

 **NOS COMMUNES**

Fin de législature :
bilans mobilité

 **ÉCHO DE LA RÉGION**

L'autopartage s'intensifie en
RBC

 **ACTUALITÉS**

Pop-up mobilité urbaine

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Focus :
Les rues scolaires : quoi,
pourquoi, comment?

TRIMESTRIEL N° 51



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Alexandre Carlino, Marie-Noëlle Collart,
Ischa Lambrechts, Chantal Roland, Charlie
Bonnave, Sophie van den Berghe, Services
mobilité des communes de Berchem-
Sainte-Agathe, Ixelles, Forest, Jette,
Schaerbeek et Uccle.

TRADUCTION :

Liesbeth Vankelecom, AV Translations

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

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be

www.bruxellesmobilite.be

SOMMAIRE

NOS COMMUNES

FIN DE LÉGISLATURE COMMUNALE : BILANS MOBILITÉ 4

SOUS LA LOUPE

RUES SCOLAIRES : QUOI, POURQUOI, COMMENT? 9

ÉCHO DE LA RÉGION

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2018 EN
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : EVALUATION DES
ACTIONS ET IMPLICATION CITOYENNE 13

ÉCHO DE LA RÉGION

DES SUPER HÉROS AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE! «OPÉRATION CARTABLE» VERSION 2018 15

ACTUALITÉS

MO : UN POP-UP MOBILITÉ URBAINE POUR FAIRE
BOUGER BRUXELLES..... 17

ÉCHO DE LA RÉGION

L'AUTOPARTAGE S'INTENSIFIE EN RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE 20

EDITO

La législature communale touche à sa fin et les Collèges et Conseils Communaux entrent en gare. C'est l'heure des bilans pour les mandataires communaux que certains d'entre eux ont décidé de partager avec les lecteurs du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière. Tout n'a pas toujours été facile mais de beaux projets ont vu le jour ces 6 dernières années. Citons pêle-mêle la création du tram 9, des espaces publics requalifiés qui (re)donnent leur place aux modes actifs, des kilomètres de pistes cyclables, des box vélos, des Plans communaux d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE), etc. Les plus pessimistes diront qu'il y a pourtant toujours autant de bouchons à Bruxelles tandis que les plus optimistes verront dans l'augmentation constante du nombre de cyclistes ou la réduction du taux de motorisation des Bruxellois une embellie (très) prometteuse.

Et ces projets sont le plus souvent le fruit d'une collaboration, notamment entre les communes et la Région. Si les questions de mobilité peuvent crispier et cristalliser les tensions, elles peuvent aussi souvent fédérer et mobiliser les énergies autour d'un enjeu commun : faire de la ville un lieu de vie agréable, apaisé mais dynamique et résolument orienté vers une mobilité plurielle et intégrée privilégiant les modes actifs et l'utilisation rationnelle de la voiture. Les prochains Etats généraux bruxellois de la sécurité routière et le futur plan régional de mobilité – Good Move – actuellement en phase de finalisation devront permettre les impulsions nécessaires à la réalisation de cette vision stratégique. L'avant-projet de Good Move a d'ailleurs été présenté le 12 septembre 2018 et a rassemblé plus de 160 personnes représentant le secteur politique (majorité, opposition, communal, régional, parlementaires,...), le secteur public, le secteur privé, les divers opérateurs de systèmes de mobilité, le secteur associatif, le patronat et les syndicats, les membres de la Commission Régionale de la Mobilité et du Conseil Economique et Social, etc.

Le résultat des élections communales du 14 octobre (ainsi que les élections régionales de 2019) et les majorités qui en sortiront donneront le tempo pour les politiques de mobilité et de sécurité routière des 6 prochaines années. Toutes les initiatives réalisées ces dernières années, ou en cours aujourd'hui, concourent déjà au lent mais indispensable changement des habitudes en matière de déplacement. Dans ce numéro, le Moniteur vous présente d'ailleurs quelques-unes de ces initiatives : rues scolaires, plateforme mobilité, opération cartable ou encore autopartage.

Gageons que les prochaines élections ne marquent donc qu'une nouvelle étape vers une mobilité (inter) connectée plus durable et plus sûre au service de la ville et de ses habitants.

La rédaction

> Services mobilité des communes de Berchem-Sainte-Agathe, d'Ixelles, de Forest, de Jette, de Schaerbeek et d'Uccle

FIN DE LÉGISLATURE COMMUNALE : BILANS MOBILITÉ

Le 14 octobre prochain, les citoyens vont choisir leurs nouveaux représentants communaux. C'est donc la fin de six années de mandature, une bonne occasion pour faire le bilan et pour se lancer de nouveaux défis. Nous avons proposé aux communes qui le souhaitent de partager en quelques lignes un ou plusieurs projets marquants en matière de mobilité et/ou de sécurité routière réalisés au cours de ces six dernières années ainsi que leurs défis et rêves pour l'avenir. Six communes ont répondu à l'appel : Berchem-Sainte-Agathe, Forest, Jette, Schaerbeek, Ixelles et Uccle. Voici ce qu'il en ressort.

LE RÉAMÉNAGEMENT DU PARVIS SAINTE-AGATHE, POINT D'ORGUE DE LA RENAISSANCE DES ESPACES PUBLICS DE BERCHEM-SAINTE-AGATHE

Il y a 20 ans, Berchem-Sainte-Agathe avait un air tristounet et ses espaces publics étaient d'une grande banalité. La volonté de sortir d'un long endormissement était cependant bien présente. Mais comment s'y prendre ? Comment mettre fin au règne sans partage de l'automobile parmi ce qui constitue le cœur de la vie locale, à savoir la place Schweitzer, le parvis de l'église Sainte-Agathe et la place du Roi Baudouin ?

Planifiées dans le cadre du Plan Communal de Développement, puis du Plan Communal de

Mobilité, les diverses pièces du puzzle ont peu à peu été mises en place. Après une refonte complète de la rue de l'Eglise, lien entre le noyau historique (place de l'Eglise) de Berchem et son cœur actuel (place Schweitzer) ; après le réaménagement de la place Schweitzer et des grands axes convergeant vers celle-ci (avenue du Roi Albert, avenue Josse Goffin, chaussée de Gand), la Commune vient de mener à bien les travaux de réaménagement du parvis Sainte-Agathe.

Partagé entre zone piétonne et zone de rencontre, l'objectif a été **de créer un espace convivial, verdoyant et sécurisé**. Ce qui n'était qu'une chaussée surdimensionnée, a été transformé en un espace de séjour agrémenté de terrasses, de bancs et de plantations ; un lieu propice à l'organisation d'animations et de festivités. En son temps, le réaménagement de la place Schweitzer avait déjà marqué un changement majeur de concept, en diminuant considérablement la part des espaces consacrés aux déplacements motorisés en faveur de celle dévolue aux piétons et aux fonctions dites de séjour (terrasses, bancs, etc.). Avec le parvis Sainte-Agathe, profitant de la configuration des lieux, il a été possible d'aller un pas plus loin : ce qui jadis était le lieu d'un transit automobile insécurisant, est aujourd'hui devenu le principal axe piéton de la commune.

LA MOBILITÉ REPENSÉE À FOREST

Lors de cette législature, la commune a regroupé les compétences liées à la mobilité au sein du **nouveau service mobilité**. L'accent a été mis sur l'intégration de son travail avec les autres services techniques communaux.

Ce service coordonne les plans de chaque moyen de déplacement, veille à l'harmonisation de ceux-ci entre eux et travaille en collaboration avec d'autres services techniques (communaux et externes (Région, Police)) ainsi qu'avec les élus politiques afin que tous les



Source : Commune de Berchem Sainte-Agathe

> Réaménagement du Parvis Sainte-Agathe



Source : Commune de Forest

> Vollenbik

usagers puissent trouver leur place dans l'espace public.

Ces collaborations ont donné naissance à la « **commission mobilité** » qui se réunit une fois par mois. Plusieurs plans et projets ont pu être traités : un audit de la politique cyclable, un plan d'action pour les pistes cyclables et pour le stationnement sécurisé, un audit des cheminements piétons et une prise en compte des recommandations dans les nouveaux réaménagements de voirie, une politique de stationnement intégrée au Plan régional de Stationnement, etc.

En dehors de ces dossiers techniques, des événements et des actions de sensibilisation ont été organisés et menés par le service mobilité. Celui dont la commune est le plus fier est sans aucun doute le « **Vollenbik** ». Ce petit nouveau est arrivé au courant de la législature. En trois éditions, le Vollenbik est devenu l'événement vélo incontournable du mois de mai à Forest. Cet événement consiste à mettre les enfants en selle et à leur faire découvrir le monde du vélo à travers différents ateliers créatifs.

En plus du Vollenbik, des formations de mise en selle pour adultes et un test d'utilisation de vélo électrique ont été organisés. Ces deux formations ont rencontré un gros succès auprès des citoyens et ont permis de réconcilier plusieurs d'entre eux avec l'utilisation quotidienne du vélo.

PIÉTONISATION, NOUVEAU TRAM 9 ET PROCESSUS COLLABORATIF À JETTE

La nouvelle ligne de **tram 9** a été l'occasion de réaménager plus de 3 kilomètres de voiries de façade à façade en améliorant sensiblement

les conditions de circulation des piétons, des cyclistes, des utilisateurs des transports publics et des personnes à mobilité réduite. Le tram 9 augmente encore l'accessibilité aux transports en commun pour les Jettois. Sur la **Place du Miroir**, le parking à ciel ouvert a disparu au profit d'une place entièrement piétonne, arborée, disposant d'un nouvel éclairage, d'une fontaine, de bancs, et de range-vélos. La Place du Miroir conviviale est devenue un but de promenade pour les Jettois.

A l'occasion de ce double chantier régional, la commune de Jette a créé, via la mise en place d'un **comité communal tram 9**, une plateforme qui s'est réunie à 20 reprises et qui a rassemblé les acteurs régionaux et communaux concernés, ainsi que les commerçants de la Place et les maraîchers. Cette démarche de collaboration avec la Région a permis de faire aboutir le chantier dans les temps, en prenant en compte les préoccupations de la Commune, et en limitant au mieux les nuisances de cet énorme chantier.

Dans le cadre de l'appel à projets «Living» de la Région, Jette a lancé un processus



Source : Commune de Jette

> Aménagement de la Place du Miroir

collaboratif, Living Jette, qui a permis aux habitants de redessiner leur quartier pour plus de convivialité et de sécurité routière. En trois éditions de **Living Jette**, 4 projets ont été testés dans l'espace public durant plusieurs jours, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité. Ces projets sont désormais évalués en vue de les réaliser définitivement sur le terrain. Plus de 1000 riverains ont été concernés par le Living Jette, ce qui est considérable au regard du nombre de riverains impliqués habituellement dans les réunions relatives aux rénovations de l'espace public.

FOCUS SUR LES ZONES 30 ET LES ABORDS D'ÉCOLES À SCHAERBEEK

En matière de mobilité et de sécurité routière, la commune de Schaerbeek a mené deux projets phares en 2018 : « Schaerbeek zone 30 » et les zones « abords d'école ».

À l'instar de nombreuses villes européennes, Schaerbeek a opté pour une politique de modération de la vitesse sur l'ensemble de son territoire. Cette politique se traduit par une **mise en zone 30 généralisée** des voiries de la commune à l'exception de certains axes régionaux.

Cette mesure, qui s'inscrit dans le plan stratégique « Sécurité routière » de la Région de Bruxelles-Capitale, comporte de très nombreux avantages.

Outre une amélioration de la qualité de vie et de la convivialité dans la commune (moins de pollution et de bruit), la zone 30 permet une amélioration significative de la sécurité routière. Rouler à 30 km/h réduit les distances de freinage, permet d'anticiper plus facilement les obstacles et diminue drastiquement le risque d'accidents mortels lors d'une



> Abords d'école Grande Rue au Bois, Schaerbeek

collision. La zone 30 généralisée offre également une meilleure visibilité et un message plus clair pour les usagers de la route et simplifie la gestion de la signalisation pour les services communaux. De plus, contrairement aux idées reçues, le trafic devient plus fluide à 30 km/h, ce qui a un impact positif sur les embouteillages.

Sur le terrain, la zone 30 généralisée sera indiquée à toutes les entrées de Schaerbeek par une signalisation claire et visible et sera rappelée aux abords des écoles.

Afin de sécuriser encore davantage les abords des écoles, Schaerbeek a également équipé de nombreuses écoles de zones « abords d'école ». Ces nouvelles zones sont prévues pour le chargement et le déchargement des élèves depuis les véhicules des parents ou depuis les bus scolaires. De manière générale, ces zones sont situées à proximité immédiate de l'entrée de l'école.

Cette nouvelle réglementation prévoit une redevance de stationnement de 100€ pour tout stationnement pendant l'horaire indiqué sur le panneau. L'objectif est de limiter le stationnement en double file aux

abords des écoles. Les zones abords d'école sont « dépenalisées », ce qui permet aux agents de stationnement d'y assurer un contrôle efficace.

À la rentrée scolaire, 13 nouvelles zones sont venues compléter les 11 zones déjà installées en septembre 2017.

UN QUARTIER APAISÉ - UN NOUVEAU VISAGE POUR LE NORD D'IXELLES

En juillet 2018, la chaussée d'Ixelles est devenue une **zone de rencontre à trafic limité**. Ce nouvel aménagement est accompagné d'une mise en zone 30 de l'ensemble du quartier, ainsi que d'un nouveau plan de circulation aux objectifs clairs : assurer la qualité de vie et la quiétude des habitants, tout en garantissant l'accessibilité des commerces et des services.

Après 18 mois de travaux, le nord de la commune a changé de visage. La chaussée d'Ixelles, aménagée de plain-pied, fait la part belle aux piétons et aux autres modes actifs. De 7h à 19h, seuls les transports en commun et les véhicules autorisés peuvent circuler dans cette nouvelle zone apaisée. Les livraisons sont possibles de 7h à 11h moyennant l'obtention d'une autorisation.

Les piétons sont prioritaires, non seulement chaussée d'Ixelles, mais également sur une partie de la rue Saint-Boniface qui devient une zone piétonne.

L'accès aux rues Prince Royal, Ernest Solvay, Francart et Saint-Boniface est limité aux riverains et véhicules autorisés.

L'accès à la zone est contrôlé via un système de reconnaissance de plaque par caméra (ANPR). Les automobilistes non autorisés risquent une amende administrative de 55€.

En complément de ce dispositif, grâce aux subsides régionaux, une large zone 30 a été mise en œuvre couvrant tout le haut de la commune, comprise entre la Petite Ceinture, la rue du Trône, la rue Malibran, la rue Lesbroussart et l'avenue Louise.

Des panneaux ont été placés aux entrées et sorties de la zone. En complément et afin de renforcer la visibilité de la zone, des marquages au sol ont été effectués à chaque entrée et 8 radars préventifs sont également prévus.

Dans le cadre de l'enquête publique réalisée au début de ce projet, la demande des habitants a été très claire : pas question pour eux de voir leurs petites rues locales subir le report du trafic de la chaussée d'Ixelles alors qu'il y existe déjà un trafic de transit bien trop important ! Afin de protéger le quartier du trafic de transit, un **nouveau schéma de circulation** a été mis en place. Les riverains seront donc peut-être amenés à faire un détour de

quelques centaines de mètres mais c'est le faible prix à payer pour la quiétude.

En 2019, c'est la place Fernand Cocq qui sera à son tour transformée en un nouvel espace de vie dédié aux habitants, point d'orgue de ce projet ambitieux mené en collaboration avec le Ministre de la Mobilité.

NOUVEAU GROUPE DE TRAVAIL MOBILITÉ, PLAN DE STATIONNEMENT, PROMOTION D'ALTERNATIVES À LA VOITURE ET RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À UCCLE

Un des grands projets mis en place à Uccle a été l'organisation d'un **groupe de travail Mobilité** qui est opérationnel depuis début 2018. Les problématiques de la mobilité nécessitent la consultation de plusieurs acteurs en interne et d'une collaboration avec la Police. Certaines décisions ont donc été prises plus rapidement grâce à ces réunions mensuelles. Elles ont permis également d'assurer un meilleur suivi et d'avoir une vision claire des différents projets en cours.

La réalisation et la mise en place du **Plan communal de Stationnement**, impulsé par des directives régionales, ont également constitué un changement majeur dans le paysage ucclois. Bien que le stationnement dans certaines rues était déjà réglementé et qu'Uccle a toujours fonctionné avec des secteurs, le Plan a permis d'avoir une meilleure vision d'ensemble et de mieux identifier la pression exercée sur le stationnement.

En parallèle, des actions ont visé à **développer d'autres modes de déplacement**. Un premier lot de 8 box-vélos a été installé, une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique est octroyée, des stations d'autopartage ont été ouvertes en 2016 alors que rien n'avait évolué depuis 2011.

Pour la sécurité routière, des zones limitées à 30 km/h sont définies sur l'ensemble d'un quartier et non plus rue par rue. De plus en plus de passages pour piétons sont réalisés et nous travaillons avec les écoles afin d'améliorer leurs abords pour y diminuer la vitesse et y améliorer l'organisation des déplacements.

QUELS DÉFIS EN TERMES DE MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS NOS COMMUNES ?

Berchem-Sainte-Agathe

Acte fort de la législature, le réaménagement du parvis de l'église Sainte-Agathe et de ses abords est un projet reposant sur un délicat équilibre. Supprimer des emplacements de stationnement



Source : Commune d'Ixelles

> Réaménagement de la Chaussée d'Ixelles

en voirie, même en quantité réduite, reste en effet un sujet sensible, a fortiori dans un environnement commercial. Cela débouche sur des compromis parfois quelque peu frustrants. Un des défis de demain sera de pleinement consacrer les aménagements du cœur de la commune à la mobilité douce, de mettre de côté certaines demi-mesures dont les effets négatifs déprécient les intentions initiales du projet.

Les besoins en stationnement automobile dans ou à proximité d'un noyau commercial ancien ne peuvent pour autant être ignorés. Le rêve de pouvoir s'affranchir de ce paramètre dans le réaménagement de nos espaces publics passe dès lors par des solutions de stationnement hors voirie (parking public, mutualisation d'emplacements privés). Une étude de faisabilité technique et financière pour la construction d'un parking public à proximité de la place Schweitzer est justement en cours et elle va bien dans ce sens. Avec l'espoir qu'elle débouche à terme sur des réalisations concrètes.

Forest

A Forest, le plus grand défi pour les prochaines années sera de connecter tous les Forestois au reste de la Région en transport en commun. Aujourd'hui, il n'y a aucune ligne directe de tram ou bus pour le Forestois qui souhaite rejoindre le centre de Bruxelles ou, par exemple, l'ULB.

Les connexions en train ont récemment été améliorées au niveau de la fréquence mais ne sont accessibles qu'aux personnes valides d'un quartier particulier. C'est pourquoi le travail avec la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale doit se poursuivre afin de créer des connexions efficaces et rapides vers le centre de Bruxelles.

Jette

Un des grands défis pour Jette concerne les déplacements scolaires. A deux titres ; d'une part, la qualité de l'air en ville se dégrade, et, aux abords des écoles, ce phénomène est d'autant plus

préoccupant. D'autre part, il faut offrir des solutions aux parents qui veulent délaissier la voiture, mais se considèrent aujourd'hui limités dans leur choix par la nécessité de conduire les enfants à l'école, contribuant ainsi à l'insécurité routière aux abords des écoles. La commune souhaite, d'une part, offrir des alternatives aux parents, notamment en mettant sur pied un réseau de volontaires de quartier qui prendront part à l'organisation de rangs à pied, à vélo, en tram vers et depuis l'école. D'autre part, elle étudiera avec les écoles la possibilité d'instaurer des rues scolaires, réservées aux piétons, cyclistes et bus, aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Schaerbeek

Le principal défi pour Schaerbeek sera de faire respecter la zone 30 généralisée et de rendre le message aux usagers le plus clair possible. Pour cela, une signalisation adéquate et des aménagements physiques sont nécessaires (trottoirs traversants, carrefours aménagés en plateau, oreilles de trottoir, etc.). Cependant, étant donné que des aménagements lourds, et donc coûteux, ne sont pas envisageables partout, les services communaux et la zone de Police prévoient en complément une communication à grande échelle. Un contrôle renforcé des vitesses est également prévu grâce à d'importants investissements en matériel.

Ixelles

De plus en plus, nos choix de mobilité dépendent de nos activités, de notre destination, de la météo ou de nos envies. Parfois le vélo, une autre fois les transports en commun, la voiture partagée ou encore la marche : désormais, les modes de déplacement se combinent, ce qui implique un partage respectueux de l'espace public. La façon de vivre la ville a évolué elle aussi. L'espace public n'est plus simplement un lieu de passage (en voiture) entre un point A et un point B. La densification urbaine et la réduction de la taille des logements font que nous vivons dans cet espace public, et les initiatives s'y multiplient : pique-nique, festival, brocante, balade, terrasses... et bien d'autres. À Ixelles, par beau temps, il n'est pas rare de voir des personnes installer un canapé sur le trottoir pour y prendre l'apéro, ou encore tendre un filet sur une place et entamer un match de badminton.

Uccle

La sécurité routière passe avant tout par une diminution des vitesses en ville et un comportement adéquat de tous les usagers de l'espace public. En tant que gestionnaire, la commune peut en effet installer des ralentisseurs de vitesses, cependant ceci ne reste qu'une solution limitée, générant des nuisances pour les habitants et impliquant de grands moyens pour leur entretien. La sécurité passe avant tout par le comportement de chacun, il est donc nécessaire, selon la commune d'Uccle, de

travailler sur la sensibilisation et la conscientisation. La ville change, nous devons nous adapter.

Un autre défi est celui d'une nouvelle approche vis-à-vis de l'utilisation du vélo. La volonté de diminuer la présence des voitures en ville et de développer d'autres modes de déplacement se fait également sentir dans la mentalité de la nouvelle génération, celle qui n'a pas connu le tout à l'automobile. Cette nouvelle population est prête à s'ouvrir à de nouvelles manières de se déplacer et ceci doit se traduire dans le prochain Plan Communal de Mobilité.

ET SI ON RÉVAIT DE LA VILLE DE DEMAIN...?

« Que chaque citoyen valide et moins-valide et de tout âge puisse se déplacer de part et d'autre d'une Bruxelles apaisée où chaque usager a sa place et ce en 30 minutes maximum. » **Forest**

« Une ville plus calme, plus sûre et plus conviviale dans laquelle les modes actifs ont une place centrale et où les enfants peuvent se déplacer en toute sécurité. » **Schaerbeek**

« Un espace public redistribué afin qu'il profite à tous. Cela passe par la multiplication de zones de rencontre et de places verdurisées, la généralisation de zones 30 et le développement d'infrastructures cyclistes. » **Ixelles**

« Redécouvrons le plaisir d'une route partagée. » **Jette**

« Développer un outil technologique qui inciterait une mobilité multimodale par un avantage financier et une utilisation facile et pratique. Plus précisément, il s'agirait de doter chaque personne désirant se déplacer à Bruxelles d'un « compte », tel qu'un package de télécommunication, qui lui permettrait, via une plateforme internet, d'avoir accès à tous les modes de déplacement selon les besoins. La multimodalité doit devenir un choix facile, confortable et peu coûteux. » **Uccle**

Des rêves finalement pas si fous, que l'on peut retrouver dans le projet du nouveau plan régional de mobilité Good Move. Le visage de la mobilité a beaucoup évolué dans le courant de ces six dernières années et les efforts fournis par les communes sont visibles. L'objectif final qui consiste à améliorer la qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale est finalement partagé par tous. On entre aujourd'hui dans une nouvelle période de 6 ans qui, très certainement, offrira l'opportunité aux communes de continuer à œuvrer dans ce sens. 

> Sophie VAN DEN BERGHE – Conseillère en mobilité - Brulocalis

RUES SCOLAIRES : QUOI, POURQUOI, COMMENT?

Les rues scolaires commencent à fleurir depuis quelques années, principalement en Flandre. La ville de Gand vient de faire une évaluation après 5 années d'expérience. La ville d'Anvers en a depuis 4 ans¹. D'autres villes ont également opté pour cette mesure. A Bruxelles, quelques rues scolaires ont fait leur apparition et plusieurs écoles en ont fait la demande suite au lancement de la campagne de la Ministre de l'enseignement néerlandophone « Paraat voor schoolstraat ». Les Ministres en charge de la Sécurité Routière, de la Mobilité et de l'Environnement ont récemment aussi annoncé la création d'un fonds d'un million d'euros dédié à la création de rues scolaires en Région de Bruxelles-Capitale, soit pour une cinquantaine d'écoles. Un projet de loi sur les rues scolaires a également été adopté par la Chambre cet été². Mais que sont-elles ? A quoi servent-elles et comment les mettre en place? Sur base de l'expérience de ces villes, nous avons tenté de répondre à ces questions et d'identifier les facteurs de réussite d'un tel projet.

QU'EST-CE QU'UNE RUE SCOLAIRE?

Le projet de loi définit le terme « rue scolaire » comme « une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est temporairement et à certaines heures, pourvue à ses accès d'une barrière déplaçable³ sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue scolaire". »

La rue scolaire, dans laquelle se situe l'entrée principale d'une école, est donc fermée aux véhicules motorisés (à l'exception des véhicules de secours) en général 30 minutes avant le début des cours le matin et 30 min après la fin des cours l'après-midi (ou le midi, le mercredi). Seuls les piétons et les cyclistes peuvent emprunter la rue. Les voitures garées dans la rue peuvent sortir, mais aucune voiture ne peut entrer⁴.

POURQUOI UNE RUE SCOLAIRE ?

Le principal objectif d'une rue scolaire est d'accroître la sécurité aux abords des écoles. Fini le chaos en début et fin de journée avec des voitures en double file ou mal garées créant des situations dangereuses pour les enfants. L'environnement direct de l'école est alors apaisé et devient un espace agréable, propice aux rencontres et aux échanges spontanés entre les parents et avec le corps enseignant. Autre aspect à prendre en considération : la qualité de l'air local aux abords de l'école qui s'en voit améliorée.

Mais pour qu'une rue scolaire ait le succès escompté et que le problème ne soit pas reporté ailleurs, cette mesure doit faire partie d'une politique globale de mobilité et ne peut être prise rapidement

sans réflexion et/ou étude préliminaire. Ce point sera plus amplement développé ci-dessous. Mais avant tout, quelles sont les conditions préalables pour envisager la création d'une rue scolaire ?

CONDITIONS PRÉALABLES POUR INSTAURER UNE RUE SCOLAIRE

La ville d'Anvers a élaboré un arbre de décision permettant d'estimer si une rue pouvait être éligible pour en faire une rue scolaire. Les conditions reprises dans l'arbre sont les suivantes :

1. L'école doit marquer son engagement dans le projet ;
2. La rue est une rue à caractère résidentiel ;
3. L'entrée de l'école se trouve dans la rue ;
4. La rue ne fait pas partie d'un itinéraire de transport en commun ;
5. La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances de circulation ou d'autres types de nuisances dans les rues avoisinantes.

La ville de Gand ajoute les conditions suivantes :

1. La rue ne doit pas être une rue empruntée par des véhicules qui ont une autre destination que l'école si aucune alternative n'est prévue.
2. Il doit y avoir des possibilités de parking (confortables) dans le quartier à une distance maximale de 10 min à pied. S'il n'y en a pas, et si l'école fait une demande explicite, la rue peut être testée en rue scolaire pour une période de 14 semaines.

Lorsque ces conditions sont remplies, une étude plus approfondie peut alors être lancée.

1. 8 à ce jour et 17 nouvelles demandes
2. PROJET DE LOI modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la création de la rue scolaire, adopté par la Chambre le 11 juillet 2018.
3. Il aurait sans doute été plus juste de parler de barrière mobile étant donné qu'en fonction des cas, la barrière pourrait être une barrière fixe que l'on soulève, dans d'autres, le panneau pourrait être fixe.
4. Le projet de loi prévoit qu'ont aussi accès à la rue scolaire « les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ». Cela risque malheureusement de créer une surcharge administrative pour les communes... Par ailleurs, qu'en est-il si la commune n'est pas gestionnaire de voirie?



> Rue scolaire à Gand

QUELLES ÉTAPES POUR LA MISE EN PLACE D'UNE RUE SCOLAIRE ?

Sur base des expériences des villes de Gand et d'Anvers, nous avons tenté de synthétiser les principales étapes nécessaires lors de la mise en place d'une rue scolaire.

1. La demande

La demande provient en général des écoles mais la commune peut également encourager les écoles à faire une demande. Elle peut venir en présenter les intérêts et éventuellement faire part des bonnes pratiques d'autres écoles.

L'expérience de Gand montre que la mise en place d'une rue scolaire n'est durable dans le temps que si elle répond à une insécurité aux abords de l'école qui est reconnue par les différentes personnes impliquées (parents, école, commune, résidents). En effet, l'implémentation et la gestion au quotidien d'une rue scolaire demande beaucoup d'implication (volontaire) des différents acteurs. Il est donc fondamental que ceux-ci soient motivés. Notons que la motivation peut également être de nature environnementale (qualité de l'air aux abords des écoles).

Une façon d'entretenir cette motivation et d'éviter de remettre le projet constamment en question est de répondre de la manière la plus exhaustive possible à la question du « **Pourquoi faire une rue scolaire?** ». La réponse peut prendre la forme d'une note documentée avec des photos de

situations d'insécurité, l'identification des problèmes déterminés sur base d'enquêtes auprès des parents, du corps professoral, du voisinage, de la commune, et d'analyses qualitatives de terrain. Rappelons toutefois que la rue scolaire n'est qu'une mesure parmi d'autres pour réduire l'insécurité aux abords d'écoles. La problématique de mobilité et de sécurité routière doit avoir été traitée dans son ensemble.

2. Engagement et mise en place de la collaboration entre acteurs.

Les acteurs clés lors de la mise en œuvre d'une rue scolaire sont la commune, l'école (direction, parents, professeurs, enfants) et les riverains.

La commune, dans la plupart des cas via son service mobilité (mais pas toujours), a un rôle de coordinateur et de soutien du projet. Elle sera également responsable de l'étude de faisabilité (grille décisionnelle,...), de la gestion de l'infrastructure, d'éventuels aménagements, de la logistique, de la communication avec les habitants (conception de flyers expliquant le principe de la rue scolaire, éventuellement réunion d'information...) etc. Son rôle est essentiel car en plus de partager son expertise, elle sert de « tampon » entre l'école et le quartier.

Le service mobilité n'est pas toujours le seul service concerné, il peut travailler en collaboration avec le service prévention et Instruction publique. Il est conseillé également d'impliquer la Police à un certain

stade du projet. La commune veillera également à la motivation et l'engagement réel de l'école.

Cet engagement de l'école est d'ailleurs fondamental. La direction devra communiquer avec les parents, les enfants et le corps professoral à l'aide de réunions d'information, de groupes de travail, de distribution de flyers, etc. La communication avec ces acteurs permettra de faire ressortir les réticences ou les motivations de ces derniers.

Il est fortement recommandé que l'école ait un **Plan de Déplacements scolaires**, la rue scolaire n'étant qu'une mesure possible parmi l'ensemble des mesures qui peuvent être prises pour améliorer la mobilité et la sécurité routière aux alentours de l'école. Elle doit faire partie d'une **politique globale de mobilité** tant au niveau de l'école qu'au niveau de la commune. Une rue scolaire ne peut pas fonctionner par elle-même. Une situation n'est pas l'autre et il se peut que des mesures complémentaires doivent aussi être prises telles que la mise en place de rangs piétons ou vélo, l'organisation d'un parking à proximité, un Kiss & Ride (dans la mesure où cela n'incite pas les parents à amener leurs enfants en voiture), etc. Un des objectifs qui est également recherché par l'instauration des rues scolaires est d'encourager les déplacements à pied, à vélo ou en transports en commun au détriment de la voiture. L'école a un rôle de sensibilisation (brevets piétons, brevets cyclistes) mais doit aussi mettre à disposition une infrastructure adéquate en plaçant par exemple des racks à vélo.

C'est aussi l'école qui, dans les faits, gère au quotidien la **barrière d'interdiction** d'entrée dans la rue et doit trouver des personnes volontaires pour s'en occuper (parents et /ou professeurs (parfois plus efficace car ayant plus d'expérience en matière de gestion de conflits)). La barrière peut aussi être administrée par des surveillants habilités. Le soutien de la commune dans cette tâche est, selon l'expérience de la ville de Gand, fortement souhaitable. Cela fait partie d'ailleurs des recommandations issues de l'évaluation de ses rues scolaires. Ce soutien permet d'assurer une continuité et de marquer l'engagement de la commune vis-à-vis des rues scolaires. Cela faisait clairement partie des demandes émises par les écoles et les parents. Il est également recommandé de prévoir une assurance pour ces « gestionnaires de la barrière » lors de l'exercice de leur fonction.

Les riverains sont également des acteurs clés. Ils font partie du projet car cela les concerne directement. Ils doivent donc être associés dès le début et en comprendre l'intérêt. Leur soutien au projet est fondamental.

L'engagement et l'enthousiasme de ces acteurs ainsi que leur **collaboration et un partage des**

tâches clairement défini sont des conditions de succès de la mise en œuvre d'une rue scolaire. Les tâches de chacun peuvent être décrites et rassemblées dans une charte type « Accord d'engagement pour la sécurité routière » qui serait signée par toutes les parties.

3. Etude de faisabilité du projet

Des enquêtes relatives à la circulation des véhicules dans le quartier sont effectuées par la commune. Les possibilités de parkings aux alentours sont analysées. Dans certains cas, l'instauration d'un « Kiss and Ride » peut être envisagée. La motivation de l'école et des parents est évaluée. Une étude des modes de déplacements, des trajets, des distances parcourues des enfants mais aussi des professeurs est menée par l'école.

L'école devra également définir comment elle va gérer la barrière. Des personnes devront être formées pour être agents habilités. Ce point n'est pas à sous-estimer car il est garant de la réussite du projet. Si personne ne s'occupe des barrières, la rue scolaire ne sera pas respectée. Notons qu'au mieux les parents et les habitants du quartier seront informés et convaincus du bien-fondé du projet, au mieux cela se passera à l'entrée de la rue scolaire. En effet, des personnes mal informées ou opposées au projet peuvent faire preuve d'agressivité devant une rue dont l'accès est interdit même pour une courte durée. Il s'est d'ailleurs avéré utile de distribuer des petits flyers aux barrières expliquant la raison d'être de la rue scolaire.

4. Mise en œuvre et évaluation

La ville d'Anvers demande que toute nouvelle rue scolaire soit **testée** durant une période de 6 mois (4 mois à Gand). La mise en place de cet aménagement temporaire nécessite l'adoption d'une ordonnance de Police. Environ 2 semaines avant la fin de la période de test, le projet est évalué auprès des différents acteurs via des enquêtes de satisfaction. Si le résultat est positif, la nouvelle rue scolaire est instaurée sur une durée indéterminée au moyen d'un Règlement complémentaire. Il reste cependant nécessaire de l'évaluer régulièrement afin de voir s'il y a des améliorations à apporter.

Concrètement, la rue est fermée à l'aide d'une barrière sur laquelle est placé un panneau C3 complété d'un panneau additionnel « excepté cyclistes » (M2) et « excepté véhicules d'urgence ». En dessous, un panneau informatif « rue scolaire » qui indique les jours et les heures⁵. La barrière doit être facile d'usage. Différents modèles existent allant de la barrière Nadar que l'on rentre dans l'école à la barrière fixée que l'on soulève et abaisse. C'est en général la commune qui s'occupe de cet aspect.

Certainement lors de la mise en place de la phase test et de préférence tout au long de celle-ci, il est

5. La proposition de loi sur les rues scolaires prévoit un panneau réglementaire "rue scolaire".

QUID DES ÉCOLES SUR VOIRIES RÉGIONALES ?

Un certain nombre d'écoles se trouvent sur une voirie régionale... mais cela n'empêche pas aux communes d'y implémenter une rue scolaire si les circonstances sont favorables ! En effet, pour rappel, la commune est habilitée à prendre un règlement complémentaire sur ces voiries, avec l'accord de la Région. Par ailleurs, pour tester une rue scolaire avant de lui donner un caractère définitif, c'est bien le Collège communal qui doit arrêter une ordonnance de police temporaire en vertu de la Nouvelle loi communale. Enfin, la commune, plus proche des citoyens et bien en phase avec les réalités de terrain, dispose de moyens que la Région ne possède pas forcément pour encadrer un tel projet (gardiens de la paix, agents communaux) et sera plus à même de dialoguer avec les résidents du quartier. Si l'étude de faisabilité montre qu'il est intéressant de créer une rue scolaire sur une voirie régionale, la commune peut donc tout à fait lancer le projet !



> Rue scolaire à Gand

recommandé de prévoir le passage régulier de la Police. Il n'est en effet pas toujours aisé de faire face aux récalcitrants et une présence policière peut adoucir les esprits et permettre de renforcer la mesure.

CONCLUSIONS

Les principales conclusions qui peuvent être tirées des expériences où des rues scolaires ont été créées sont qu'elles contribuent bel et bien à une meilleure sécurité et convivialité aux alentours des écoles. Le bilan est donc positif et l'objectif principal recherché est atteint.

Les expériences des villes de Gand et d'Anvers sont enrichissantes et inspirantes mais les réalités sont parfois très différentes d'une ville à l'autre (et d'une école à l'autre). Même si une série de lignes directrices peuvent être déterminées pour la mise en œuvre d'une rue scolaire, chaque école

a ses propres spécificités (type d'école, situation géographique, population, etc.), ce qui demande souvent de trouver des solutions « sur mesure ». Dans certains établissements à Gand, par exemple, 40% des enfants viennent à l'école à vélo, ce qui semble encore bien loin de la réalité bruxelloise, d'où la nécessité d'inscrire la rue scolaire dans une politique globale de mobilité et d'adapter les mesures en fonction de chaque situation.

Enfin, une rue scolaire fonctionne grâce à la collaboration de parents enthousiastes et engagés, de professeurs enthousiastes et engagés, d'une direction enthousiaste et engagée. Un engagement marqué de la part de la commune est nécessaire afin de garantir un futur durable à la rue scolaire et la participation des riverains est importante. Si ces facteurs sont réunis et que la rue scolaire s'inscrit dans une politique plus globale de mobilité, il y a de fortes chances que le résultat soit une réussite! 📍

> Alexandre CARLINO – Direction Sécurité routière - Bruxelles Mobilité

ÉTATS GÉNÉRAUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2018 EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : ÉVALUATION DES ACTIONS ET IMPLICATION CITOYENNE.

Le 5 juin 2018, la Secrétaire d'Etat en charge de la Sécurité Routière Bianca Debaets et Bruxelles Mobilité ont lancé un processus d'évaluation du Plan régional d'actions de la Sécurité routière 2011-2020. Son but est d'évaluer les actions entreprises jusqu'à présent par la Région, pour ensuite organiser une consultation populaire ainsi qu'une journée de réflexion avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière afin de fixer les actions prioritaires pour la période 2019-2020.

PETIT RAPPEL

En 2010, une large collaboration entre tous les acteurs concernés par la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale avait mené à l'élaboration du *Plan d'actions Sécurité routière 2011-2020*¹. Impulsé par une prise de conscience mondiale² et européenne³ sur l'importance de stabiliser et de réduire le nombre de morts dus aux accidents routiers, ce plan s'est fixé comme objectif de diminuer de **50% le nombre de tués et de blessés graves à l'horizon 2020**.

Il se décline en 190 actions concrètes qui répondent à 9 objectifs stratégiques, à savoir :

1. Réduire les vitesses de circulation ;
2. Augmenter le port de la ceinture ainsi que l'usage correct des dispositifs de retenue pour enfants et du casque ;
3. Réduire drastiquement la conduite sous influence ;
4. Valoriser et stimuler les comportements préventifs et anticipatifs – réduire les comportements dangereux et inadaptés ;
5. Protéger les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes ;
6. Rendre les routes et rues intrinsèquement sûres ;
7. Améliorer la chaîne contrôle-sanction ;
8. Améliorer la connaissance des accidents corporels et de leurs circonstances afin de mener des actions de sécurité routière mieux ciblées et plus efficaces ;
9. Ancrer la sécurité routière dans la culture et les structures politiques et administratives.

Le plan d'action 2011-2020 se base sur le concept de *Vision Zéro*, introduit en Suède depuis 1997. Le principe est que chaque tué ou blessé sur la route est une victime de trop. En d'autres termes, il est jugé inacceptable que des personnes soient tuées ou blessées gravement alors qu'elles se déplacent dans l'espace public.

Par la mise en place de cette stratégie globale, invitant tous les acteurs à s'impliquer à leur niveau pour une meilleure sécurité routière, l'objectif avoué de la Région est d'**atteindre un maximum de 12 décédés (30 jours) et 68 blessés graves pour l'année 2020**.

Pour y arriver, des « gisements » de sécurité routière ont été identifiés. Il s'agit du nom donné aux problématiques permettant d'épargner potentiellement le plus de vies et d'éviter le plus de blessés graves. Pour une plus grande efficacité, la majorité des actions menées s'est attaquée en priorité à ces gisements.

LE KICK-OFF

La journée de lancement des états généraux 2018 s'est tenue le 5 juin dernier en compagnie de tous les acteurs du domaine et en présence de membres associatifs. Cette réunion donnait le coup d'envoi de la démarche d'évaluation du Plan d'actions. Les premières analyses ont été présentées. Ainsi, il ressort que sur les 190 actions, 120 ont déjà été mises en œuvre ou sont en cours de réalisation.

Cette journée a en outre permis de mettre en exergue la tendance générale à la baisse du nombre de morts (30 jours)⁴ et de blessés graves de ces dernières années dans la Région, tout en soulignant



1. https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_daction_fr_version_finale.pdf
2. OMS, A/RES/64/255, http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/76783/9789242503326_fre.pdf;sequence=1
3. CE, COM(2010) 389 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN>
4. Globalement en baisse depuis l'année noire de 2012 qui avait comptabilisé 38 morts à 30 jours et 171 blessés graves.



le fait que le nombre de blessés graves ne décroît malheureusement pas aussi vite que celui des tués. Néanmoins, il a été souligné que les chiffres consolidés de l'année 2016 étaient positifs et encourageants, car en baisse, avec un total de 17 morts (30 jours) et 154 blessés graves⁵.

TRAJET PARTICIPATIF CITOYEN

Afin de garantir la dimension citoyenne de l'évaluation, importante et indispensable, l'usager est invité à donner son avis pendant la période qui sépare le 5 juin 2018 et la journée des états généraux qui se tiendra en novembre 2018. À cette fin, une plateforme a été mise en ligne sur le site www.bienroute.brussels. Celle-ci propose au citoyen de donner son ressenti et ses idées à travers une courte série de questions.

Au-delà des questions, la plateforme permet à celui ou celle qui le souhaite de se déclarer intéressé afin de participer aux tables rondes qui se tiendront en novembre, lors de la journée des États généraux. À cette occasion, les citoyens présents pourront débattre au même titre que les autres personnes présentes qui, elles représenteront des organismes ou institutions publiques travaillant pour la sécurité routière et des associations. Cela permettra, nous l'espérons, de faire remonter et entendre les préoccupations citoyennes.

À ce jour, plus de 1.400 personnes ont participé à l'enquête et rempli le questionnaire.

LA JOURNÉE DES ÉTATS GÉNÉRAUX

En novembre 2018 se tiendra donc l'événement de clôture des États généraux qui permettra d'avoir un débat et une évaluation précise sur le Plan d'Actions

2011-2020 et de dégager des pistes d'amélioration au regard des actions qui ont déjà été entreprises.

Ces conclusions seront construites au travers de plusieurs tables rondes et de groupes de réflexion.

Ceux-ci rassembleront des citoyens, des membres d'administrations et d'organisations diverses, afin d'être le plus fidèle possible à l'idée que la sécurité routière est l'affaire de tous et que chacun a un rôle à jouer.

Au terme de cette demi-journée, des recommandations d'actions seront proposées afin de tendre vers notre objectif de 2020.

« BIEN EN ROUTE », LA NOUVELLE MARQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Étant donné l'enjeu que constitue la lutte contre les victimes de la route, et afin de souligner l'importance que lui accorde la Région, une nouvelle signature pour les actions de sécurité routière a été développée afin de mieux toucher le citoyen.

« Bien en route » est donc la nouvelle signature de la politique de sécurité routière pour la Région de Bruxelles-Capitale. Ce slogan se veut inclusif et participatif. L'identité qui est développée et le contenu des messages prônent davantage de respect entre tous les usagers de la route, en toute circonstance, quels que soient leur âge et leur mode de déplacement.

Deux campagnes (Respect et Distraction) ont déjà été lancées en 2018 à l'aide cette nouvelle identité graphique et les retours du citoyen sont positifs. 

JOURNÉE SANS VOITURE : UN STAND DÉDIÉ À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité était présente au stand #Bienroute, à proximité du rond-point Louise, lors de la *Journée sans voiture* qui s'est tenue le dimanche 16 septembre. C'était l'occasion pour les citoyens de répondre au questionnaire et de participer à quelques activités sur le thème de la « lenteur », d'une nécessaire « slow attitude » dans le trafic, la réduction des vitesses étant le gisement principal de sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale.

5. Depuis cet événement, les chiffres consolidés d'accidentologie pour l'année 2017 en RBC sont parus. Ils sont en hausse, avec 24 tués et 182 blessés graves. Ils soulignent la nécessité de continuer à mener des actions réfléchies, validées par la recherche, ciblées, et concertées avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

> Marie-Noëlle COLLART – Direction Sécurité routière - Bruxelles Mobilité

DES SUPER HÉROS AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE!

«OPÉRATION CARTABLE» VERSION 2018

Comme chaque année depuis 10 ans, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec les zones de Police et les services de prévention, met à la disposition des écoles primaires du matériel pédagogique et de sensibilisation. Le but ? Une meilleure sécurité routière aux abords des écoles mais aussi sur le chemin de celles-ci.

Cette année encore, un peu plus de 60.000 brochures pour les enfants et 2500 posters seront distribués dans les écoles primaires.

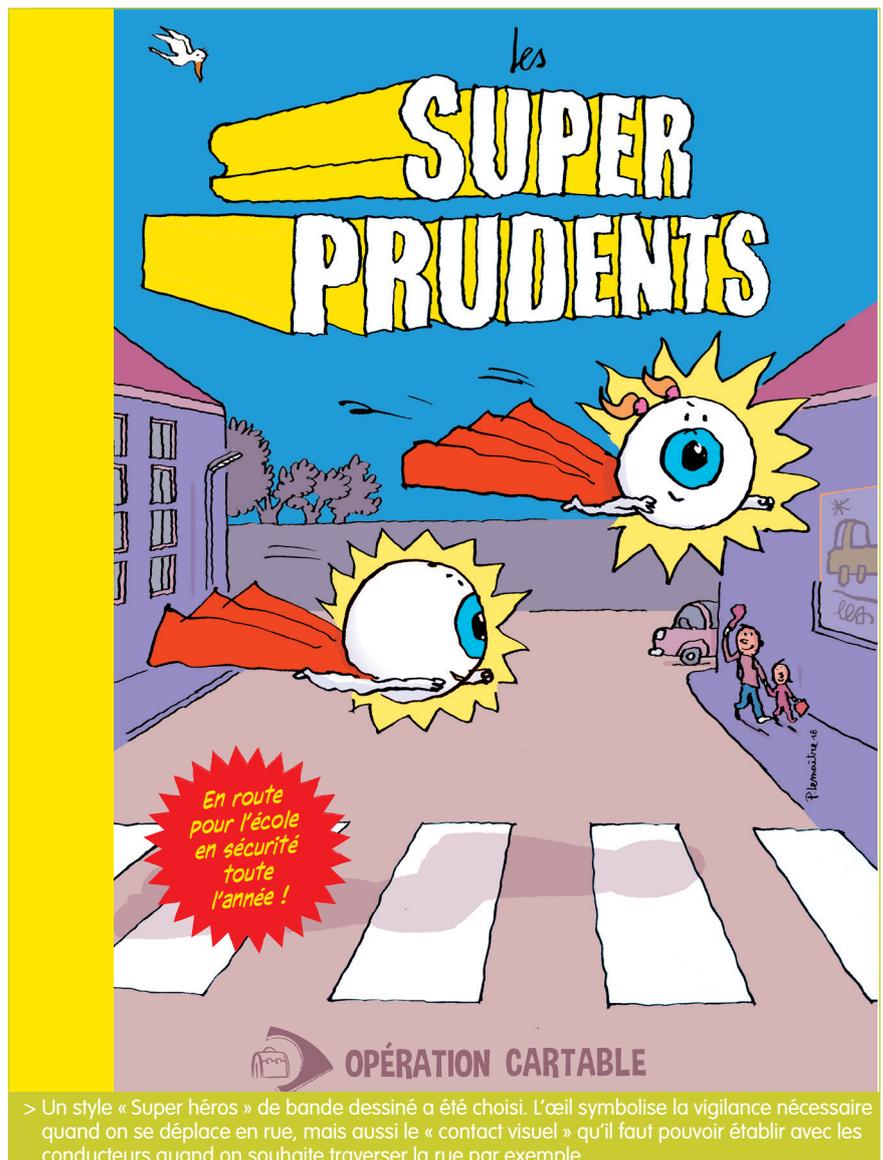
Les directions d'écoles ont pu réserver leur set de sécurité routière jusqu'au 15 septembre directement sur le site web de Bruxelles Mobilité. Un set pour la classe contient 1 poster, 25 brochures pour les enfants et 25 brochures pour les adultes.

Le concept du super héros incarné par les SUPER PRUDENTS (SUPER HELDEN en néerlandais) continue d'être utilisé. En effet, cette approche permet d'accrocher l'attention des enfants et d'introduire des notions de sécurité routière de manière ludique et pédagogique.

Les conseils de la brochure pour les enfants sont adaptés en fonction de leur âge et des modes de déplacements qu'ils utilisent le plus. C'est ainsi que les informations à l'attention des 6-7 ans porteront sur les déplacements à pied, pour les 8-9 ans sur les déplacements en transports en commun et pour les 10-11 ans sur les déplacements à vélo, en trottinette et en skate-board.

Le dépliant pour les parents reprend des informations sur les enfants, leurs capacités dans le trafic, mais aborde aussi la responsabilité des adultes. Par exemple : pourquoi respecter le 30 km/h aux abords des écoles? D'une part, parce que c'est obligatoire, mais aussi parce qu'à 30 km/h, il faut 11 mètres de moins qu'à 50 km/h pour s'arrêter. En ville, dans un milieu dense où des enfants se déplacent, ces 11 mètres peuvent faire toute la différence en cas de freinage d'urgence.

Enfin, le poster pour la classe, qui est également un calendrier d'anniversaire, reprend des conseils de sécurité routière. Les recommandations portent principalement sur l'importance d'observer les situations de trafic, de chercher le contact visuel avec les autres usagers, sans oublier le rappel de la priorité du tram, même au passage pour piétons.



> Un style « Super héros » de bande dessinée a été choisi. L'œil symbolise la vigilance nécessaire quand on se déplace en rue, mais aussi le « contact visuel » qu'il faut pouvoir établir avec les conducteurs quand on souhaite traverser la rue par exemple.

LES ABORDS D'ÉCOLES SONT-ILS RÉELLEMENT LES ENDROITS LES PLUS DANGEREUX POUR LES ENFANTS ?

La dernière étude de Vias (Enfants. Dossier Thématique de Sécurité Routière, n°17, 2018) précise que « la grande majorité des victimes (NDLR : le cas des enfants entre 3 et 11 ans a été étudié dans cette analyse) était impliquée dans une zone périphérique de 300 m située en dehors de la zone 30 aux environs des écoles. 18% des victimes se trouvaient en dehors de cette zone périphérique ».

A la lumière de ces chiffres, on comprend aisément que les mesures d'infrastructure telles que l'application des zone 30 et l'introduction des « rues scolaires » sont nécessaires mais pas suffisantes pour assurer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Il reste indispensable de favoriser également des projets éducatifs visant l'apprentissage des comportements sûrs et anticipatifs de la part des enfants, mais aussi de sensibiliser les adultes. Il faut adapter sa vitesse en ville dès la rentrée scolaire et être prêt à réagir si des enfants « surgissent » sur la route.

> Info

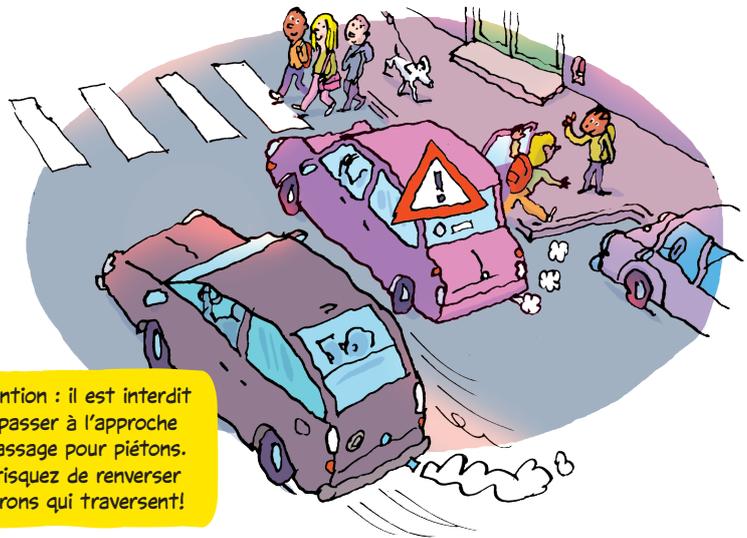
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/operation-cartable>

Se garer en double file = danger ! Même pour un court instant

UN VÉHICULE EN DOUBLE FILE MASQUE LA PRÉSENCE DES PIÉTONS.

- ✗ Ils sont moins visibles.
- ✗ Ils doivent s'avancer sur la chaussée pour voir si un autre véhicule approche.

- ✓ Arrêtez-vous sur une zone Kiss&Ride (dépose-minute).
- ✓ Cherchez une place un peu plus loin.
- ✓ Faites toujours sortir les enfants du côté du trottoir.



- ✓ Attention : il est interdit de dépasser à l'approche d'un passage pour piétons. Vous risquez de renverser les piétons qui traversent!

Votre avis compte !

Vous voulez mieux faire connaître votre point de vue sur la sécurité routière à Bruxelles ? Rendez-vous sur la plateforme bienroute.brussels et remplissez le questionnaire de Bruxelles Mobilité sur la sécurité routière. Les réponses seront dépouillées et analysées lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en novembre 2018.

Donnez votre avis sur la sécurité routière à Bruxelles sur bienroute.brussels Plus d'informations sur <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/operation-cartable>



> la brochure destinée aux parents sensibilise également ceux-ci à ne pas stationner à proximité des passages pour piétons.

> Ischa LAMBRECHTS – Conseiller mobilité – BECI

MO : UN POP-UP MOBILITÉ URBAINE POUR FAIRE BOUGER BRUXELLES

BECI, la Chambre de Commerce de Bruxelles, accélère la transition vers une mobilité durable à Bruxelles et promeut des solutions concrètes auprès de sa communauté d'entreprises dans la Région.

BECI a lancé en mars 2018 « **MO** », une contraction de « **Mobilité** » et de « **Mouvement** ». Il s'agit d'un espace destiné à centraliser les solutions de mobilité pour Bruxelles. Le but est de fédérer les différents opérateurs du secteur autour de solutions collaboratives ainsi que d'accélérer la mise en œuvre de projets innovants. Tout ce qui touche à la mobilité est pris en compte : le stationnement intelligent, la mobilité partagée, les données intelligentes, la navigation, la micro-mobilité, la logistique urbaine, les vélos, trottinettes, voitures, motos et autres

véhicules électriques, les trams, bus, stations de recharge, accessoires de mobilité active, drones,...

MO ne se veut pas comme la « énième » réflexion sur la mobilité, mais un rassemblement de personnes, d'entrepreneurs et d'entreprises qui travaillent dans une atmosphère ouverte à la mise en place de solutions afin de faire face aux grands défis de la mobilité bruxelloise. La mobilité évolue sans cesse et les systèmes qui y sont liés doivent s'adapter. L'innovation et la participation



Source : BECI

> Intégration de solutions offertes par les nouvelles technologies



> MO, une plateforme participative

collaborative sont des piliers fondamentaux pour la création de nouvelles formes de mobilité. L'avenir durable recherché exige une planification complexe. C'est pourquoi MO a été développé. Pour aller plus loin que les « quick win¹ » et les « best practices² », parfois considérés comme trop superficiels et/ ou pas assez efficaces. MO est un « do tank » orienté 100 % actions et solutions.

Pour MO, la mobilité est un thème non seulement économique mais aussi sociétal. Comment améliorer la mobilité urbaine à Bruxelles ? En écoutant les citoyens, les entreprises, les acteurs de la mobilité, les usagers, les secteurs. En s'inspirant des meilleurs exemples et pratiques d'autres grandes villes en Europe et dans le monde. En tâchant de rester réalistes et en visant la mise en place de solutions. En intégrant une nouvelle vision de la mobilité : celle de la mobilité comme un service. En intégrant les solutions offertes par les nouvelles technologies.

1. Gains rapides
2. Bonnes pratiques

Le message principal de BECI est le suivant : des solutions existent, il faut le courage et la volonté de les appliquer. Des solutions du 21^e siècle, pour une mobilité du 21^e siècle. Une mobilité sans tabou qui vise à trouver des solutions et à non à désigner des coupables.

CO-CRÉATION : PUBLIC ET PRIVÉ, CORPORATE ET ASSOCIATIF

Un des principaux objectifs est aussi de parvenir à faire travailler ensemble divers acteurs de la mobilité, publics et privés, corporate et associatif, clients et fournisseurs. Le but est de faire mûrir l'éco-système de la mobilité bruxelloise et d'enclencher une dynamique ouverte et collaborative.

Partout dans le monde, le marché est en proie à de l'innovation et de la disruption face aux enjeux de mobilité et aux opportunités liées au domaine des 'Smart Cities'. Lors du lancement du MO, plus d'une vingtaine d'entreprises ont été séduites par

le concept et sont aujourd'hui partenaires. D'autres entreprises rejoignent la plateforme au fur et à mesure. Les partenaires sont des 'contributeurs', actifs et impliqués dans l'animation du MO.

L'avantage du MO est que l'espace, conçu sur base des nouveaux codes que l'on observe dans le monde du travail (les 'new ways of working'), est beaucoup moins classique qu'un bureau. Cela a pour effet de faciliter les discussions dans un cadre ouvert et détendu.

MO : UN ENVIRONNEMENT DYNAMIQUE

Pour les partenaires, MO est l'occasion de montrer et de faire tester leurs solutions au jour le jour auprès d'un public de professionnels de passage à la Chambre de commerce ou présent à l'occasion d'un événement en particulier. Entre mars et septembre 2018, MO et ses partenaires ont organisé plus de 20 événements : des *talks* et des ateliers, des petits déjeuners, des lancements de produits, des démos ou des sessions de type 'hackaton'³. Une délégation d'entrepreneurs a même fait le voyage à Washington dans le cadre des 'Brussels Days' pour expérimenter un ensemble de solutions mis en place outre-Atlantique et rencontrer de potentiels partenaires mobilité. En organisant toutes ces activités de démonstration et de rencontre, en continu et pendant plus de 200 jours, une nouvelle dynamique s'est créée.

MOBILITÉ CONÇUE COMME UN SERVICE

Il n'y a pas de solution unique aux problèmes de mobilité ni de solution miracle, mais bien un faisceau de mesures qui, combinées et mises en œuvre de manière cohérente et volontariste, offrent une véritable solution. Par exemple, la mobilité

conçue comme un service (Mobility As A Service – MaaS). Les nouvelles technologies représentent des éléments déstabilisateurs car elles sont mises en œuvre dans un cadre législatif peu développé. A un stade ultérieur, la législation existante devra être adaptée ou une nouvelle législation devra être mise en place. Toutefois, il s'agit d'un processus qui prend beaucoup de temps et représente un frein dans un marché en pleine évolution. Par conséquent, il est absolument nécessaire que les secteurs publics et privés collaborent à ce projet commun.

L'aboutissement du projet MaaS reste inconnu, mais il est certain que les pouvoirs publics et les acteurs privés doivent être impliqués dans le développement de la politique autour de MaaS tant au niveau local qu'au niveau régional, national et même international à travers de nouveaux modèles de gouvernance.

MaaS ne peut être une réussite que si elle est intégrée à d'autres mesures telles que les zones de basses émissions, les zones piétonnes, la politique de stationnement et, enfin, le budget alloué à la mobilité. MaaS ne peut donc pas être considérée comme un système indépendant dans l'histoire de la mobilité, mais est intrinsèquement liée à une politique de mobilité intégrale.



> Info

<https://go.beci.be/mo>

3. Evènement dans lequel des personnes sont réunies pour résoudre un problème

> Chantal ROLAND, Bruxelles Mobilité - Direction Stratégie et Charlie Bonnave - Parking.brussels

L'AUTOPARTAGE S'INTENSIFIE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Depuis les premières voitures partagées apparues sur le territoire bruxellois en 2003, l'autopartage a connu une intensification, principalement au cours de ces dernières années. Ne plus devoir posséder de voiture permet entre autres de libérer l'espace public et de diminuer la pression sur le stationnement au profit d'aménagements plus conviviaux pour une ville plus agréable.

DÉFINITION DE TOUS LES TYPES D'AUTOPARTAGE

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

Il peut être organisé de différentes manières :

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

station. Le trajet de retour obligatoire à la station peut donc parfois être évité.

- **en One way « flotte libre » ou « free floating »** : il n'y a pas d'emplacements de stationnement spécifiques réservés. L'utilisateur peut prendre et déposer le véhicule partout sur les emplacements de stationnement en voirie.
- **entre particuliers** : un véhicule est partagé entre différents citoyens souvent voisins. Différentes plates-formes assistent les utilisateurs pour le règlement pratique.
- **en Peer-2-peer** : les citoyens peuvent louer leur propre véhicule à d'autres.

HISTORIQUE DE L'AUTOPARTAGE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

L'autopartage est un système de mobilité innovant et comportant de nombreux avantages, dont celui de limiter le nombre de voitures en ville et d'entrer dans un processus de partage des véhicules. La voiture est valorisée pour son utilisation et non pour sa possession.

Depuis 2002, la Région de Bruxelles-Capitale a inscrit l'autopartage comme une mesure forte de la politique du stationnement qu'elle entend mener.

Les premières stations de voitures partagées Gambio « en boucle » ont vu le jour en 2003. En 2011, Zen Car, nouvel opérateur, faisant l'usage cette fois-ci de voitures électriques, a incité la Région à relancer sa réflexion au niveau de sa politique générale en matière de voitures partagées ainsi qu'au niveau de la promotion de ce mode de transport. Elle a lancé une étude de benchmarking (Timenco, 2011) qui a permis de dégager des pistes afin de pouvoir concrétiser une politique de développement de l'autopartage orientée vers des garanties de qualité du service, un suivi des bénéfices pour la collectivité et la création de conditions optimales pour le développement du service.

Le 21 mars 2013, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) a approuvé le premier arrêté



Source : Cozycar

> Une voiture partagée pour tous

d'autopartage pour fixer aux opérateurs les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux véhicules à moteur partagés.

Cet arrêté a été modifié une première fois le 28 avril 2016 afin d'introduire en RBC l'autopartage « flotte libre » et une deuxième fois le 13 juillet 2017 pour fixer les modalités d'utilisation des places de stationnement par les opérateurs de véhicules à moteur partagés.

Il découle de ces textes que les opérateurs de véhicules à moteur partagés doivent recevoir un agrément, délivré par l'Administration pour une durée de cinq ans et qu'ils doivent remettre chaque année, à l'Agence du Stationnement, des données d'exploitation et des données statistiques concernant les caractéristiques des trajets effectués (distance, durée), le type de clients (fréquence d'utilisation, distances et durée d'utilisation), et l'utilisation des véhicules à moteur partagés (nombre d'utilisations, distance et durée d'utilisation par jour) afin de permettre un monitoring du service. Cette analyse est ensuite transmise à l'Administration pour que celle-ci soit à même de gérer les agréments délivrés.

Pour permettre une couverture territoriale cohérente sur l'ensemble de la Région, chaque commune doit élaborer un Plan d'Action Carsharing¹ (PAC) à intégrer dans son Plan d'Action Communal de Stationnement (PACS). Sur base de ce PAC, chaque commune « ouvre » des places de stationnement réservées à l'autopartage « en boucle » qu'elle propose aux différents opérateurs agréés.

Dans le cadre de l'autopartage « flotte libre », la Région encourage les opérateurs à offrir leur service sur l'entièreté du territoire.

Par ailleurs, le 13 juillet 2017, le Gouvernement de la RBC a approuvé le premier arrêté d'autopartage entre particuliers en spécifiant les conditions pour obtenir un agrément en tant que plate-forme de partage. La Région augmente ainsi son offre de solutions en matière de partage de voitures.

LES OPÉRATEURS DE VÉHICULES À MOTEUR PARTAGÉS AGRÉÉS « EN BOUCLE »

Actuellement, en Région de Bruxelles-Capitale, 3 opérateurs « en boucle » sont agréés : Cambio, Zen Car et Ubeevo. Le tableau ci-après reprend les différentes données par opérateur.

En 2017, la Région compte donc une flotte de 670 véhicules se répartissant dans 218 stations, pour une capacité totale de 623 emplacements.

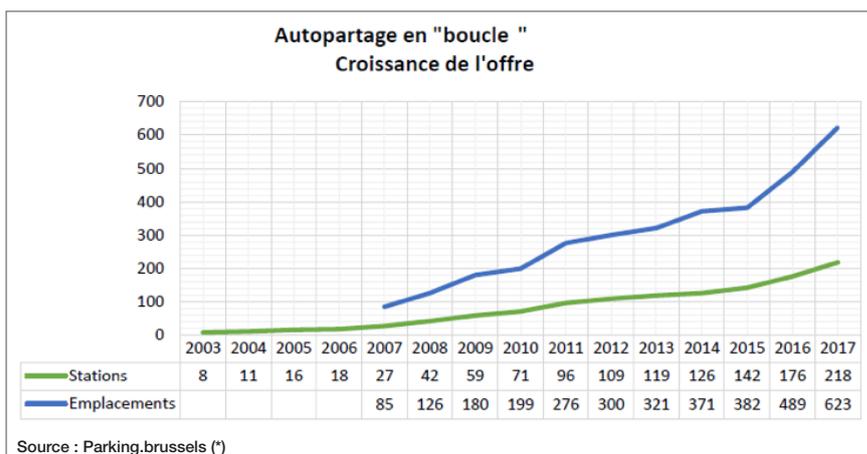
Lorsqu'une commune met des places à disposition, le ou les opérateurs intéressés remettent les plans « as built » de la station. Les autorisations de voirie doivent être demandées pour toutes les voiries,

	CAMBIO	UBEEVO	ZEN CAR	TOTAL/ MOYENNE
Membres				
Affiliés	13160	10710	5167	29037
Actifs	9410	1338	2940	13688
Véhicules	495	100	75	670
Stations	159	31	28	218
Emplacements	479	88	56	623
Trajets	217641	7461	5114	230216
Trajets par jour	596,3	20,4	14,0	630,7
Durée moyenne (h)	7,1	10,9	5,2	7,2
Distance moyenne (km)	47,3	70,6	41,6	48,0
Taux de charge moyen (%)	36,8%	10,5%	5,5%	30,3%
Score moyen	1,9	1,7	2,1	1,9

Source : Parking.brussels (*)

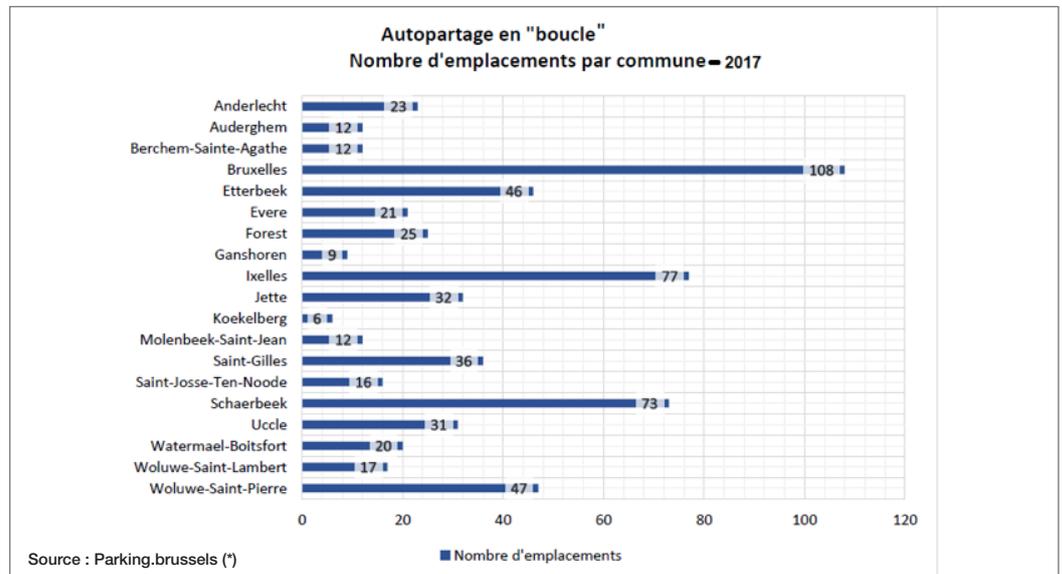
qu'elles soient communales ou régionales. C'est la Direction Gestion et Entretien des Voiries de Bruxelles Mobilité qui les octroie pour les stations prévues sur voiries régionales.

Comme le montre le graphique suivant, l'offre d'autopartage est en constante augmentation depuis l'introduction des premiers véhicules Cambio en 2003. L'arrêté obligeant les communes à élaborer un plan stratégique dans le but d'encadrer la création de nouvelles stations, a eu pour effet de ralentir ce dynamisme lors de sa publication en 2013. Ce ralentissement a ensuite été rattrapé avec une croissance plus marquée depuis 2015. L'année 2017 a connu une croissance notable avec l'implantation de 134 emplacements réservés répartis dans 42 nouvelles stations, soit une croissance de près de 25% par rapport à 2016.



L'offre d'autopartage est inégalement répartie sur le territoire régional. Elle se concentre principalement en centre-ville et dans les communes de Première Couronne, à l'est du canal essentiellement. Bruxelles-Ville, Ixelles, Schaerbeek, Etterbeek et Saint-Gilles sont les communes les mieux desservies avec respectivement 108, 77, 73, 46 et 36 emplacements

1. Les derniers arrêtés ont modifié le mot Carsharing en Autopartage

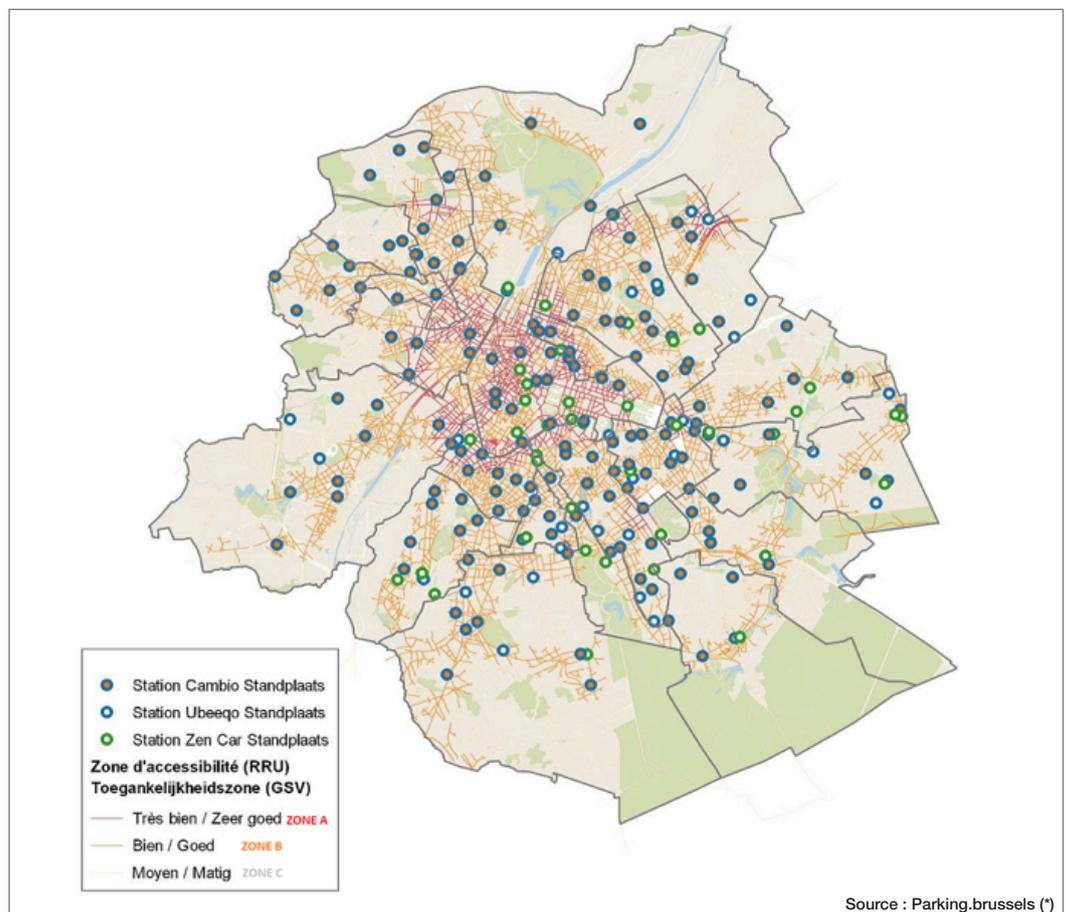


réservés sur leur territoire, soit plus de la moitié de l'offre existante.

L'autopartage « en boucle » attire 13.688 clients actifs (au moins une utilisation en 2017) et génère 230.000 réservations par an, soit une moyenne de 630 utilisations par jour.

Actuellement, seules 2 communes bruxelloises n'ont pas encore de PAC ni de PACS : Etterbeek et Saint-Josse-ten-Noode. La Ville de Bruxelles a, de son côté, validé le PAC mais n'a pas encore de PACS.

Tous opérateurs confondus, on comptabilise un taux de charge moyen de 30,3%. Cela signifie une meilleure utilisation des véhicules partagés



	EMPLACEMENTS	OBJECTIF 2020 SELON LES EFFECTIFS DE POPULATION	EMPLACEMENTS À CRÉER
Anderlecht	23	77	54
Auderghem	12	23	11
Berchem-Sainte-Agathe	12	16	4
Bruxelles	108	116	8
Etterbeek	46	33	0
Evere	21	26	5
Forest	25	37	12
Ganshoren	9	17	8
Ixelles	77	59	0
Jette	32	34	2
Koekelberg	6	15	9
Molenbeek-Saint-Jean	12	65	53
Saint-Gilles	36	34	0
Saint-Josse-Ten-Noode	16	19	3
Schaerbeek	73	89	16
Uccle	31	57	26
Watermael-Boitsfort	20	18	0
Woluwe-Saint-Lambert	17	37	20
Woluwe-Saint-Pierre	47	29	0
Total	623	800	231

Source : Parking.brussels (*)

comparativement à la durée d'utilisation des véhicules particuliers des ménages bruxellois qui sont immobilisés 97,9% du temps en moyenne, et par conséquent une certaine rationalisation de l'utilisation de l'espace public.

Le législateur a imposé un objectif de dispersion des stations en fonction de zones d'accessibilité du territoire régional et un objectif de croissance de l'offre d'emplacements réservés à l'horizon 2020 ventilé par commune en fonction des effectifs de population.

Pour chaque station, un score est défini sur base de sa localisation. Une station en zone d'accessibilité C, telle que définie par le RRU, équivaut à un score de 0, en zone B à un score de 2 et en zone A à un score de 3. En vue du maintien de son agrément, il est imposé aux opérateurs un score moyen inférieur à 2. Le score moyen atteint par l'ensemble des stations, tous opérateurs confondus, est de 1,9. Ceci témoigne d'une bonne couverture territoriale au regard des zones d'accessibilité.

De par l'évolution prévisionnelle du service d'autopartage « en boucle » ainsi que des tendances de l'évolution démographique, l'objectif de croissance a été fixé à 2 % de la population en 2020, soit 25.000 clients. Le chiffre de référence habituel pour la rentabilité d'un véhicule d'autopartage étant de 30 clients par véhicule, ceci se traduit en un objectif de 800 places de stationnement réservées pour l'autopartage. Afin de répondre à la fois à l'objectif de couverture territoriale (offrir la possibilité d'une station à proximité de chaque habitant) et à la logique du potentiel de croissance du service, cet objectif a été ventilé sur base des effectifs de population de chaque commune. Le tableau ci-dessus illustre le nombre d'emplacements réservés qu'il reste à créer. Seules les communes d'Etterbeek, Ixelles, Saint-Gilles, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Pierre ont déjà atteint leur objectif.

LES OPÉRATEURS DE VÉHICULES À MOTEUR PARTAGÉS « FLOTTE LIBRE »

De nouveaux acteurs se sont présentés pour le marché de l'autopartage « flotte libre » ou « free floating ». Les sociétés DriveNow et Zipcar ont obtenu leur agrément.

Zen Car, opérateur « en boucle », également a demandé l'agrément mais n'a pas encore déployé son activité.

Le tableau ci-après reprend les données pour les opérateurs DriveNow et Zipcar :

Les sociétés agréées doivent demander une carte de dérogation pour chacun de leurs véhicules à l'Agence de Stationnement, que le Gouvernement a chargée de ce service.

Ainsi, les véhicules d'autopartage « flotte libre » pourront se garer librement, en voirie, sur les emplacements de stationnement réglementés qui

	TOTAL/MOYENNE
Membres	
Affiliés	36715
Actifs	12299
Véhicules	
Flotte	560
En service (moyenne)	521
Trajets	
Trajets par jour	
Durée moyenne (min)	35,4
Distance moyenne (km)	8,2
Périmètre d'activité (km²)	71,8
Taux de charge moyen (%)*	7,2%

Source : Parking.brussels (*)

acceptent les cartes de dérogation. Ce sont tous les emplacements des zones grises, vertes, bleues et évènement.

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

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

En 2017, la Région de Bruxelles-Capitale accueillait une flotte de 560 véhicules dédiés à l'autopartage en « flotte libre » et répartis dans deux périmètres limités aux communes du quadrant sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale et au plateau du Heysel ainsi que dans un périmètre hors Région à l'aéroport de Zaventem. Ces deux périmètres d'activité confondus couvrent 45% du territoire régional et incluent 70% de la population bruxelloise.

L'autopartage en « flotte libre » comptabilise près de 12.300 membres actifs (au moins une utilisation en 2017). Ces derniers ont généré plus de 334.073 trajets en 2017, à raison d'une moyenne de 915 trajets par jour.

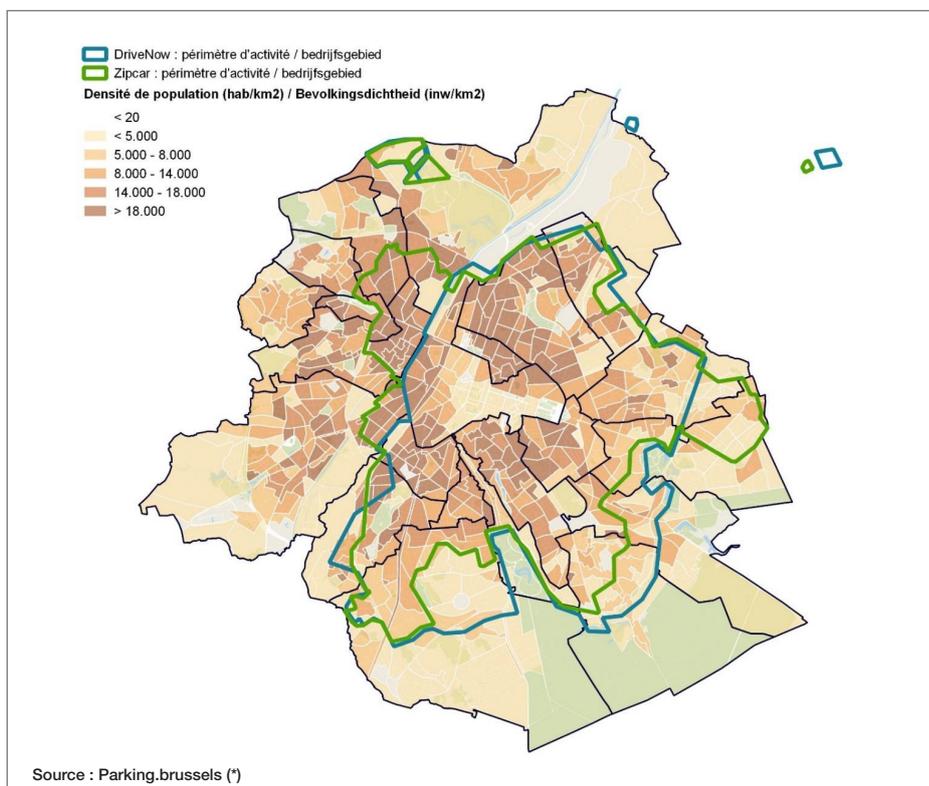
Tous opérateurs confondus, on comptabilise un taux de charge moyen de 7,2%. Cela signifie une meilleure utilisation des voitures comparativement à la durée d'utilisation des voitures des ménages bruxellois et par conséquent, bien que légère, une certaine rationalisation de l'utilisation de l'espace public.

Comme le montrent les figures suivantes, la géographie de la demande se calque sur celle de l'offre. La clientèle se concentre dans les communes du quadrant sud-est de la Région de Bruxelles-Capitale. En particulier, 42,4% des trajets ont pour origine la Ville de Bruxelles ou la commune d'Ixelles.

L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Différents systèmes permettent à un particulier de mettre sa voiture à disposition d'un autre conducteur, le plus souvent sous forme de location. Il s'agit dans ce cas d'un système « Peer-2-peer », comme l'application Drivy.

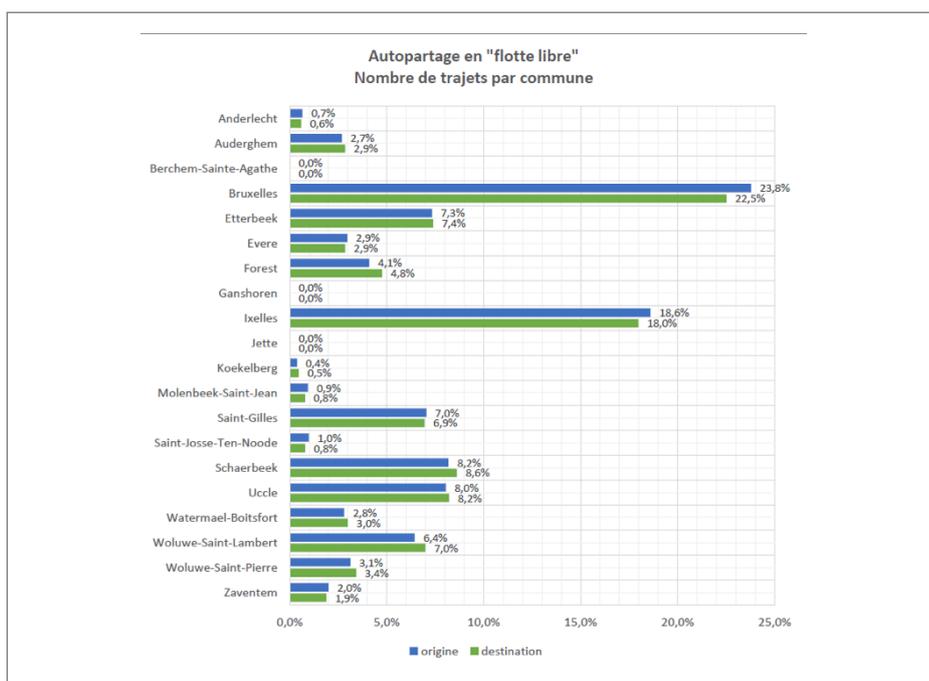
La Région de Bruxelles-Capitale a opté pour un système de partage de voiture et



non un système de location. L'autopartage entre particuliers permet à la personne physique au nom de laquelle un véhicule à moteur est immatriculé ou qui peut en disposer de manière permanente de mettre le véhicule précité à la disposition de deux ou plusieurs autres personnes physiques, contre paiement

ou non, par le biais d'un système de partage de voiture pour les particuliers.

Afin de donner un fondement légal à ce choix, un arrêté du Gouvernement a été pris le 13 juillet 2017, portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour les particuliers.



L'administration Bruxelles Mobilité a agréé la plate-forme Cozycar de l'ASBL Taxistop en tant que «Système de partage de voiture pour les particuliers» depuis le 1er juin 2018.

L'autopartage avec Cozycar, c'est partager sa voiture avec ses voisins ou ses proches. Le propriétaire reçoit un prix/km qui lui permet de rembourser ses frais fixes et l'utilisateur bénéficie d'une voiture quand il en a besoin pour ses déplacements.

Cozycar peut ainsi délivrer des certificats à ses membres. Un tel certificat de partage de voiture remplace la preuve que le véhicule est immatriculé au nom du membre ou qu'il en dispose à titre permanent, conformément à l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement.

Avec ce certificat, le membre s'adresse soit à sa commune soit à l'Agence du Stationnement, si la commune lui a délégué la mission, afin d'obtenir une carte «riverain » pour le secteur de stationnement où se trouve son domicile.

L'AVENIR

La croissance observée de l'autopartage au cours de ces dernières années montre l'intérêt que trouvent les utilisateurs dans ce nouveau mode de déplacement. L'autopartage contribue ainsi aux objectifs régionaux en matière de réduction de l'utilisation de véhicules privés pour les déplacements en ville.

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

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

- moins de pollution atmosphérique au niveau local ;
- une combinaison équilibrée entre le temps de recharge du véhicule et le paiement de la place de stationnement en voirie ;
- moins de nuisances sonores ;
- un coût énergétique plus faible.

La Région de Bruxelles-Capitale vient d'attribuer une concession de services à la société Pitpoint en vue de la livraison, de l'installation et de l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur son territoire.

D'ici la fin de l'année, les premières bornes de recharge électrique seront installées progressivement en voirie et ce, dans les

19 communes. Un plan de répartition optimal est en cours d'élaboration en tenant compte des communes demanderesse.

Ce plan mettra en évidence le potentiel (avantages environnementaux, énergies renouvelables...) et les limites (autonomie, présence d'une infrastructure de recharge, prix, sécurité...) des voitures individuelles et partagées électriques, en tenant compte du contexte urbain et socio-économique spécifique bruxellois et des objectifs poursuivis par la Région en termes de qualité de l'air, de climat, de mobilité, de politique de stationnement,...

CONCLUSIONS

La volonté de la Région de Bruxelles-Capitale à travers sa législation est d'encourager les citoyens à partager de plus en plus souvent une voiture afin de diminuer la possession de la voiture individuelle et par là-même son usage.

Les diverses études sur le sujet montrent que chaque nouveau véhicule partagé, avec une utilisation normale, remplace de 4 à 8 voitures et dans certains cas même davantage.

Les usages observés des types d'autopartage proposés par des sociétés privées sont complémentaires : l'autopartage en boucle concerne finalement des trajets plus longs et hors de la ville tandis que l'autopartage « flotte libre » des trajets courts à l'intérieur de la ville.

La pression sur le stationnement diminue donc car les voitures privées disparaissent de l'espace public en libérant des emplacements de parking en voirie et en permettant, tout comme le préconise le Plan régional de Mobilité Iris 2 et le projet du Plan régional de Mobilité Good Move, d'utiliser l'espace ainsi récupéré au bénéfice d'aménagements plus adaptés aux transports alternatifs à la voiture individuelle et de renforcer la qualité des espaces publics.

En approuvant les différents arrêtés « Autopartage », la Région a pour ambition de simplifier l'accès de tous au partage de voitures en offrant le plus de solutions possible en la matière et ainsi répondre à ses objectifs de mobilité et de changement de paradigme.

(*) Sources : Graphiques issues de « Autopartage, rapport d'évaluation de la couverture régionale (2017) » de Parking.brussels sur base d'enquêtes auprès des opérateurs



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Sailliez Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	02/520.20.91	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Moreau Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	02/464.04.95	pmoreau@berchem.brussels
Schollaert Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.19	02/279.21.59	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Stenier Nathan	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	02/348.17.61	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	maud.verkindere@ixelles.brussels
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Morel Dany	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/600.15.81	02/600.15.83	dmorel@koekelberg.brussels
Ali Yacoubi	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	02/412.37.94	mjanssens@molenbeek.irisnet.be
Konstadinos Pavlidis	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	kpavlidis@sjtn.brussels
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.66.44	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
El Ahmadi El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	02/773.18.19	eelahmadi@woluwe1150.irisnet.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le **Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière** par mail ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Il suffit de vous rendre sur le **website de Brulocalis** via ce lien <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.

