

FOCUS

L'autopartage à Bruxelles :
point de la situation
et actions au niveau
de la commune

ACTUALITÉS

Lancement d'une nouvelle
formation sur l'accessibilité de
l'espace public à destination
des ouvriers chargés de la
réfection des trottoirs

LU POUR VOUS

Guide pour l'amélioration
des abords d'écoles en
Région bruxelloise

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOSSIER FOCUS : L'AUTOPARTAGE À BRUXELLES



TRIMESTRIEL N° 65



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :
Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,
Annabel Monneaux

RÉDACTION :
S. Ryvers, A. Renier, O. Van Damme,
S. Van Den Berghe, J. Delzenne,
P. Moreau.

PHOTO DE COUVERTURE :
Autodelen.net

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

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

L'AUTOPARTAGE À BRUXELLES : POINT SUR LA SITUATION ACTUELLE ET
ACTIONS AU NIVEAU DE LA COMMUNE 04

ACTUALITÉS

VÉLO SOLIDAIRE - UN VÉLO POUR TOUS ET TOUTES POUR QU'ON SOIT
TOU.TE.S À VÉLO ! 07

ACTUALITÉS

LANCEMENT D'UNE NOUVELLE FORMATION SUR L'ACCESSIBILITÉ DE
L'ESPACE PUBLIC À DESTINATION DES OUVRIERS CHARGÉS DE LA
RÉFECTION DES TROTTOIRS 09

LU POUR VOUS

GUIDE POUR L'AMÉLIORATION DES ABORDS D'ÉCOLES EN RÉGION
BRUXELLOISE 11

ÉCHO DE LA RÉGION

SENSIBILISATION DE PRIMO-ARRIVANTS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 13

SOUS LA LOUPE

RÈGLES DES FEUX POUR LA CIRCULATION DES CYCLISTES DANS LES
BANDES BUS ET LES SITES SPÉCIAUX FRANCHISSABLES 15



EDITO

Après un bel été qui, nous le souhaitons, vous a été agréable et ressourçant, nous voilà repartis sur les chemins de l'école et du bureau. Septembre, c'est la rentrée scolaire, mais c'est aussi la semaine de la mobilité, la journée sans voiture et la (re)prise des bonnes habitudes... C'est l'occasion de développer de nouveaux projets et de se réinventer.

C'est pourquoi nous vous avons concocté un numéro plein d'inspirations et de conseils pour une année remplie de nouveautés mobiles.

Pourquoi ne pas développer l'autopartage au sein de votre commune ou de votre institution ? Vous trouverez dans un de nos articles une série de conseils et astuces pour encourager l'autopartage autour de vous, ainsi qu'un lien vers un guide de bonnes pratiques à destination des communes.

Septembre, c'est également l'occasion de commencer une nouvelle formation, développer vos compétences. Bruxelles Mobilité lance avec Atingo une formation sur l'accessibilité des espaces publics à destination des ouvriers. Allez à la pêche d'informations sur cette formation et sur l'expérience des premiers participants dans l'article réalisé par le centre de recherches routières.

Pour tous ceux qui sont touchés de près ou de loin par la mobilité scolaire, le guide de Perspective sur les abords d'école est sorti ! Le Moniteur de la Mobilité l'a lu pour vous et fait le point sur les recommandations et inspirations proposées pour un abord d'école sûr, convivial et accessible.

Dans ce numéro vous pourrez également en apprendre plus sur le projet de vélo solidaire que Bruxelles Mobilité a développé avec les associations Cyclo et Pro Vélo, ainsi que sur les résultats d'une « recherche action » sur la sensibilisation des primo-arrivants à la sécurité routière.

Pour finir un petit rappel sur les règles à suivre concernant les feux en tant que cycliste sur les bandes bus et les sites franchissables.

Bonne lecture,

La rédaction

> Suzanne Ryvers, Policy and project officer - Autodelen.net

L'AUTOPARTAGE À BRUXELLES : POINT SUR LA SITUATION ACTUELLE ET ACTIONS AU NIVEAU DE LA COMMUNE

Pour toutes celles et tous ceux qui n'ont pas besoin de voiture au quotidien, le recours à l'autopartage est une excellente alternative. En effet, à quoi bon vouloir investir dans une voiture personnelle qui restera stationnée et occupera un espace précieux pendant 95 % du temps? De nombreux Bruxellois ont apparemment compris cette réalité ; en effet, le nombre de véhicules en autopartage et celui des personnes recourant à l'autopartage ne cessent d'augmenter d'année en année. Le présent article se penche sur les chiffres et propose un certain nombre de mesures susceptibles d'être prises par les communes en vue d'accroître encore davantage le partage de voitures.

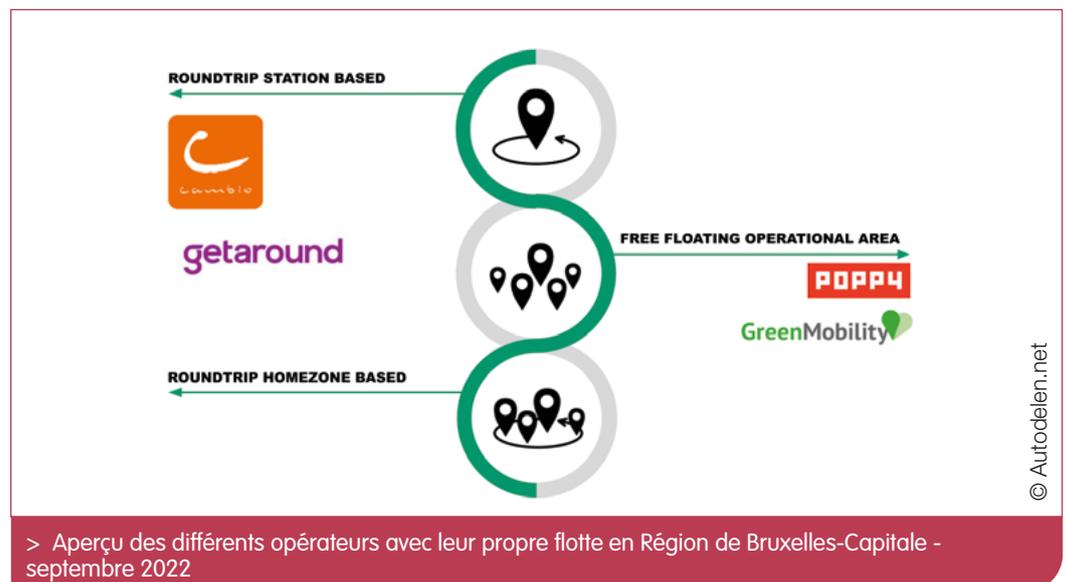
LES BÉNÉFICES

L'autopartage offre de nombreux bénéfices sur le plan personnel et social. Premièrement, financièrement. En effet, il est possible de réaliser d'importantes économies en ne payant la voiture que lorsque celle-ci est réellement utilisée. Pour calculer le montant épargné, il suffit de consulter le site www.savewithcarsharing.be. De plus, bien des soucis sont désormais relégués au rang de choses du passé. Fini par exemple l'assurance, l'entretien, les taxes, les tickets de parking, etc. Par ailleurs, nous constatons qu'une voiture partagée peut remplacer 7 à 15 voitures particulières, surtout en ville. Un gain énorme en termes d'espace public, et davantage de place libérée pour la verdure, les rencontres et les jeux. Enfin, il convient de noter les bénéfices en termes de qualité de l'air, d'environnement et de climat. La réduction

du nombre de voitures en circulation entraîne également une réduction du nombre de matières premières nécessaires à leur fabrication.

LE NOMBRE DE VÉHICULES EN AUTOPARTAGE ET DE PERSONNES RECOURANT À L'AUTOPARTAGE

En Région bruxelloise, il existe plusieurs types de services de voitures partagées, à savoir l'autopartage «en boucle fermée» ou «round trip», c'est-à-dire des véhicules mis à disposition au sein de stations réparties sur le territoire, ou l'autopartage en flotte libre ou encore il existe aussi des organisations qui facilitent le partage de voitures individuelles entre particuliers (voir les illustrations ci-dessous). Certains opérateurs proposent différents systèmes d'autopartage.



> Aperçu des différents opérateurs avec leur propre flotte en Région de Bruxelles-Capitale - septembre 2022



Chaque année, Autodelen.net rédige un rapport présentant des informations chiffrées relatives à l'autopartage. Dans son dernier rapport de 2021, on compte plus de 63 000 personnes recourant à l'autopartage en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui représente 8 % des personnes ayant le permis de conduire. En 2021, le nombre de personnes recourant à l'autopartage a également augmenté de 6 % par rapport à 2020. Le nombre de voitures partagées a augmenté encore davantage, de 26 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 1 340 voitures partagées. En outre, la flotte s'est étendue au cours des derniers mois. La hausse du nombre de trajets est encore plus impressionnante. En 2021, 430 817 déplacements ont été effectués en autopartage, soit une hausse de 72 % par rapport à 2020. Bien entendu, les mesures rigoureuses relatives à la Covid-19 en 2020 y sont pour quelque chose.

Fin 2021, ce sont les opérateurs du système d'autopartage « en boucle fermée » qui comptent le plus grand nombre de voitures partagées (705) et ce sont les opérateurs du système d'autopartage « en flotte libre » qui comptent le plus grand nombre de membres (36 662). L'autopartage entre particuliers reste pour l'instant assez peu développé¹.

LE CADRE DE L'AUTOPARTAGE BRUXELLOIS

En Région de Bruxelles-Capitale, la pratique de l'autopartage est régie par deux arrêtés fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement. Dans l'arrêté du 21 mars 2013² sont fixées les conditions pour les opérateurs avec une offre « en boucle » et pour ceux avec une offre « en flotte libre » afin, pour ce premier type d'opérateur, d'obtenir des places de stationnement permanentes et, pour les deux types d'opérateurs, d'obtenir une carte de dérogation permettant le stationnement sur tout le territoire. En outre, l'arrêté précise également le rôle que doivent jouer les gestionnaires de voirie, qui ont

pour mission, par exemple, d'entretenir les zones réservées à l'autopartage et de mettre en place la signalisation réglementaire. L'arrêté du 13 juillet 2017³ précise également les modalités d'obtention d'un certificat d'autopartage par les propriétaires de voitures individuelles et la manière dont une voiture individuelle partagée peut ainsi obtenir une carte de dérogation dans plusieurs communes.

Le Gouvernement bruxellois prévoit trois adaptations à l'arrêté de 2013. Ainsi, la durée maximale d'utilisation sera étendue à 14 jours, il n'y aura plus aucune restriction sur le tarif et les seuils de l'écoscore seront clarifiés après une adaptation au niveau européen. Ces adaptations entreront probablement en vigueur à l'automne 2022, après une deuxième lecture par le Gouvernement. Suite à ces ajustements, on s'attend à ce que de nouveaux opérateurs de l'autopartage intègrent le marché.

LES COMMUNES ONT UN RÔLE CLÉ À JOUER

Compte tenu des nombreux bienfaits sociaux que présente la pratique de l'autopartage, il est bon d'y accorder une attention particulière au niveau de la commune. Il est possible, par exemple, d'effectuer un travail sur le cadre, la demande et l'offre. Nous vous proposons ci-dessous quelques actions envisageables.

Cadre

Tout d'abord, il importe de prendre des mesures d'accompagnement pour encourager l'utilisation d'alternatives à la voiture particulière. Une bonne infrastructure cyclable, une offre de bicyclettes et de vélos partagés, et le découragement de l'utilisation des voitures individuelles par une politique de stationnement rigoureuse. Bien entendu, il faut également prévoir des zones réservées à

1. Pour le rapport annuel 2021, nous ne disposons pas des données de Getaround concernant leurs services peer-to-peer d'autopartage entre particuliers.
2. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 mars 2013 fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés.
3. L'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2017 portant un règlement d'agrément des systèmes de partage de voitures pour les particuliers.

NOMBRE D'UTILISATEURS ET VOITURES PARTAGÉES À BRUXELLES

par type d'autopartage

DÉCEMBRE 2021



NOMBRE D'UTILISATEURS



TOTAL
63.344



l'autopartage
EN ROUNDTRIP

23.435

DONT
15.772
ACTIFS EN 2021



l'autopartage
ENTRE PARTICULIERS À FRAIS PARTAGÉS

3.357

DONT
478
ACTIFS EN 2021



l'autopartage
EN FREEFLOATING

36.552

DONT
17.854
ACTIFS EN 2021

NOMBRE DE VOITURES PARTAGÉES



TOTAL
1.340



l'autopartage
EN ROUNDTRIP

705

DONT
0
ÉLECTRIQUES



l'autopartage
ENTRE PARTICULIERS À FRAIS PARTAGÉS

285

DONT
0
ÉLECTRIQUES



l'autopartage
EN FREEFLOATING

350

DONT
250
ÉLECTRIQUES

© Autodelen.net

du système. Par ailleurs, les habitants ayant une expérience en matière d'autopartage peuvent servir d'ambassadeurs lors des séances d'information. Le bouche-à-oreille est toujours le meilleur moyen de communication ! Enfin, n'oubliez pas la communication lors des moments de transition, comme la demande d'un nouveau permis de conduire, l'accueil des nouveaux habitants, le guichet d'entreprises, etc.

- La commune d'Ixelles donne l'exemple en utilisant des voitures partagées pour les déplacements professionnels.
- La commune de Woluwe-Saint-Pierre accorde une prime aux habitants qui veulent essayer l'autopartage. Ceci permet de rendre l'autopartage plus accessible.

Offre

Assurez-vous de la bonne répartition de l'offre d'autopartage dans les différents quartiers de la commune et concertez-vous avec les opérateurs. Songez également, dans le cadre de l'administration, à recourir à l'autopartage pour les déplacements professionnels ; cette solution permettra de réaliser de sérieuses économies sur la flotte communale. Enfin, encouragez la pratique de l'autopartage entre particuliers, par exemple en incitant les habitants à partager leur propre voiture par le biais de séances d'information.

NOUVEAU GUIDE POUR LES COMMUNES

Toutes ces mesures (et bien d'autres encore !) sont largement exposées dans le nouveau guide que Autodelen.net a réalisé pour les pouvoirs locaux bruxellois. À travers toute une série d'actions envisageables et de bonnes pratiques, grâce à ce guide, Autodelen.net entend inciter les communes à soutenir davantage la pratique de l'autopartage. Le guide peut être téléchargé à l'adresse suivante <https://www.autodelen.net/fr/toolkit/guide-communes-Bruxelles/> 

> Nombre d'utilisateurs et de voitures partagées dans la Région de Bruxelles-Capitale fin 2021 (Rapport annuel Autodelen.net)

l'autopartage visibles et faciles d'accès, et de préférence équipées d'une station de recharge. Enfin, il faut également une réflexion globale concernant les projets de logement et veiller à ce que la pratique de l'autopartage soit intégrée en amont aux (grands) projets de logement.

Demande

Dans le cadre de l'autopartage, il est indispensable d'assurer la communication, d'autant plus que pour de nombreux propriétaires de voitures, il s'agit d'une grosse adaptation. Tout d'abord, veillez à ce que l'autopartage soit régulièrement mentionné et explicité à travers des canaux de communication officiels, que de nouveaux emplacements soient communiqués aux riverains par le biais de lettres et que l'ensemble du personnel communal soit au courant des avantages et des opportunités

WEBINAR

Suite au webinaire d'avril 2022, Autodelen.net prévoit un autre webinaire gratuit en collaboration avec Brulocalis lors duquel les freins à l'autopartage seront abordés plus en détail. De plus amples informations à ce sujet seront bientôt communiquées.

> Audrey Renier, Cheffe de projet chez Cyclo pour Vélo Solidaire

VÉLO SOLIDAIRE - UN VÉLO POUR TOUS ET TOUTES POUR QU'ON SOIT TOU.TE.S À VÉLO !

La pénurie de vélos pendant la période covid a été un signal fort de l'engouement pour ce mode de transport. Seulement voilà, tous et toutes n'y ont pas accès, c'est pourquoi Bruxelles Mobilité en association avec Les ateliers de la rue Voot, CYCLO et Pro Velo ont créé un système de leasing social de vélos de deuxième main pour accompagner les néo-cyclistes dans les rues bruxelloises.

UN PROJET COLLECTIF NÉ DE LA CRISE DU COVID

Vélo Solidaire met des vélos de seconde main gratuitement à disposition de personnes qui souhaitent découvrir le vélo comme moyen de transport.

Ce sont **400 vélos** remis chaque année depuis 2021 dans le but de rendre la pratique du vélo accessible à toutes et tous, et particulièrement aux personnes plus précarisées qui, pour des questions financières mais aussi culturelles ou sociales, n'auraient pas les moyens d'y accéder.

Les vélos sont mis à disposition des participant.e.s durant une année complète à l'issue de laquelle il est proposé à chacun.e de racheter le vélo à un prix accessible ou bien de rendre le vélo au projet, si il/elle ne l'utilise pas.

Ce projet, à l'initiative de Bruxelles Mobilité, est porté par 3 associations cyclistes à Bruxelles qui sont Les Ateliers de la rue Voot, CYCLO et Pro Velo.

Pour entrer en contact avec ce public, Vélo Solidaire travaille en étroite collaboration avec des associations ou des collectifs désireux de mettre en place un projet autour du vélo avec leur public et disposés à y consacrer du temps, à organiser des événements à vélo afin de stimuler l'utilisation du vélo. Aujourd'hui, nous travaillons avec pas moins de **40 associations** actives dans des domaines aussi divers que l'alphabétisation, la santé, la cohésion sociale, la culture, la

réinsertion socio-professionnelle, l'aide à la jeunesse ou l'émancipation. La collaboration avec ces acteurs culturels et sociaux est un aspect essentiel du projet. En effet, pour entrer en contact avec notre public cible, il est crucial de pouvoir compter sur des partenaires qui ont déjà un contact rapproché et de confiance avec les personnes en précarité, et qui peuvent nous aider à bien comprendre toute la complexité des situations dans lesquelles elles se trouvent.

DEVENIR CYCLISTE PROGRESSIVEMENT

Parce que nous nous adressons à un public adulte qui a peu de pratique sur un deux-roues et qui doit se confronter au trafic bruxellois, nous avons imaginé un **parcours pour accompagner** au mieux ces néo-cyclistes. En effet, avant de fournir un vélo de seconde main à l'essai pour une période d'un an, nous nous assurons avec l'association partenaire du niveau de maîtrise du vélo de chaque participant.e. Nous collectons ainsi certaines informations afin de reconditionner un vélo qui leur soit parfaitement adapté et organisons différentes formations de mise en selle, de connaissance du code de la route, des bonnes pratiques à adopter pour une bonne cohabitation avec les autres usagers de l'espace public, et enfin une formation sur les bases de l'entretien mécanique de leur vélo.

Cette année, nous avons également développé **une vélothèque** constituée de 25 vélos de tailles différentes accessibles gratuitement pour les associations bénéficiaires qui voudraient organiser elles-mêmes des cours pour apprendre à faire du vélo. Pro Velo a



© Cyclo

> Remise de vélos à l'association Vie Féminine



© Cyclo

> Visite atelier CYCLO Bockstael

d'ailleurs formé 30 travailleurs.se.s ou bénévoles d'associations à l'accompagnement de groupes débutants sur un vélo.

La vélothèque est installée sur le site des abattoirs à Anderlecht, en partenariat avec Cultureghem et Elastik vzw. Les halles des abattoirs garantissent un abri pour les cours durant les jours de pluie et la quasi-absence de véhicules en semaine permet un environnement sécurisé pour les débutant.e.s.

DES EFFETS INATTENDUS...

Au bout d'un an de mise à disposition des vélos, nous évaluons la pertinence du projet grâce à des questionnaires et des entretiens réalisés avec les associations partenaires, mais aussi avec les personnes qui ont bénéficié d'un vélo. Les réponses à ces questionnaires nous ont révélé que l'impact du projet Vélo Solidaire dépassait à plusieurs égards les objectifs que nous nous étions fixés. En effet, actuellement, près de **75 % de vélos mis à disposition sont rachetés** par les participant.e.s, les 25 % restants sont redistribués à d'autres personnes ou sont malheureusement volés. Une grande majorité des participant.e.s au projet se disent satisfait.e.s d'y participer, même si ils/elles pointent encore des inconforts liés à la taille des cadres que nous pouvons leur proposer (la plupart des vélos récupérés sont de grande taille alors que ce public a besoin de cadres de plus petite taille pour se sentir en confiance sur le vélo). Un obstacle également partagé dans ces enquêtes est lié à l'infrastructure. En effet, les **places de parking pour les vélos restent trop peu nombreuses** et si on ne dispose pas d'un garage ou d'un hall d'entrée suffisamment grand pour stocker son vélo, il est contraint de rester en rue et d'être soumis aux dégâts des intempéries et incivilités. Aussi, le sentiment **d'insécurité lié au partage des routes avec les automobilistes** freine souvent les personnes vis-à-vis de l'utilisation du vélo comme moyen de transport ; il est alors envisagé comme un loisir ou un moyen de faire du sport.

Mais plus que donner goût à la pratique du vélo, le fait d'encadrer des associations et des groupes dans leur apprentissage et le roulage, le fait de mettre à disposition des vélos d'occasion mais adaptés à leur taille et niveau, et d'inscrire leur démarche dans un mouvement qui regroupe de nombreuses associations semble ouvrir la voie vers plus **d'autonomie**, non seulement dans la pratique du vélo et la mobilité,

mais aussi dans le quotidien de certaines personnes. Apprendre à rouler à l'âge adulte amène également un sentiment de **fierté** et de **confiance** pour surmonter d'autres défis comme l'apprentissage d'une nouvelle langue, l'apprentissage de la lecture, renouer avec d'autres personnes et sortir de l'isolement ou encore reprendre sa santé en main. Nous menons actuellement une **étude d'impact social avec SAW-B** afin de mieux en comprendre tous les effets.

CONTINUER ET PÉRENNISER LE PROJET

Portés par de si beaux résultats, nous souhaiterions continuer et même développer ce projet en 2023 et les années suivantes... Continuer à distribuer des vélos reconditionnés, améliorer le parcours d'accompagnement, autonomiser de plus en plus les associations partenaires et développer d'autres vélothèques mutualisés en Région bruxelloise.

Cependant, nous faisons face à de nombreux **défis...**

L'approvisionnement de vélos ayant une taille spécifique à l'apprentissage reste très fastidieux. Nous sommes en collaboration avec 2 déchetteries bruxelloises qui sélectionnent les vélos en état d'être reconditionnés et avec la Police qui nous signale les vélos laissés à l'abandon sur la voie publique, mais sommes toujours en recherche de vélos (peut-être celui qui traîne au fond de votre garage ?). Trouver des **espaces appropriés à l'apprentissage du vélo** sur lesquels développer une vélothèque représente également un sérieux défi pour le projet. Nous sommes ouverts à toute proposition de collaboration avec des espaces publics, communaux ou associatifs qui voudraient lancer une dynamique cycliste. Enfin, et non des moindres, nous sommes à la recherche de nouveaux **financements** afin d'augmenter notre capacité de reconditionnement des vélos et de consacrer plus de temps à la formation.

De belles perspectives pour 2023 ! 



> Séance d'apprentissage Institut pour la Vie sous les Halles des Abattoirs à Anderlecht

> Olivier Van Damme, Chercheur - Division Mobilité, Sécurité & Gestion de la Route – Centre de recherches routières

LANCEMENT D'UNE NOUVELLE FORMATION SUR L'ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC À DESTINATION DES OUVRIERS CHARGÉS DE LA RÉFECTION DES TROTTOIRS

A la demande de l'équipe Maintain de Bruxelles Mobilité, le CRR s'est associé à l'asbl Atingo pour former et sensibiliser une vingtaine d'ouvriers des entreprises Viabuild et A2 S.A. travaillant actuellement à la réfection de trottoirs et à la mise en accessibilité de passages piétons situés sur voiries régionales. Ces formations sur l'accessibilité piétonne se sont déroulées en mai et juin 2022 et constituaient une grande première pour des entrepreneurs routiers. Une formation gagnant-gagnant pour le gestionnaire, l'entrepreneur, les formateurs mais également pour tous les usagers piétons de l'espace public bruxellois !

Dans le processus long et complexe visant à rendre l'espace public accessible, l'ouvrier occupe un rôle clé puisque c'est lui qui réalise l'inflexion du trottoir, qui place le revêtement ou encore qui installe les dispositifs podotactiles de part et d'autre de la traversée piétonne. La qualité et le soin apportés par l'ouvrier lors de la mise en œuvre peuvent avoir une influence sur le niveau d'accessibilité de l'espace public aménagé.

Même si les équipes sur le terrain disposent la plupart du temps de plans détaillés, celles-ci sont parfois obligées d'effectuer certaines adaptations ou ajustements en cours de chantier à la suite de contraintes rencontrées sur le terrain (exemple : trapillon sur guidage podotactile). Il est alors impératif que ces adaptations soient réalisées conformément aux bonnes pratiques pour éviter toute problématique au terme du chantier.

Dans le but d'augmenter encore davantage la qualité des travaux de réfection et de mise



en accessibilité des trottoirs en cours sur de nombreuses voiries régionales, l'équipe Maintain de Bruxelles Mobilité a donc demandé aux entreprises Viabuild et A2 S.A. ayant en charge ces travaux de suivre une formation sur l'accessibilité piétonne. Celle-ci a été dispensée par le CRR qui s'est associé à l'asbl Atingo pour proposer une session d'une journée combinant de la théorie mais également de la pratique et de la sensibilisation au handicap.



© CRR

Concrètement, après une présentation des grands principes et aspects techniques à respecter pour rendre un espace public accessible à tous, tous les ouvriers ont été mis en situation. Concrètement, ceux-ci ont circulé en chaise roulante et ensuite avec les yeux bandés, ce qui leur a permis de mieux se rendre compte des besoins des personnes à mobilité réduite et du rôle clé de l'entrepreneur pour rendre l'espace public accessible. La formation s'est prolongée l'après-midi par des exercices sur le terrain durant lesquels les ouvriers ont pu mettre en pratique les acquis du matin par rapport notamment au placement des revêtements podotactiles.

Vu l'intérêt et l'enthousiasme des participants au terme de cette journée, Bruxelles Mobilité a l'intention de proposer cette formation à d'autres ouvriers travaillant sur son territoire. 



© CRR

> Plus d'infos

Si vous êtes intéressés par ce type de formations pour vos ouvriers communaux ou régionaux ou pour les entrepreneurs qui travaillent sur vos espaces publics, n'hésitez pas à contacter Olivier Van Damme (o.vandamme@brrc.be) du CRR ou Cédric Marlière (cedric.marliere@atingo.be) de l'asbl Atingo pour obtenir de plus amples informations.

Le site web du Centre de recherches routières (CRR) : <https://brrc.be/fr>

> Sophie Van Den Berghe, Conseillère mobilité - Brulocalis

GUIDE POUR L'AMÉLIORATION DES ABORDS D'ÉCOLES EN RÉGION BRUXELLOISE

En juin 2022, perspective.brussels publie son Guide sur les aménagements aux abords d'écoles. Celui-ci offre un outil de référence inspirant sur la qualité des abords d'écoles en Région bruxelloise. Il rassemble une série de recommandations d'aménagements en tenant compte des contraintes inhérentes à l'environnement de l'école, aux budgets ou aux priorités. Ainsi, les projets vont de petites mesures « quick-win » à des aménagements plus conséquents. Les communes peuvent s'en inspirer et choisir des mesures « à la carte » qui conviennent le mieux à chaque situation. Des points d'attention mettant en évidence des éléments à ne pas oublier ainsi que des « check-lists » qualité sont donnés pour chaque type d'aménagement. Un chapitre est également consacré au processus d'élaboration du projet.



Le guide répartit les recommandations d'aménagements selon quatre grandes qualités jugées comme importantes aux abords d'écoles :

- Un abord d'école sûr ;
- Un abord d'école convivial et accessible ;
- Un abord d'école vert ;
- Un abord d'école identifiable.

UN ABORD D'ÉCOLE SÛR

Les écoliers sont des usagers vulnérables sur la voie publique. Le matin et le soir, il

peut y avoir beaucoup de monde devant les portes d'écoles engendrant parfois des situations complexes et dangereuses. La première chose donc à laquelle veiller est d'assurer un environnement sûr aux élèves et à leurs parents devant et aux alentours de l'école. Plusieurs options sont proposées. En Région bruxelloise, de plus en plus de rues scolaires sont mises en place. Celles-ci peuvent répondre ponctuellement à un besoin d'amélioration de la sécurité routière pendant les heures de fermeture, mais cet avantage disparaît dès la réouverture de la rue. D'autres mesures simples peuvent être mises en place telles que la création d'un parvis en réaffectant des places de stationnement devant l'entrée de l'école avec quelques barrières ou bacs à plantes. L'espace d'accueil est plus étendu, réduisant les conflits avec la circulation. Pour aller plus loin, on peut créer une zone de rencontre, cependant moins adaptée pour les écoles primaires et secondaires dont les enfants sont en apprentissage quant aux déplacements sûrs et ont donc besoin de distinguer l'espace réservé aux véhicules et de celui dévolu aux piétons. La situation idéale est une rue piétonne. Le guide donne d'autres points d'attention quant à l'emplacement des traversées piétonnes, des zones de livraison, d'un éventuel Kiss & Ride. La sécurité autour de l'école peut être également pensée au-delà de la rue, à l'échelle de tout le quartier.

UN ABORD D'ÉCOLE CONVIVIAL ET ACCESSIBLE

L'espace public autour de l'école est un lieu important de vie sociale pour les élèves ainsi que leurs parents. Un abord d'école convivial

facilite l'interaction entre tous ces usagers. De plus, l'école doit rester accessible à l'ensemble des citoyens et en particulier aux personnes à mobilité réduite. Très animé aux heures d'entrées et de sorties des cours, le reste de la journée cet espace peut être utilisé par les citoyens pour se détendre ou socialiser. Pour répondre à ces critères, plusieurs aménagements peuvent être prévus. Tout d'abord, il faut de l'espace (parvis, place, zone piétonne). Cet espace peut ensuite être aménagé de différentes façons : placer des bancs, un auvent, des jeux, un mobilier multifonctionnel, etc. Ces différents aménagements profitent à tout un quartier. Ils peuvent être installés dans la rue de l'école et petit à petit, pourquoi pas, dans les rues avoisinantes. Sans oublier la mise en bonne accessibilité des trottoirs et l'installation de stationnements pour les vélos.

UN ABORD D'ÉCOLE VERT ET SAIN

À l'heure du réchauffement climatique et des enjeux en matière de biodiversité, verduriser la ville est devenu une priorité. Les bienfaits sont nombreux en termes tant de gestion de l'eau que des sols. Au-delà du confort esthétique, la présence de verdure a des effets apaisants et améliore la qualité de l'air. De plus, l'aménagement d'un abord d'école plus vert peut être le point de départ d'une verdurisation plus large du quartier. Une série de choses peuvent être mises en place avec une approche didactique et éducative : des micropotagers, un tonneau de récupération de l'eau de pluie, l'entretien des plantes/jardinières par les enfants, le placement des panneaux d'information sur l'écosystème etc. Des initiatives dont tout le quartier profitera.

UN ABORD D'ÉCOLE IDENTIFIABLE

Un abord d'école reconnaissable est la meilleure façon de signaler aux automobilistes la présence d'élèves. Certains abords sont déjà équipés de totems ou de barrières colorées. Malgré une demande d'uniformisation de l'identification des écoles bruxelloises, et compte tenu de la diversité des quartiers et types d'écoles, il est difficile d'imposer quelque chose de trop coûteux ou de trop spécifique. Le guide propose d'appliquer une même palette de couleurs (le rouge et le blanc) et de formes (petits blocs de béton et barres en acier servant de jeu) en laissant la liberté aux écoles d'apporter leur touche personnelle

recommandé de créer un comité de pilotage avec au minimum la direction de l'école et un ou une représentante de la commune. Les objectifs doivent être bien définis ainsi que le niveau d'ambition. Les usagers à consulter doivent également être identifiés. Ensuite commence le processus participatif avec la consultation du quartier. Lorsque le projet arrive à sa phase de concrétisation, il est toujours intéressant de prévoir une phase test ou un aménagement provisoire de façon à ce que le quartier s'habitue petit à petit aux changements. N'oublions pas que des subsides peuvent être demandés à la Région pour différents aspects de ces aménagements, dans le cadre d'appels à projets.



Nous vous invitons vivement à consulter ce guide disponible gratuitement en version électronique sur le site de perspective.brussels (<https://perspective.brussels/fr/actualites/creer-des-abords-decoles-de-qualite-en-region-bruxelloise>) ou sur demande au Service Ecole de perspective.brussels (beecole-beschool@perspective.brussels).

> Plus d'infos

- Étude sur la qualité de l'air dans les cours de récréation bruxelloises par Les Chercheurs d'air asbl (<https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2022/02/Rapport-campagne-Les-chercheurs-dair.pdf>)
- Inventaire des rues scolaires par Les Chercheurs d'air asbl (<https://www.leschercheursdair.be/2022/05/03/inventaire/>)
- Exemple parisien de « rues aux écoles » (<https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>)

PROCESSUS DE RÉALISATION

Enfin, le guide consacre un chapitre au processus global pour initier le réaménagement d'un abord d'école. Des changements de type « quick-win » peuvent rapidement être mis en place par la commune ou l'école, tout en veillant bien sûr à avoir l'autorisation de la commune s'il s'agit d'une initiative citoyenne ou issue de l'école. Pour des projets plus conséquents, il est



- 1 Un trottoir généreux pour accueillir élèves, parents, et passants.
- 2 Du mobilier pour socialiser, jouer ou se reposer.
- 3 Des parking vélos pour les parents et les visiteurs.
- 4 Des arbres et de la végétation pour un environnement sain.
- 5 Du mobilier pour former une barrière physique entre le trottoir et la chaussée.
- 6 Des voiries apaisées avec peu ou pas de circulation automobile.
- 7 Des éléments pour signaler la présence de l'école dans la rue.
- 8 Une excellente visibilité sur les passants et en particulier sur les enfants de petite taille.
- 9 Un système de récupération des eaux pluviales.

> Julie Delzenne, Project manager – Institut Vias

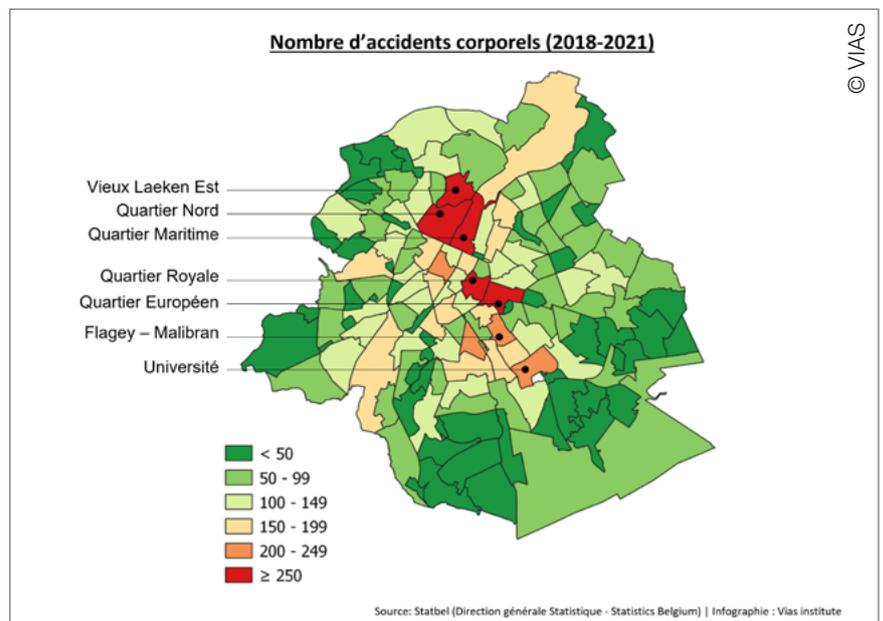
SENSIBILISATION DE PRIMO-ARRIVANTS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'institut Vias, missionné par Bruxelles Mobilité, a mené une « recherche-action » auprès de deux groupes de personnes suivant le module citoyenneté d'un parcours d'accueil pour primo-arrivants. Ce test pilote visait à collecter les avis et les expériences des participants afin d'objectiver les besoins de ce public en termes de mobilité et de sécurité routière et de proposer, sur cette base, un module de sensibilisation sur mesure.

Avec plus d'un tiers de sa population de nationalité étrangère, Bruxelles est une capitale internationale et une ville d'accueil pour les populations issues de l'immigration¹. La Région de Bruxelles-Capitale présente également d'importantes inégalités de revenus, avec des quartiers parfois très pauvres et d'autres bien plus riches. Par ailleurs, les quartiers centraux (Pentagone et Première Couronne) sont généralement marqués par une intensité migratoire importante, en particulier dans les quartiers du « croissant pauvre » (Vieux Laeken, quartier Nord, quartier Maritime). Dans ces quartiers, l'insécurité routière est, elle aussi, souvent plus marquée. En effet, trois des cinq quartiers les plus accidentogènes de la Région bruxelloise (> 250 accidents corporels) étaient situés dans ce « croissant pauvre » entre 2018 et 2021.

Face à ce constat, il s'avère nécessaire d'intervenir au niveau des infrastructures routières mais aussi de prévoir une stratégie de sensibilisation sur mesure. C'est ce dernier volet qui a fait l'objet de cette étude pilote. Il s'agissait d'un défi de taille car les habitants des quartiers plus précarisés et *a fortiori* les ressortissants de pays tiers arrivés récemment en Belgique et parlant, le plus souvent, peu ou pas le français ou le néerlandais, restent largement hors d'atteinte des canaux et modalités habituelles des campagnes de promotion ou d'information en lien avec la mobilité et la sécurité routière.

L'approche adoptée a été de rechercher une structure qui accueille une frange de la population cible et qui intègre une thématique en lien avec la mobilité ou la sécurité routière dans son programme. La rencontre avec le BAPA VIA² a rendu possible le projet. Deux sessions « pilote » ont été organisées auprès de primo-arrivants³ inscrits dans leur parcours d'accueil. La première session a eu lieu auprès d'un groupe capable de comprendre le français et de s'exprimer dans cette langue, et la seconde, auprès d'un groupe parlant l'arabe oriental. Celui-ci accueillait essentiellement des Syriens, un groupe de primo-arrivants particulièrement important en nombre en Région bruxelloise⁴. Ce choix a permis d'éprouver ce qu'impliquait d'informer et de sensibiliser un groupe



lorsque les échanges sont médiés par un formateur-traducteur, plutôt que via des échanges directs dans le groupe francophone.

Une session de trois heures a été développée sur mesure en français avec pour objectif premier de stimuler au maximum l'interaction avec les participants. Découpée en quatre parties, elle comprenait un moment de prise de parole permettant aux participants de raconter et comparer leurs expériences à Bruxelles et dans leur pays d'origine, principalement en termes de mobilité et de sécurité routière. Puis, les participants ont effectué une sortie dans le quartier, en petits groupes accompagnés ou non d'un des formateurs.

Ils avaient pour mission de repérer et photographier au moins un élément de l'espace public qui leur posait un problème ou un questionnement, toujours dans les thématiques de la mobilité et de la sécurité routière. Ces éléments ont ensuite été mis en commun et discutés par le groupe. Enfin, des situations clés en termes de sécurité routière ont fait l'objet d'une approche plus théorique sur la

1. Contre 9 et 10 % en Flandre et Wallonie respectivement. Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale (2020). *Baromètre social 2020*. Bruxelles : Commission Communautaire Commune (COCOM).
2. L'asbl VIA est un bureau d'accueil pour primo-arrivants (BAPA) agréé par la Commission Communautaire Française (COCOF) et soutenu par les communes de Schaerbeek et de Molenbeek.
3. Selon les décrets de la COCOF, ce terme s'applique à toute personne âgée entre 18 ans et 65 ans qui dispose d'un titre de séjour de plus de 3 mois et qui est inscrite au registre des étrangers d'une commune bruxelloise.
4. Les Syriens étaient en 2020 la onzième nationalité la plus représentée en Région de Bruxelles-Capitale (sans tenir compte des demandeurs d'asile ou ressortant de la protection internationale). Observatoire de la Santé et du Social de Bruxelles-Capitale (2020). *Baromètre social 2020*. Bruxelles : Commission Communautaire Commune.



règlementation belge. La session s'est terminée par un temps dédié aux questions éventuelles ou plus particulières des participants.

Cette étude a permis d'échanger avec 31 personnes issues de 13 pays différents. Lors de leur arrivée en Belgique, tous les participants rencontrés avaient bénéficié du soutien de leur communauté ou de leurs proches déjà installés dans le pays. Plus de deux tiers des participants étaient des femmes, le plus souvent mères de famille. Même si la mobilité et la sécurité routière sont deux thématiques intimement liées, les participants partageaient spontanément des expériences en lien avec leur mobilité plutôt que leur sécurité. L'usage de la voiture était très limité, le vélo, une activité quasi-inexistante, et même si la marche a été peu citée en tant que telle, la majorité des participants se déplaçaient à pied ou en transports en commun.

Pendant leur session de groupe, les participants ont exprimé un enthousiasme et un intérêt réels : d'une part, ils se sentaient valorisés en tant que citoyens à part entière grâce au partage de leurs expériences et attentes ; d'autre part, ils ont pu apprendre ou mieux comprendre des éléments en lien avec la sécurité routière, donner leurs avis ou poser des questions. Ainsi, ce pilote, malgré un échantillon limité de participants, tend à montrer que les thématiques de la mobilité et de la sécurité routière peuvent certainement s'insérer dans un module de formation abordant la mobilité au sens large.

À court terme, l'identification des ressources disponibles en lien avec la mobilité et leur mise à disposition pourraient faciliter le quotidien des primo-arrivants. Néanmoins, il faut veiller à l'accessibilité de l'information car une frange de la population primo-arrivante n'a pas les compétences linguistiques requises pour comprendre les textes proposés. Il est donc primordial de rendre le contenu le plus accessible possible, soit en utilisant des capsules vidéo sans texte pour transmettre un message universel, soit par le biais d'une « traduction » en FALC (facile à lire et à comprendre)⁵.

5. <https://www.falc.be>

À moyen terme, il est important de reproduire cette expérience auprès d'autres groupes similaires. Travailler avec d'autres BAPA permettrait de confirmer ces premiers résultats, d'améliorer le concept et par-delà envisager une dissémination à plus grande échelle. Les BAPA offrent un accès aisé à un nombre important de personnes peu touchées par ailleurs. Ils sont aussi un levier important d'intégration. Insérer dans le parcours d'accueil et d'intégration un volet mobilité et sécurité routière fait aussi de ces matières des outils essentiels d'intégration.

Il est important de renforcer les capacités de chacun à se déplacer de manière facile, autonome et responsable, en tenant compte de sa sécurité et de celle des autres, de lui permettre d'utiliser différents modes de déplacement en connaissant un minimum de théorie (ex. code de la route, comportements anticipatifs) pour sa propre sécurité, et de pouvoir opérer ces choix de mobilité en fonction de ses besoins, du contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

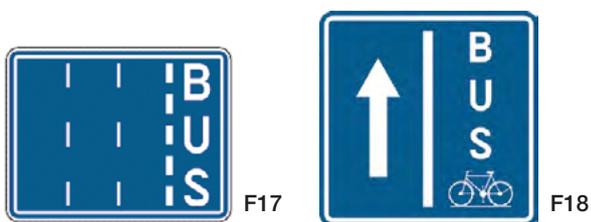
Pour conclure, cadrer une action pérenne en matière de mobilité et sécurité routière dans le parcours d'accueil et d'intégration devenu obligatoire en Région de Bruxelles-Capitale pour un certain nombre de primo-arrivants depuis le 1^{er} juin 2022 permettrait d'informer et de sensibiliser un plus grand nombre de personnes a priori peu touchées à ce jour. Le matériel et le format de session développés par l'institut Vias à la demande de Bruxelles Mobilité dans le cadre de cette étude pourraient aisément être intégrés dans le parcours d'accueil et d'intégration, y compris à d'autres étapes de celui-ci, notamment dans les cours de français. En outre, des opportunités de co-construction avec différents organismes sont possibles, notamment avec les opérateurs de transport en commun, les associations en lien avec le vélo et les déplacements des personnes à mobilité réduite, etc. Cette étude pilote a montré qu'en adaptant les approches de communication/sensibilisation, il est possible de susciter l'intérêt et l'acceptation de groupes plus difficiles à atteindre ou à convaincre en matière de sécurité routière et de mobilité.

> Plus d'infos :
Rapport d'étude complet disponible sur demande (Julie.Delzenne@vias.be)

> Philippe Moreau, conseiller mobilité - Brulocalis

RÈGLES DES FEUX POUR LA CIRCULATION DES CYCLISTES DANS LES BANDES BUS ET LES SITES SPÉCIAUX FRANCHISSABLES

Ces dernières années, Bruxelles Mobilité a fourni un effort important pour offrir aux cyclistes et usagers assimilés des infrastructures sécurisées, fluides et apaisées. Outre les nombreuses pistes et rues cyclables, des bandes « bus » et sites propres pour transports en commun ont également été rendus accessibles aux vélos. La circulation dans ces sites se fait sous certaines règles que tout conducteur admis se doit de respecter, et tout particulièrement la signalisation lumineuse.



Au niveau des bandes « bus », la situation est relativement claire puisque celle-ci fait partie de la chaussée. La signalisation lumineuse en vigueur est le système tricolore habituel qui prévaut pour tout conducteur, qu'il s'agisse de transports en commun ou pas.

Par contre, les sites spéciaux franchissables et sites propres ne sont pas considérés comme faisant partie de la chaussée. Dès lors ainsi, c'est la signalisation spéciale destinée à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun qui est installée.

Le code de la route, dans son article 72.6, précise que les conducteurs qui y circulent doivent se conformer à cette signalisation. Les cyclistes doivent donc également respecter ce type de feux lorsqu'ils circulent sur un site spécial franchissable autorisé.

Actuellement, il n'est pas permis d'ajouter la signalisation B22 et B23 sur les feux de transports en commun car le code de la route précise que ces signaux sont spécifiques aux feux tricolores, cependant, une demande a été faite pour une prochaine modification du code de la route qui engloberait également les feux blancs. 



> Le saviez-vous ?

	Correspond au feu rouge
	Correspond au feu orange
	Correspond au feu vert
	Autorise de poursuivre sa marche uniquement dans les directions indiquées par la barre

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Service mobilité	rue de veeweyde, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	gstevenart@auderghem.irisnet.be
Service mobilité	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	mobility@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
TULET Simon	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
Service mobilité	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	mobilite@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
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.

