | 02/536.03.91 | pjournalieux@stgilles.irisnet.be |
| GREGOIRE Amélie | Place Colignon | 1030 Schaerbeek | 02/244.72.22 | agregoire@schaerbeek.irisnet.be |
| GABRIEL France | Rue Auguste Danse 25 | 1180 Uccle | 02/852.94.27 | fgabriel@uccle.brussels |
| BRACKELAIRE Myriam | Place A. Gilson 1 | 1170 Watermael-Boitsfort | 02/674.74.34 | mbrackelaire@wb.irisnet.be |
| DENYS Frédéric | Av. P. Hymans 2 | 1200 Woluwe-Saint-Lambert | 02/774.35.13 | f.denys@woluwe1200.be |
| EL AHMADI El Bachir | Av. Ch. Thielemans 93 | 1150 Woluwe-Saint-Pierre | 02/773.06.27 | eelahmadi@woluwe1150.be |

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

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

