

 ÉCHO DE LA RÉGION

Une nouvelle ordonnance  
« mobilité » plus complète

 ACTUALITÉS

Code de la route :  
2022, une année de  
changements

 FOCUS

Du projet à la réalisation :  
genèse de l'élaboration du  
quartier apaisé de Cureghem

# MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**DOSSIER FOCUS :**  
DU PROJET À LA RÉALISATION : GENÈSE DE L'ÉLABORATION DU QUARTIER APAISÉ DE CUREGHEM

TRIMESTRIEL N° 66

DIRECTION :  
Philippe Barette, Corinne François

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

RÉDACTION :  
S. Deblomme, N. Ramos, J. Vandevoorde,  
F. Mertz, M. Masuy, P. Moreau, S. van den  
Berghe, J.-L. De Keyser, I. Paemen, G.  
Moors.

PHOTO DE COUVERTURE :  
Bruxelles Mobilité

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](mailto:jean-michel.reniers@brulocalis.brussels)  
[www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)

BRUXELLES MOBILITÉ  
Place Saint-Lazare 2, 1035 Bruxelles  
Tél 0800 94 001  
[mobilite@sprb.brussels](mailto:mobilite@sprb.brussels)  
[www.mobilite.brussels](http://www.mobilite.brussels)

## SOMMAIRE

### FOCUS

DU PROJET À LA RÉALISATION : GENÈSE DE L'ÉLABORATION  
DU QUARTIER APAISÉ DE CUREGHEM ..... 04

### ÉCHO DE LA RÉGION

UNE NOUVELLE ORDONNANCE « MOBILITÉ » PLUS COMPLÈTE ET TENANT  
COMPTE DES RÉCENTES EXPÉRIENCES ET ÉVOLUTIONS EN MATIÈRE DE  
PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ..... 08

### ÉCHO DE LA RÉGION

QUELLES SONT LES PRINCIPALES MISSIONS DU SERVICE PLANIFICATION DE  
BRUXELLES MOBILITÉ ? ..... 10

### ACTUALITÉS

CODE DE LA ROUTE : 2022, UNE ANNÉE DE CHANGEMENTS..... 12

### SOUS LA LOUPE

LES ZONES DE RENCONTRE, PLUS QU'UNE SIGNALISATION..... 14

### ÉCHO DE LA RÉGION

LE NOUVEAU CATALOGUE DE SUBSIDES RÉGIONAUX AUX COMMUNES  
POUR LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023 EST SORTI ! ..... 16

### ÉCHO DE LA RÉGION

LE BAROMÈTRE DE LA MOBILITÉ..... 18

### ACTUALITÉS

DES NOUVELLES DU DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR LES  
VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BRUXELLES ..... 21

### ACTUALITÉS

APRÈS LES ABS, GPS ET ESP VOICI QU'ARRIVENT LES ACC, AFIL, AFU ET  
AUTRES ADAS ! ..... 22

2022, c'est fini, nous voilà en 2023 !

Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière s'est penché sur ce qui a été réalisé durant l'année écoulée et ce qui est prévu pour l'année à venir. Au vue de l'actualité, nous ne pouvions pas faire l'impasse sur les contrats locaux de mobilité. Ainsi, nous avons rencontré Samantha Deblomme, conseillère en mobilité en charge du quartier apaisé à Cureghem. Nous avons repris avec elle la genèse du nouveau plan de circulation depuis les premières esquisses jusqu'à sa mise en application.

En matière de nouveautés, ça bouge chez Bruxelles Mobilité : les services ont été réorganisés et leurs missions reciblées. Vous trouverez un article qui décrit les missions du service de planification et les personnes de contact pour chaque thématique. De plus, un nouveau baromètre de la mobilité a été créé afin de suivre le degré de satisfaction des usagers à propos des offres de transport à Bruxelles, vous pourrez suivre les premiers résultats récoltés dans l'article dédié.

Ça change aussi en termes de législation : vous en apprendrez plus sur l'ordonnance « mobilité » nouvelle mouture et les modifications qui ont été faites dans le code de la route. Par ailleurs, le Moniteur s'est intéressé aux zones de rencontre, non seulement à ce qu'elles permettent en termes d'apaisement des quartiers, mais aussi les règles d'usage et d'aménagement auxquelles elles doivent répondre afin d'atteindre les objectifs poursuivis.

Dans ce numéro, on prend aussi la température concernant le projet de déploiement de bornes de recharges électriques et on s'informe sur les nouvelles technologies en matière d'aide à la conduite.

Bref, une foule de nouveautés, d'actualités et d'informations à votre disposition pour débiter 2023 en beauté !

Bonne lecture,

**La rédaction**

> Samantha Deblomme, conseillère mobilité - Administration communale d'Anderlecht  
et Nina Ramos, conseillère mobilité - Brulocalis

# DU PROJET À LA RÉALISATION : GENÈSE DE L'ÉLABORATION DU QUARTIER APAISÉ DE CUREGHEM

Le « plan Good Move » fait beaucoup parler de lui, au sein des sphères techniques et politiques, à travers le monde associatif, dans la presse, mais aussi dans la rue, aux terrasses des cafés bruxellois, aux dîners entre amis et dans bien d'autres situations encore. Le Plan régional de Mobilité et l'une des ses actions visant l'apaisement des quartiers est dans toutes les bouches... C'est pourquoi, le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière a voulu en savoir plus sur le processus d'élaboration du plan de circulation et d'identification des mesures en faveur d'un quartier où se déplacer en rue est plus sûr et plus agréable.

Au-delà de la réalisation concrète du plan et de toutes les conséquences qui en ont découlé, nous avons voulu nous pencher sur le travail de l'ombre qui a été effectué avant cela. Nous avons rencontré Samantha Deblomme, conseillère mobilité à la commune d'Anderlecht, pour revenir avec elle en arrière et en apprendre plus sur le processus de d'élaboration du plan de circulation.

Samantha est conseillère mobilité depuis quatre années, elle s'occupe de divers projets tels que le Plan communal de Mobilité (PCM) ou encore le suivi du projet de réaménagement de la rue Wayez par la STIB et a suivi l'étude de mobilité préalable à l'établissement du Contrat local de Mobilité Cureghem, menée par Bruxelles Mobilité, depuis ses débuts en 2019. En 2021, son collègue Achraf Ben Hssain est devenu le coordinateur du projet à plein temps. Elle va revenir avec nous sur les différentes étapes qui ont été franchies entre le dépôt de candidature de la commune, le diagnostic, l'élaboration du plan de circulation et la mise en place du projet.

## Nina Ramos : Pouvez-vous me décrire les prémices du projet ?

*Samantha DEBLOMME : le projet débute en octobre 2019 lorsque Bruxelles Mobilité lance l'appel à candidatures relatif aux Contrats locaux de Mobilité (CLM) introduit par le Plan régional de Mobilité.<sup>1</sup> Bruxelles Mobilité avait déjà établi un pré-diagnostic découpant l'ensemble du territoire bruxellois en 63 mailles, dont 30 étaient identifiées comme prioritaires pour garantir une meilleure qualité et continuité des déplacements à pied, en vélo et en transport public au sein de celle-ci.<sup>2</sup>*

*La commune d'Anderlecht, quant à elle, était déjà dans la phase de diagnostic de son Plan communal*

*de Mobilité (PCM) dans lequel plusieurs mailles avaient également été identifiées comme prioritaires.*

*Bien que le quartier de Cureghem ait fait l'objet de plusieurs contrats de quartiers durables, il est marqué par une dynamique et une superposition de projets de rénovation qui rendent la zone peu lisible pour l'utilisateur et quelque peu « abandonnée » d'un point de vue mobilité. Le quartier de Cureghem se trouvant en Première Couronne, attaché au Pentagone, est considéré comme un quartier résidentiel mais aussi économique, subissant beaucoup de trafic de transit. Il constituait donc un candidat idéal pour les CLM ; il était temps de repenser la mobilité en son sein, limiter le trafic de transit et revaloriser son espace public pour tous les modes de déplacements.*

*Pour remplir l'appel à candidature, nous avons établi un premier diagnostic du territoire sur base des données quantitatives et qualitatives multimodales liées au PCM, aux ZACA<sup>3</sup>, aux axes structurants, aux données vitesses, stationnement, etc.*

*Cette première analyse nous a permis d'identifier plusieurs enjeux liés à la maille : de manière globale, le quartier Cureghem est particulièrement densément peuplé vu sa proximité avec le centre-ville et ces nombreux attracteurs de mobilité. Dans ce quartier, pourtant majoritairement résidentiel, la fonction de circulation prime sur la fonction de séjour et les espaces publics ne sont pas représentatifs d'un quartier apaisé. La pression du stationnement y est particulièrement importante et occupe beaucoup d'espace en voirie.*

*Par ailleurs, plusieurs programmes régionaux d'aménagement du territoire et de revitalisation étaient en cours sur tout ou en partie du périmètre de la maille, ce qui constituait une opportunité pour développer une vision globale et assurer la cohérence au sein de la maille.*

1. Les contrats locaux de mobilité sont définis par le Plan Good Move via la fiche action E.2 et la Fiche A.2 (voir encart).

2. Sur base de la spécialisation multimodale des voiries et le nombre de kilomètres non conformes à celle-ci.

3. Cureghem et les axes délimitant la maille présentent 16 zones à concentration d'accidents (ZACA).

Les enjeux étaient d'envergure. Le périmètre délimité et les objectifs communaux en accord avec ceux du Plan régional de Mobilité, la maille fut parmi les premières sélectionnées. Les communes de Molenbeek et d'Anderlecht se sont associées afin de lancer l'étude du Contrat local de Mobilité Cureghem. Trois bureaux d'étude ont été sélectionnés afin de travailler chacun sur un volet du projet: BRAT pour la mobilité, ARTER concernant l'espace public et 21 Solutions pour le travail sur la participation.

**N.R. Comment le projet s'est-il mis en place, une fois la maille sélectionnée ?**

S.D.: Une fois le projet sélectionné par la Région, le travail a été découpé en **trois phases: le diagnostic<sup>4</sup>, l'élaboration de scénarios et le programme de mise en œuvre**. Chacune de ces phases a été associée à des réunions avec un comité d'accompagnement technique.

Celui-ci était composé d'une quarantaine d'acteurs, dont un/plusieurs représentants de Bruxelles Mobilité et du cabinet de la Ministre, les services communaux concernés, les zones de police, la STIB, De Lijn, le SIAMU, Perspective, Bruxelles Environnement, Urban, le bMa, etc.

Entre octobre 2020 et juin 2022, il y a eu six comités d'accompagnement, reprenant l'ensemble des acteurs ci-dessus et qui ont fait évoluer le projet.

**N.R. Comment le processus de participation s'est-il articulé au travers des phases**

**d'élaboration du plan? Quelles étaient les difficultés auxquelles vous avez dû faire face ?**

S.D. C'est le bureau d'étude 21 solutions qui avait la charge de la participation citoyenne pour le projet. Le service mobilité et le service participation se sont associés à lui pour ce travail.

La participation s'est faite en deux temps. Lors du diagnostic, les témoignages des citoyens ont permis de construire l'état des lieux de la situation du quartier et d'identifier les grands enjeux. À cette occasion, une enquête a été mise en ligne, celle-ci a eu beaucoup de succès et nous avons récolté de nombreuses réponses. Durant cette première phase de diagnostic, nous nous sommes également rendus sur le terrain pour des enquêtes de type plus qualitatif. Des « tables de rencontres » ont été organisées en rue sur des lieux stratégiques tels que: le métro Clemenceau, sur la Place du Conseil, aux Abattoirs d'Anderlecht...

Une fois le diagnostic validé, nous avons à nouveau fait appel à la participation citoyenne afin de confronter les différents scénarios possibles répondant aux enjeux identifiés dans le diagnostic. Ceux-ci ont été présentés aux citoyens à travers plusieurs séances de participation en ligne et sur le terrain (en rue)<sup>5</sup>. Nous avons également pris le pli de rencontrer l'ensemble des acteurs touchés de près ou de loin par la mobilité à Cureghem (l'enseignement, les maisons de quartiers, les commerçants, les associations...).

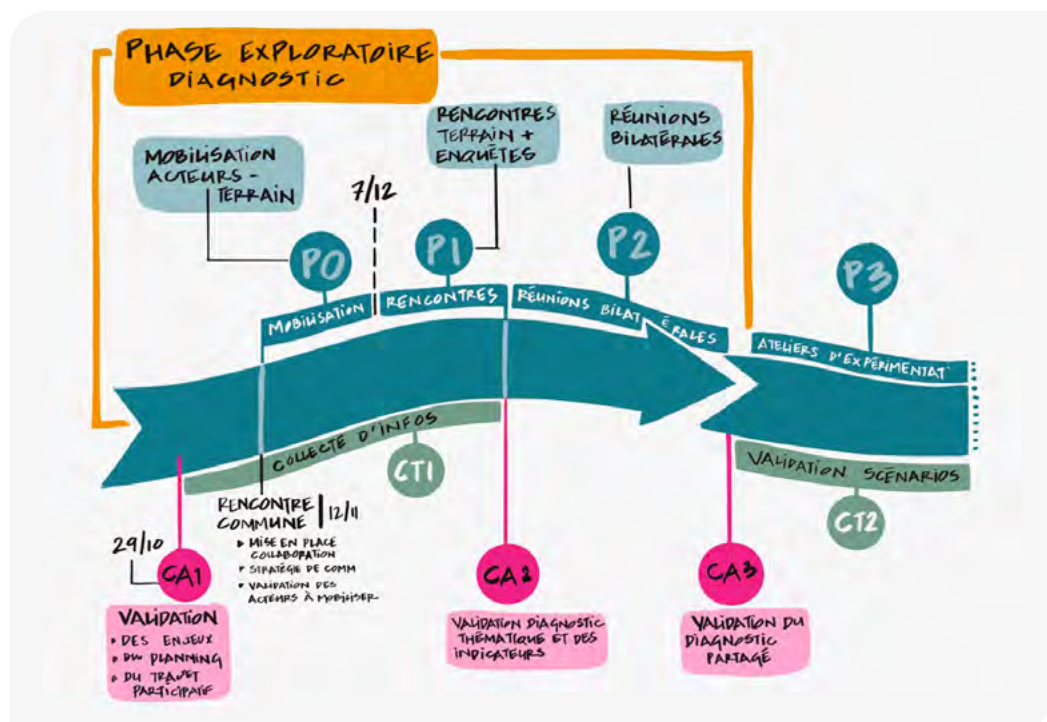
**> Plus d'infos**

Plan Good Move : <https://mobilité-mobilité.be/brussels/fr/good-move>

Les contrats locaux de mobilité : <https://mobilité-mobilité.be/brussels/fr/good-move/good-neighbourhood>

Le contrat local de mobilité Cureghem : <https://www.anderlecht.be/fr/contrat-local-de-mobilité-cureghem>

Le diagnostic du quartier : [https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilité/CLM\\_Cureghem\\_DiagnosticPartage\\_2021\\_04\\_FR.pdf](https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilité/CLM_Cureghem_DiagnosticPartage_2021_04_FR.pdf)



4 Le diagnostic est consultable en ligne sur le site internet de la Commune : [https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/CLM/CLM\\_Cureghem\\_DiagPartage\\_2021\\_03\\_29.pdf](https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/CLM/CLM_Cureghem_DiagPartage_2021_03_29.pdf)

5 Vous trouverez le compte-rendu des séances de participation ici : [https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilité/CLM%20Cureghem\\_Maturation\\_Rencontres%20Juin\\_PV%20FR.pdf](https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilité/CLM%20Cureghem_Maturation_Rencontres%20Juin_PV%20FR.pdf)



Le plan a été adapté en fonction des recommandations et approuvé en février 2022. Nous avons ensuite invité les citoyens à travers un toutes-boîtes à assister à une des séances à une des séances d'information organisées aux mois de mai et juin.

La difficulté principale, tout au long du processus participatif, était de toucher tous les publics. Les femmes et les personnes illettrées étaient particulièrement difficilement atteignables.

Les retours étaient généralement constructifs avec la mise en évidence de plusieurs points d'attention, ce qui a permis de faire avancer le projet et d'adapter les scénarios. Nous avons observé un consensus général sur le mauvais état de la situation actuelle du quartier (le diagnostic partagé) et sur le fait que des mesures devaient être prises. Les divergences se trouvaient davantage sur le type de mesures à prendre.

Le processus de participation a été beaucoup impacté par le Covid. Chaque semaine, le processus devait être revu en fonction des actualités, c'est aussi pour cela que nous avons privilégié les rencontres en rue et les enquêtes en ligne. Cela a permis d'innover

et d'être plus créatifs sur le format de participation qui a été organisé.

**N.R. Pouvez-vous détailler le calendrier et la mise en place ?**

S.D.: Après la phase de diagnostic finalisée (septembre 2020 -janvier 2021), les scénarios présentés (juin 2021) et la validation finale du plan de circulation par le Collège (début 2022), nous avons pu passer à l'étape de mise en œuvre du plan (2022).

C'est alors que la concrétisation du projet s'est rapidement accélérée. Le bureau d'étude ARTER nous a fourni un plan d'action complet. Chaque mesure était décrite dans une fiche, reprenant une estimation budgétaire et l'identification de la zone d'action sur laquelle appliquer un filtre, une signalisation, etc. Ce sont ensuite les services des travaux publics qui ont géré l'exécution sur le terrain. La commune a donc lancé les premiers marchés publics concernant les marquages, la signalisation et le mobilier urbain durant les mois d'avril-mai-juin 2022.

6 Telraam est un outil de science citoyenne, ce sont des petits boîtiers qui peuvent être distribués et installés par les riverains d'une zone afin de réaliser des comptages (cyclistes, piétons, voitures, poids lourds...). Le boîtier est installé sur la fenêtre et compte les passages, les données de comptage sont directement partagées avec les autorités, les chercheurs et les citoyens. Sur le site internet de Telraam: <https://telraam.net/fr/what-is-telraam>.

C'est aussi à cette période que les services ont pu tester avec la police, le SIAMU et Bruxelles Propreté, les girations aux carrefours.

Le plan prévoyait une phase test d'un an, c'est pourquoi le choix s'est tourné vers des aménagements légers et provisoires. Toute la signalisation a été faite sur base d'un rapport de police, nous avons eu beaucoup d'aide de la part du service trafic de la zone de police Midi.

La commune a reçu deux subsides : l'un pour le financement des infrastructures et l'autre pour le projet en tant que tel (engagement d'un coordinateur, participation, activation et réappropriation de l'espace public, communication, évaluation...).

Une évaluation était prévue pour l'été 2023, ce qui permettait d'avoir une vue sur toutes les saisons. L'idée était d'évaluer le plan sur plusieurs mois afin d'obtenir des données fiables et de pouvoir adapter le plan en fonction des données d'évaluation et des feedbacks des riverains. Parallèlement, il était prévu d'engager un dessinateur pour préparer les permis d'urbanisme et consolider ce qui fonctionnait bien.

#### NR. Comment était prévu le processus d'évaluation et de suivi du plan ?

S.D. : Un appel à projets a été lancé en mai 2022 auprès des asbl du quartier pour développer des projets d'évaluation du plan et d'appropriation de l'espace public. Huit asbl ont été sélectionnées. Parmi elles, une asbl portait le projet d'évaluation via [Telraam](#)<sup>6</sup>. Trente boîtiers ont été installés dans Cureghem afin de récolter les données de comptage dans les rues concernées. Une autre asbl avait pour projet de s'occuper de l'évaluation qualitative via une enquête auprès de riverains et usagers du territoire. Bruxelles Mobilité devait suivre à travers son Observatoire de la mobilité les données poids lourds, GPS, etc. complétées par les données de la police, la STIB et De Lijn. L'ensemble de ces données à la fois quantitatives et qualitatives devaient être combinées afin d'avoir une évaluation complète de la situation et permettre de faire des adaptations.

Les autres projets concernaient principalement l'activation de l'espace public, à travers le jeu, l'installation de mobilier urbain choisi par les citoyens et créé à partir de matériel de récupération, la création de potagers urbains en bacs...

La communication auprès des citoyens s'est faite, entre autres, via un toutes-boîtes, la couverture par la presse et la présence de la

Ministre lors de l'évènement Cureghem Plage. Cet évènement festif ayant lieu annuellement durant le mois de juillet à marqué, cette année, le début du nouveau plan de circulation pour Cureghem.

#### N.R. Quels ont été les freins au projet et les apprentissages de l'expérience du CLM ?

S.D. C'était un projet très complexe à expliquer

a construit le plan puisse se prolonger durant et après la réalisation du plan, car c'est à ce moment-là qu'il y a le plus de travail d'adaptation et d'affinement des mesures, permettant de coller au maximum à la réalité. C'est inévitable comme phénomène : un plan de circulation ne peut pas prévoir toutes les conséquences, l'analyse de mise en œuvre sur le terrain est fondamentale.

#### Qu'est-ce qu'un contrat local de mobilité ?

Le Plan Good Move définit les CLM à travers son actions E.2 et la fiche action A.2 : « créer un dispositif de partenariat Région-communes sous la forme d'un contrat local de mobilité (tel que défini dans le volet réglementaire). Il s'agit d'un nouvel outil de soutien régional à la mise en œuvre de mesures de réduction de la circulation automobile, portant sur des parties du territoire d'une ou de plusieurs communes, à l'échelle de mailles de rues locales délimitées par les grands axes de trafic structurants. L'objectif est de réaliser progressivement des grands quartiers apaisés et d'assurer la qualité et la sécurité des cheminements actifs et des services de transport public au sein des mailles »

Fiche A.2 du Plan Good Move, « l'ambition est de créer de larges zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la sécurité, la qualité, l'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiés, d'abord au profit des modes actifs, ensuite du transport public, en collaboration avec les communes ».

Qu'est-ce qu'une maille ? : c'est un périmètre au sein duquel des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit. La délimitation des mailles est basée sur les voiries Auto PLUS et Auto-CONFORT du réseau Auto (Plan GOOD MOVE).

aux riverains. Le nom CLM est peu accrocheur et peu parlant en termes de communication. La notion de « quartier apaisé » est plus représentative pour l'imaginaire collectif et a été choisie pour toute la communication vers le public à partir de 2022. Cependant, le projet a rapidement été rebaptisé « plan Good Move » par les habitants et par la presse, créant ainsi la confusion avec le Plan régional de Mobilité.

Par ailleurs, c'est un projet qui implique de nombreux changements d'habitudes. Il est difficile de réaliser quels seront concrètement ces changements avant que le plan soit effectivement installé et que les riverains soient confrontés à la situation concrète.

Le plan de circulation en tant que tel reste très théorique. Ce n'est qu'en se rendant sur le terrain que l'on peut adapter finement les mesures. C'est par exemple ce qui s'est passé lorsque nous nous sommes rendus sur place avec Bruxelles Propreté et la police afin de tester les sens de giration, ce n'est qu'en faisant des tests qu'on peut réellement appréhender la situation. Il aurait fallu sans doute que la mission du bureau d'étude qui

D'un point de vue gestion et coordination, le projet prévoyait un temps plein, mais il s'est vite avéré nécessaire d'avoir une deuxième personne pour mettre en place une maille aussi grande et complexe que celle-ci. Il faut gérer la coordination entre différents services, avec la commune de Molenbeek, avec la police et les autres acteurs externes tels que les écoles, les asbl, etc.

Suite à l'expérience vécue, nous avons revu notre manière de procéder. Le diagnostic reste le même mais on redémarre une nouvelle phase de concertation en 2023 et on rouvre les différentes options possibles. Le plan ne sera plus présenté comme un CLM global, mais sera divisé en plusieurs sous-quartiers. La commune prévoit une nouvelle méthodologie pour expliquer les différentes contraintes techniques et choix possibles pour chaque sous-quartier. Cela permettra d'avoir plus de lisibilité pour les riverains et une meilleure compréhension. L'idée est également de regrouper les riverains dans des comités de quartier ou groupes de travail qui pourront agir en tant qu'ambassadeurs auprès des autres

> Joëlle Vandevoorde et Fanny Mertz, Attachées, Stratégie & Programmation – Bruxelles Mobilité

## UNE NOUVELLE ORDONNANCE « MOBILITÉ » PLUS COMPLÈTE ET TENANT COMPTE DES RÉCENTES EXPÉRIENCES ET ÉVOLUTIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, dite « ordonnance Mobilité », devait souffler ses 10 bougies dans moins d'un an. Cette première version a notamment permis d'élaborer et de donner un cadre réglementaire au Plan régional de Mobilité en faveur d'une meilleure planification des actions menées en matière de mobilité. Suite à cela et afin d'assurer de manière opérationnelle l'évaluation et la mise en œuvre concrète en collaboration étroite avec les communes, il est apparu nécessaire de revoir et compléter certains aspects de cette ordonnance.

Au vu de la quantité importante de modifications, il a été décidé de rédiger une nouvelle ordonnance, qui a été approuvée par le Gouvernement en première lecture le 20 juillet 2022. Cette réécriture complète est guidée par les objectifs de **simplification** (des processus d'élaboration des plans de mobilité et de leur contenu) et **d'harmonisation** (renforcement des liens et de la cohérence entre les plans et mise en œuvre des politiques de mobilité au sein de la Région). Enfin, il s'agit de **faire évoluer le cadre réglementaire** de différents éléments cadrant la planification de la mobilité et de la sécurité routière (par exemple, en y clarifiant le rôle de la Commission régionale de la Mobilité, en créant un observatoire, etc.).

Parmi les **modifications importantes** qui figurent dans l'ordonnance, notons : la réforme des Plans communaux de Mobilité (**PCM**) qui deviennent **des programmes d'actions, déclinaisons facultatives et opérationnelles** du Plan régional de Mobilité (**PRM**) à l'échelle **locale**; la création **d'outils** facilitant la **mise**

**en œuvre** de la politique de mobilité et **son suivi** au niveau **local** (évaluations et dispositifs de partenariat Région-communes /contrats locaux de mobilité (CLM); l'insertion de la **base légale** de la Commission régionale de la Mobilité (**CRM**) au sein de l'ordonnance; la création d'un **observatoire** de la mobilité et un cadrage réglementaire du traitement ponctuel de données à caractère personnel.

La Région a présenté ces grands principes et éléments-clés liés à la révision de l'ordonnance auprès des instances consultatives (Commission régionale de la Mobilité, Brupartners, Commission régionale de Développement, Conseil de l'Environnement), ainsi qu'auprès des acteurs communaux durant le mois de septembre. Chacun de ceux-ci, ainsi que l'Autorité de Protection des Données (APD) a été invité à remettre son avis sur l'ordonnance. Le traitement des remarques et des avis est désormais en cours, en vue de proposer un texte adapté à l'approbation du Gouvernement en deuxième lecture. Le texte

sera ensuite soumis à la relecture du Conseil d'État avant d'être une dernière fois adapté et transmis au Parlement pour sa validation définitive.

### ÉVALUATION DE GOOD MOVE ET DÉMARRAGE DU MARCHÉ D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ GOOD MOVE (PAR FANNY MERTZ ET JOËLLE VANDEVOORDE)

Puisque le Plan régional de Mobilité (PRM) Good Move est entré en vigueur en mai 2021, il est désormais temps de passer à son évaluation. En effet, l'ordonnance Mobilité prévoit une évaluation continue du plan sur base d'un cycle de 30 mois. Le premier rapport complet d'évaluation est donc attendu pour la fin de l'année 2023. Par ailleurs, le site web de l'Observatoire Good Move est en ligne et contient déjà de nombreuses informations et données mises à jour au fur et à mesure (<https://data.mobility.brussels/home/fr/>).

Bruxelles Mobilité a donc souhaité structurer le suivi de la mise en œuvre des actions par les différents partenaires de Good Move via le support d'un marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO). Ce marché vient d'être lancé et comprend plusieurs missions d'accompagnement des acteurs, dont les communes, pour l'évaluation du plan Good Move.







**GOOD KNOWLEDGE** Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise | Mai 2021

### Pourquoi y a-t-il plus d'embouteillages à Bruxelles alors que le volume de trafic diminue ?

Comme dans la plupart des grandes métropoles européennes, la Région de Bruxelles-Capitale souffre de congestion automobile. Autrement dit, le temps moyen pour parcourir une distance en voiture est fort variable d'un jour à l'autre et d'une heure à l'autre, alors qu'on constate depuis quelques années une légère diminution du nombre de véhicules en circulation sur le territoire régional.

Quels sont les objectifs régionaux en matière de mobilité ?

Le Plan régional de mobilité 2020-2030 – Good Move accorde une part importante de ses objectifs à l'apaisement du trafic, et ce particulièrement dans les quartiers d'habitation. Cet apaisement sera le résultat d'une diminution des déplacements en voiture grâce à la mise en oeuvre de mesures ayant pour but, d'une part, de diminuer le besoin de se déplacer et de réduire les distances parcourues, et d'autre part, d'encourager le report vers d'autres modes de transport. Selon les estimations, les ambitions régionales auraient pour

effet une diminution de l'ordre de 15% des prestations kilométriques des voitures entre 2018 et 2030, si l'on considère uniquement le territoire régional.

La mutation de la Région en termes de mobilité grâce au changement de comportement des usagers en matière de mobilité doit s'accompagner d'actions fortes de la part du Gouvernement bruxellois, telles qu'explicitées dans le plan Good Move. Certaines de ces actions détériorent cependant l'efficacité des déplacements en voiture, sans être un objectif en soi. En effet, l'efficacité même des déplacements en voiture dépend, outre l'infrastructure, du nombre de véhicules en circulation. Ainsi, avant d'atteindre les objectifs fixés par le plan Good Move, il est probable qu'une période de transition durant laquelle la congestion restera présente, se profile. Cette période durera tant que les déplacements automobiles resteront supérieurs aux capacités d'absorption d'un réseau de circulation urbain. À partir du moment où l'offre en transport et la demande de déplacements auront trouvé un équilibre plus durable, la congestion actuelle devrait se réduire.

L'objectif de cette fiche et de ses mises à jour (sur base des récoltes de données de Bruxelles Mobilité) est de pouvoir suivre cette évolution de manière objective.

BRUXELLES MOBILITE  
SERVICES PUBLICS REGIONAL DE BRUXELLES

Diagnostic 1 Plan régional de mobilité 2020-2030

mises en œuvre par les communes. Ces actions s'inscrivaient toutes dans les différents focus de Good Move. On peut ainsi citer, pour Good Neighbourhood, de nombreux projets d'apaisement de quartiers ou de voiries, la mise en place de rues scolaires ou encore des actions en lien avec la Ville 30. Ce fut aussi l'occasion de s'arrêter sur les points forts de ces actions et les difficultés et freins rencontrés.

Lors de la deuxième partie, ce sont les expériences par rapport aux outils de suivi des actions mises en œuvre par les communes qui ont été abordées. Pendant les échanges, une demande collective de collaboration renforcée sur l'accès et l'échange de données et d'un support pour la collecte de données a clairement émergé.

Avec l'attribution du marché, une nouvelle étape va pouvoir commencer et permettre une collecte plus fine des données liées aux différentes actions de Good Move, commune par commune. Si cette phase sera davantage organisée de manière bilatérale, cet atelier a permis de souligner une fois encore la nécessité de moments d'échanges et de partages entre les communes et la Région.

La première tranche du marché vise à collecter auprès des communes les informations disponibles sur l'état de la mise en œuvre des actions liées à la mobilité et à la sécurité routière. Afin de minimiser la charge pour les communes, le marché comprend aussi des postes d'encodage de données et des inventorisations de terrain, ce qui permettra d'utiliser directement les données des communes quel qu'en soit le format original. Grâce à ce marché, il sera aussi possible d'activer des missions d'accompagnement complémentaires si certaines communes souhaitent aller plus loin dans la programmation des actions de mobilité: via une aide, des conseils et des propositions ou via des concertations et des ateliers. Par ailleurs, ce marché inclut la possibilité d'organiser des ateliers d'échanges entre communes. Enfin, ce marché couvrira aussi la rencontre d'autres acteurs actifs dans la mise en œuvre de Good Move.

In fine, cette dynamique permettra de renforcer les échanges et partages entre communes et acteurs par le biais de l'évaluation de la mise en œuvre du plan, et ainsi d'aboutir à une évaluation partagée et des recommandations sur la poursuite et d'éventuelles réorientations des actions du PRM dans un rapport d'évaluation complet, réalisé selon les prescrits de l'ordonnance mobilité 30 mois après l'approbation définitive du PRM.

Comme première étape de ce processus, Brulocalis et Bruxelles Mobilité ont organisé en octobre un atelier de travail et d'échanges sur l'évaluation du plan Good Move, avec les communes. Dix-huit d'entre elles étaient représentées par un ou plusieurs CeMA, ainsi que plusieurs échevins.

La première partie de l'atelier a permis de partager les actions de mobilité les plus impactantes



> Mélanie Masuy, première attachée, Service Planification - Bruxelles Mobilité

# QUELLES SONT LES PRINCIPALES MISSIONS DU SERVICE PLANIFICATION DE BRUXELLES MOBILITÉ ?

Entre 2018 et 2019, Bruxelles Mobilité a fait l'objet d'un processus de réorganisation interne qui a donné naissance, entre autres, au Service Planification.

Ce Service, mis en place depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019, a repris l'essentiel des missions de l'ancienne Direction Stratégie ainsi que de la cellule Sécurité routière, et développe de nouvelles activités en lien avec le monitoring du Plan régional de Mobilité Good Move et du Plan d'Actions régional de Sécurité routière, l'encadrement et la mise en œuvre des services de mobilité ainsi que la sensibilisation à la mobilité durable

Le Service Planification, piloté par Kristof De Mesmaeker, est composé de deux Directions, elles-mêmes subdivisées en cellules.

Une attention constante y est portée à l'équilibre entre la stratégie et l'opérationnalisation, ainsi qu'entre l'expertise et la transversalité.

## LA DIRECTION AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ

Directeur : **Philippe Barette**  
([pbarette@sprb.brussels](mailto:pbarette@sprb.brussels))

La **cellule Stratégie et Programmation** accompagne et évalue la mise en œuvre du plan Good Move, après en avoir piloté l'élaboration. Elle garantit une approche cohérente de la stratégie de mobilité à l'échelle régionale,

voire métropolitaine, via des échanges avec les acteurs régionaux et communaux ainsi qu'avec les deux autres Régions et le fédéral.

Elle collecte, analyse et met à disposition des données régulièrement actualisées via le site de l'Observatoire Good Move ([data.mobility.brussels](http://data.mobility.brussels)). Elle réalise et alimente des études d'impact ou de définition de certaines actions via des analyses et des modélisations (audit des itinéraires cyclables, développement de l'offre de transport public, analyse de l'usage et de la possession automobile, etc.). Elle organise la formation des conseillers en mobilité (CEMA) ainsi que les Good Move forums faisant le point sur l'évolution de la mobilité dans la Région et la mise en œuvre des 50 actions de Good Move. Elle publie la newsletter mensuelle Good Move et ... ce Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière!

Contact : **Annabel Monneaux**  
([amonneaux@sprb.brussels](mailto:amonneaux@sprb.brussels))

La **cellule Tutelle & Services de Mobilité** soutient le développement de services de mobilité des personnes et des marchandises et encadre les activités des opérateurs de mobilité. Concernant les opérateurs publics, elle établit et assure le suivi des contrats de

gestion de la STIB, de [parking.brussels](http://parking.brussels) et du Port de Bruxelles. Pour les services privés, la cellule prépare l'encadrement réglementaire des opérateurs et accompagne la mise en œuvre des services comme l'auto- et le cyclopartage, le stationnement et le MaaS. La cellule est à l'initiative du projet Cairgo Bike qui vise à convertir et aider particuliers et professionnels à l'usage régulier du vélo-cargo. Elle collabore aussi au déploiement du réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques, de la Zone de Basses Emissions et de la tarification kilométrique des véhicules.

Contact : **Marianne Thys**  
([mthys@sprb.brussels](mailto:mthys@sprb.brussels))

## LA DIRECTION MOBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Directeur-Chef de Service :  
**Kristof De Mesmaeker**  
([kdemesmaeker@gob.brussels](mailto:kdemesmaeker@gob.brussels))

La **cellule Etudes de Mobilité et Partenariat avec les Communes** met son expertise à profit pour analyser et orienter les projets d'aménagement à l'échelle locale. Elle coordonne la mise en place des contrats locaux de mobilité (CLM) en collaboration étroite avec les communes, et ce dès le début du processus, initié par un appel à candidatures. L'équipe remet des avis de conformité sur les demandes de permis d'urbanisme ayant trait à l'espace public, portant sur leur compatibilité avec les enjeux du plan Good Move. Elle gère les dossiers de subvention aux communes en matière d'équipements et infrastructures favorisant les modes actifs et l'accessibilité (bancs, marquage vélo, mise en œuvre du PAVE, etc.).

Contact : **Bruno van Loveren**  
([bvanloveren@sprb.brussels](mailto:bvanloveren@sprb.brussels))



> Good Move Forum



La cellule **Mobility Management & Sensibilisation** promeut les changements de comportements de mobilité afin de diminuer l'usage et la possession de la voiture individuelle au profit de la marche, du vélo (Bike For Brussels) et des mobilités partagées (MaaS), ceci afin d'améliorer la qualité de vie en ville. En vue de ce report modal, elle organise les grandes campagnes de sensibilisation et les activations de terrain à destination des citoyens. Elle promeut les comportements de mobilité durable via les générateurs de déplacements que sont les écoles (au moyen des plans de déplacements scolaires, notamment), les entreprises (par l'intermédiaire des mobility managers) et certains organisateurs d'événements. Elle soutient les activités de sensibilisation et d'éducation à la mobilité durable organisées par des ASBL, ainsi que des initiatives relatives à l'activation de l'espace public via l'appel à projets Bruxelles en vacances. Enfin, elle soutient des projets communaux dans le cadre du volet « Mobilité durable » de l'appel à projets.

Contact: **Christine Heine**  
([chheine@sprb.brussels](mailto:chheine@sprb.brussels))

La cellule **Sécurité routière** coordonne la mise en œuvre du Plan d'Actions régional de Sécurité routière. Elle a la charge de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et, dans ce cadre, remet des avis sur les projets d'aménagement, réalise des audits de sécurité routière et identifie les Zones à concentration d'accidents (ZACA). Elle organise aussi des campagnes de sensibilisation (sur les assuétudes, la vitesse, etc.), d'éducation à la sécurité routière (brevets du piéton et du cycliste), collabore avec les zones de police dans le cadre du contrôle-sanction, notamment pour le déploiement des dispositifs de contrôles automatiques. Pour soutenir ses partenaires dans la réalisation de l'objectif zéro tué et blessé grave, elle gère les dossiers de subvention visant à financer des actions en lien avec


la sécurité routière menées par les communes, les zones de police et des ASBL. Les Codes de la route et du gestionnaire sont également suivis au sein de la cellule.

Contact: **Isabelle Janssens**  
([ijanssens@sprb.brussels](mailto:ijanssens@sprb.brussels))

## LA COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ

Le Service Planification est chargé de la coordination et du secrétariat de la Commission régionale de la Mobilité (CRM). La CRM rassemble les différents acteurs de la mobilité et représentants des usagers afin de formuler des avis ou recommandations concernant la mobilité (à la demande du gouvernement ou de sa propre initiative). Elle se réunit en séance plénière environ une fois par mois, et comporte également des sections spécialisées (personnes à mobilité réduite, modes actifs, marchandises, vélo).

Contact: **Marianne Thys**  
([mthys@sprb.brussels](mailto:mthys@sprb.brussels))

Nous sommes à votre service, n'hésitez pas à nous contacter! 



> Philippe Moreau, conseiller mobilité – Brulocalis

# CODE DE LA ROUTE : 2022, UNE ANNÉE DE CHANGEMENTS

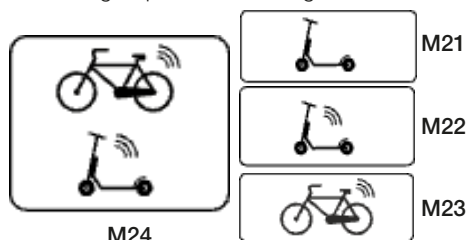
La fin de l'année est là et la période des bilans est de retour. C'est le moment de faire le point sur les nombreuses modifications apportées au Code de la route. Certaines concernent des articles très spécifiques et ciblés, d'autres adaptent des règles courantes qui régissent quotidiennement la mobilité et la sécurité routière. C'est sur ces dernières mesures que nous allons mettre le focus.



## ENGINS DE DÉPLACEMENT :

- Dès le mois de juin, une modification profonde est intervenue en ce qui concerne la réglementation de ce type d'engins :
  - les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés ainsi que les utilisateurs d'engins de déplacement non motorisés qui se déplacent plus vite qu'à l'allure du pas sont assimilés aux cyclistes, et doivent donc, selon les cas, circuler sur la chaussée ou sur la piste cyclable
  - la vitesse maximale des engins de déplacement motorisés est, par construction, limitée à 25 km à l'heure (notamment, les trottinettes électriques)
  - interdiction de circuler sur le trottoir et de transporter des passagers
  - instauration d'un âge minimal pour la conduite (16 ans)

- En matière d'arrêt et de stationnement des engins de déplacement, ils doivent, en règle générale, être rangés en dehors de la chaussée et des zones de stationnement définies par une large ligne continue de couleur blanche, de telle manière qu'ils ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers. Ils peuvent cependant occuper un emplacement de stationnement si une signalisation ou un marquage adéquat (ou des arceaux) est prévu. La loi prévoit des panneaux additionnels aux signaux routiers pour les engins de déplacement (M21), les engins de déplacement en libre-partage (M22), les bicyclettes en libre-partage (M23) et les bicyclettes et engins de déplacement en libre-partage (M24) afin d'organiser leur stationnement. Ces panneaux additionnels indiquent les endroits où ces engins peuvent être rangés.



- Une nouveauté est que ces emplacements de stationnement pour vélos et trottinettes ne doivent plus être exclusivement signalés par une signalisation verticale. Des marquages au sol peuvent être utilisés pour délimiter les emplacements de stationnement réservés. La loi prévoit deux nouvelles possibilités destinées aux engins de déplacement :

- le marquage d'un emplacement de stationnement combiné à des arceaux.
- le marquage d'un emplacement de stationnement combiné au symbole M relatif au véhicule concerné (engins de déplacement, bicyclettes ou cyclomoteurs à deux roues, en libre-partage ou non).

Notons qu'une troisième possibilité s'offre au gestionnaire de voirie qui est de combiner la signalisation verticale au marquage.

- Des panneaux de validité zonale pour l'interdiction de stationnement d'engins de déplacement en libre-partage ont également été légalisés.

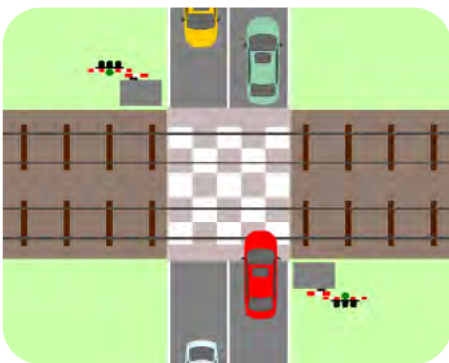


## ARRÊT ET STATIONNEMENT :

- Faire le plein de carburant ou charger la batterie d'un véhicule électrique ou électrique hybride est désormais considéré comme du stationnement. Cela clarifie la situation par rapport à la notion de chargement/déchargement d'un véhicule.
- La légende du panneau additionnel «véhicules électriques» a été remplacée et concerne maintenant également les véhicules hybrides et

précise que, si le véhicule est stationné aux emplacements munis d'une borne, qu'il doit être connecté.

- Le mot 'zone de stationnement' a été remplacé par 'bande de stationnement' là où c'était nécessaire. Cela empêche toute confusion autour de l'emploi du mot "zone" dans le Code de la route.
- Le champ d'application des marques en damier est étendu aux passages à niveau. De cette manière, l'attention des usagers de la route peut être attirée sur la présence et les délimitations d'un passage à niveau.



### CYCLISTES ET ASSIMILÉS :

- Les speed pedelecs sont dorénavant admis sur les parties de la voie publique indiquées par le signal D9. Par ailleurs, le champ d'application des signaux B22 et B23 (tourner à droite ou aller tout droit même quand le feu est orange ou rouge) est étendu aux speed pedelecs et ces signaux peuvent être combinés avec les feux spéciaux pour les véhicules de transport en commun.



- Là où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles, d'une largeur maximale d'un mètre, ont le choix entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D10 ou la chaussée. De plus, le Code de la route impose que les vélomobiles soient munis en permanence d'une bande réfléchissante jaune ou orange sur les deux côtés. De cette manière, ils

seront mieux visibles sur la route, surtout dans l'obscurité.

- L'utilisation de moyens de signalisation latéraux de couleur jaune-orange pour les cycles est autorisée.



### SIGNALISATION :

- L'inscription sur le panneau additionnel du signal C23 (interdiction d'accès aux camions) fait désormais référence à la masse maximale autorisée et non plus à la masse en charge.



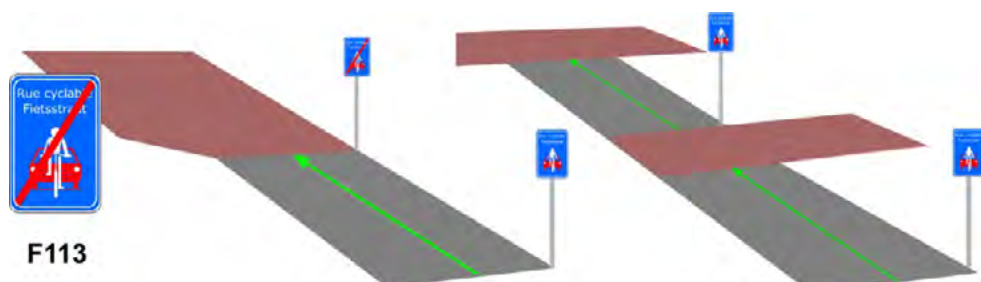
- Les signaux qui interdisent l'usage du cruise control (C48 et C49) sont abrogés.



- Un signal de danger qui avertit les conducteurs de la présence d'une file est introduit (A50) ce symbole était déjà utilisé sur les panneaux lumineux dynamiques.



- Un nouveau signal routier (E9) permet d'organiser une rotation de différentes



catégories de véhicules sur une même place de parking en fonction de la période.



- Le signal indiquant la fin d'une rue cyclable (F113) est réintroduit. Une rue cyclable reste toujours ouverte par l'utilisation d'un panneau F111 et clôturée par le premier carrefour rencontré. Le signal F113 doit donc être utilisé lorsqu'on désire mettre fin à la rue cyclable avant le prochain carrefour.

### CIRCULATION :

- Le concept de chaussée à voie centrale ainsi que les règles de circulation qui y sont associées sont introduits. La chaussée à voie centrale (place pour les véhicules motorisés) est délimitée par deux lignes discontinues parallèles de la chaussée. Les bandes latérales situées sur les côtés extérieurs de la chaussée à voie centrale peuvent être utilisées par les conducteurs de cycles, de cyclomoteurs classe A, de speed pedelecs, d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.
- La structure de l'art. 42 du Code de la route qui détermine la place des piétons sur la voie publique est adaptée. Les parties de la voie publique sont énumérées dans l'ordre dans lequel les piétons doivent les suivre.

Voici donc les principales modifications parues en 2022 au Code de la route, ... jusqu'aux prochaines, puisqu'une nouvelle révision est actuellement en cours. Pour les autres adaptations plus particulières qui ont également vu le jour, vous trouverez plus de détails dans le texte intégral du Code de la route <https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/>. Elles concernent plus spécifiquement le transport scolaire, le port de la ceinture, l'interdiction de l'utilisation des appareils électroniques au volant et deux nouvelles catégories de véhicules prioritaires.

> Sophie van den Berghe, conseillère en mobilité - Brulocalis

# LES ZONES DE RENCONTRE, PLUS QU'UNE SIGNALISATION

Un des objectifs du Plan régional de Mobilité Good Move est d'apaiser les quartiers et de donner plus d'espace aux modes actifs tels que la marche et les déplacements à vélo. Pour y arriver, une série de mesures sont mises en œuvre. Parmi celles-ci en figure une que l'on voit de plus : la zone de rencontre. On constate cependant que dans bien des cas, celle-ci se limite à la pose d'un panneau. Or, une zone de rencontre, c'est bien plus que ça ! Ci-dessous un rappel des règles d'usage et d'aménagement d'une zone de rencontre efficace et sûre.

## QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE RENCONTRE ?

Dans la zone de rencontre, contrairement à une zone piétonne, la circulation est autorisée en permanence, mais est soumise à des règles spécifiques, notamment en matière de comportement entre les usagers, de priorité, de vitesse et de stationnement.

Il s'agit en effet de rendre cette coexistence la plus harmonieuse possible et d'assurer au mieux la sécurité de tous les usagers.

Le concept a été défini en 1978 (circulaire ministérielle du 23 juin 1978) et se limitait aux endroits où l'habitat était la fonction prépondérante, c'était la « zone résidentielle ». En 2003, le Code de la route y ajoute la « zone de rencontre ». Les principes et la signalisation sont les mêmes mais, dans ces dernières, à la fonction d'habitat s'ajoutent les fonctions

d'artisanat, de commerce, de tourisme, d'enseignement et d'activités récréatives.

L'accès aux zones de rencontre sont indiqués par des signaux f12a et les sorties par les signaux f12b. Les règles de circulation sont reprises sous l'article 22bis du Code de la route.



## CHOISIR UN LIEU ADAPTÉ POUR UNE ZONE DE RENCONTRE

Avant de créer une zone de rencontre, il y a lieu d'abord d'évaluer correctement l'opportunité de sa création en fonction des circonstances préexistantes et, ensuite, de réaliser cette zone dans les meilleures conditions.

Il s'agit tout d'abord de bien choisir l'emplacement d'une zone de rencontre :

- La densité du trafic automobile aux heures de pointe ne doit pas y être très élevée.
- Si une rue supporte actuellement une forte circulation de transit, sa transformation en zone de rencontre ne peut être envisagée que si elle s'accompagne d'un plan complet de réorganisation de la circulation afin de diriger le trafic vers d'autres voies.
- On choisit de faire une zone de rencontre soit parce qu'il y a un important flux de piétons, soit pour augmenter l'attractivité d'un lieu pour les modes actifs ou mieux valoriser les particularités locales du lieu.

## LE BON AMÉNAGEMENT

L'objectif de la zone de rencontre est d'assurer un déplacement continu, sans rupture dans le cheminement pour les piétons et un mouvement continu, mais lent, pour les véhicules. Dans le cas de la zone résidentielle, un deuxième objectif s'ajoute : celui de permettre à la vie locale, aux jeux d'enfants notamment, de se dérouler sur l'espace public.

Pour atteindre ces objectifs, la priorité est donnée aux piétons et le trafic ne peut circuler à une vitesse supérieure à 20km/h. Il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement spécifique pour cyclistes.

La circulaire de 2013 décrit les lignes directrices d'un aménagement adéquat d'une zone de rencontre :

- **Assurer une bonne reconnaissance de la zone :** bien que chaque entrée et chaque sortie doivent être munies respectivement des signaux F12a « zone résidentielle/rencontre » et F12 b « fin de zone résidentielle/rencontre », le caractère spécifique de la zone doit apparaître au

## ARTICLE 22BIS. CIRCULATION DANS LES ZONES RÉSIDENTIELLES ET DANS LES ZONES DE RENCONTRE

1. les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont également autorisés ;
2. les conducteurs ne peuvent mettre les piétons en danger ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité ;
3. la vitesse est limitée à 20 km à l'heure ;
4. a. le stationnement est interdit sauf :
  - aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre « P » ;
  - aux endroits où un signal routier l'autorise.
- b. les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.



> Schaerbeek, espace de jeu bien visible et partiellement protégé par des barrières

premier coup d'œil. Les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles de par leur aménagement propre en créant par exemple un effet de porte. Un exemple est de marquer l'entrée dans la zone de rencontre par une différence de niveau et/ou de revêtement.

- **Ralentir les vitesses :** mettre en place des éléments d'aménagement ou de modération du trafic tels que du mobilier urbain, des plantations, un éclairage adéquat, un rétrécissement, du stationnement non linéaire, etc. afin de réduire les lignes droites et que la vitesse maximale autorisée ne soit pas dépassée (20km/h).
- **Assurer une bonne lisibilité et un usage mixte de l'espace :** les piétons et les conducteurs pouvant tous utiliser la totalité de l'espace disponible, la division classique en chaussée et trottoir n'est pas opportune. L'idéal est de créer un plain-pied. Il peut cependant aussi parfois être utile de préserver des zones libres de toute circulation, particulièrement comme zone de déambulation piétonne devant des commerces. Même si le profil est de plain-pieds, des quais de bus surélevés peuvent être prévus.

Les trajectoires souhaitées pour les conducteurs peuvent être obtenues par le recours au stationnement, à du mobilier urbain...

Il existe un cas particulier : lorsqu'aucun aménagement n'est prévu, et que par

exemple, le trottoir est beaucoup trop étroit pour accueillir le flux de piétons, le panneau peut être placé sans autre modification.

- **Prise en compte des personnes malvoyantes :** ces personnes peuvent perdre leurs repères dans un aménagement de plain-pied. Il faut donc assurer un guidage satisfaisant et adapté au contexte. Un cheminement libre de 1.5m sans obstacle doit être assuré le long des façades pour garantir l'accessibilité.
- **Éviter le stationnement linéaire :** laisser le stationnement d'un côté, voire des deux côtés de façon linéaire recrée une séparation, même inconsciemment, de l'espace entre les modes de déplacements. C'est donc une configuration à éviter. Par ailleurs, rappelons que le stationnement est interdit dans une zone de rencontre sauf s'il est explicitement autorisé. Il est délimité par des marques routières ou un revêtement de sol différent et la lettre « P » sera reproduite au sol. Une signalisation verticale (E9) n'est donc pas nécessaire.
- **L'éclairage public doit aussi être adapté :** l'éclairage doit favoriser une lecture d'ensemble de la zone et ne pas contribuer à canaliser l'espace de roulage.

## CONCERTATION PRÉALABLE

Les riverains de la future zone de rencontre doivent avoir l'occasion d'exprimer leurs désirs et de participer d'une manière concrète à la réussite de l'opération. Il faut la collaboration des résidents, mais également une prise de conscience de la collectivité du fait que la zone de rencontre est créée par eux et pour eux. Il est également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone. Si une société de transport en commun est concernée, il faut l'associer dans les démarches d'études préalables à la création de la zone de rencontre. Les services d'aide urgente sont également tenus informés.

## EVALUATION

Afin de s'assurer du bon fonctionnement de la zone, une évaluation est transmise à Bruxelles Mobilité (Service Planification) après un an de mise en service (ou plus tôt si cela s'avère nécessaire). Cette évaluation portera principalement sur le respect de la vitesse, la non ségrégation des trafics et le respect des dispositions en matière de stationnement. Suite à cette évaluation, des mesures correctrices peuvent être appliquées.

### > Plus d'infos

Circulaire régionale relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre du 9 septembre 2013

Brochure ISBR

## RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Du point de vue administratif, la création d'une zone de rencontre, au même titre que toute signalisation/marquage instaurant ou supprimant une obligation ou une interdiction, doit faire l'objet d'un règlement complémentaire. Celui-ci doit être arrêté par le Conseil ou le Collège et envoyé à la Commission consultative pour la Circulation routière (et encodé dans esign). Après avis de cette dernière, il est soumis à l'approbation du Ministre en charge de la Mobilité et de la Sécurité routière. La mesure peut ensuite être mise en place.

Le règlement complémentaire doit être accompagné d'un plan de la zone de rencontre. Celui-ci reprend les aménagements prévus et les emplacements de stationnement.



> Zone de rencontre à Delft



> Le stationnement est prévu de manière alterné



> Louvain-la-Neuve, légère différence de niveau comme effet de porte

> Sophie van den Berghe, conseillère mobilité – Brulocalis

# LE NOUVEAU CATALOGUE DE SUBSIDES RÉGIONAUX AUX COMMUNES POUR LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023 EST SORTI !

Comme il est de coutume maintenant, le mois de novembre est le mois de sortie du nouveau catalogue de subsides régionaux aux communes en matière de mobilité et de sécurité routière. Pas de grande révolution, mais tout de même quelques nouveautés.

Comme en 2022, [le catalogue](#) est divisé en trois parties distinctes :

- Les subventions équipements et infrastructures ;
- Les subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales ;
- Et les subventions de mise en œuvre de projets « mobilité durable » (projets vélo et marche, vélos-cargos, mobilité scolaire,...).

Bien qu'ayant toutes trait à la mobilité et à la sécurité routière, les procédures et types de subventions varient d'une partie à l'autre.

## BILAN DE L'APPEL 2022

### Equipements et infrastructures

En 2022, 36 projets de 14 communes bruxelloises ont été approuvés. Un montant total de 3.927.226,82 euros a été octroyé.

Les projets en lien avec le PAVE représentent 76% du montant total et ceux relatifs au stationnement vélo 15% du montant total. L'agence Parking.brussels est également intervenue dans la prise en charge de stationnement vélo sécurisé (installation et financement de 45 boxes vélos). Le montant total octroyé renseigné ci-dessus ne tient pas compte de cette intervention.

### Sécurité routière

En 2022, ce ne sont pas moins de 16 communes qui ont introduit une demande de subvention pour un total de 92 projets visant l'«amélioration de la sécurité routière en voiries communales», à savoir : les communes d'Anderlecht, Berchem-Sainte-Agathe, Ville de Bruxelles, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Node, Uccle, Watermael-Boitsfort et Woluwe-Saint-Lambert.

Après examen de l'ensemble des dossiers par l'administration de Bruxelles Mobilité, 74

projets, répartis sur ces 16 communes, ont pu en fine être subsidiés pour un montant total de +/- 4.640.000 euros.

La sécurisation des traversées piétonnes figure comme l'objectif principal de cette édition. Viennent ensuite la sécurisation des abords d'écoles et la réduction et maîtrise de la vitesse dans le cadre de la Ville 30. Bien évidemment, ceci alors qu'un projet peut viser plusieurs objectifs. Les projets visant la résolution de carrefours dits « zones à concentration d'accidents » et la pérennisation des rues scolaires ont été moins nombreux cette année.

Le succès de l'édition 2022 prouve combien il est important de poursuivre encore l'aide aux communes à des fins d'amélioration des infrastructures communales. Ceci s'inscrit parfaitement dans les objectifs ambitieux du Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030, et particulièrement dans le programme Safe Street.

### Mobilité durable

En 2022, 47 projets ont été acceptés pour un montant total de 690.000 euros pour 15 communes bruxelloises. Les projets en lien avec la mobilité scolaire représentent près de 40% des montants totaux. Les projets de cyclologistique communale ont également remporté un franc succès ainsi que les actions, plus récurrentes, de sensibilisation aux déplacements à vélo. La sensibilisation à la marche était un nouveau volet de cette année mais n'a pas encore été fort exploitée par les communes.

Deux projets innovants ont été acceptés ; l'un à Auderghem qui consiste à lutter contre l'isolement de personnes âgées en leur offrant des sorties en cyclo-pousse, l'autre à Bruxelles-Ville dont l'objectif est de soutenir les écoles dans leurs projets à vélo en gérant entre autres une flotte de vélos mis à disposition pour celles-ci.

> Plus d'infos

[Catalogue de subsides](#)



## NOUVEAUTÉS POUR L'APPEL 2023

### Subventions équipements et infrastructures

Cette année, en plus des subventions qui étaient déjà présentes en 2022, la Région donnera des aides également pour la création de dropzones pour les trottinettes et vélos partagés. En ce qui concerne le financement d'arceaux vélos, 10% de ceux-ci devront être dédiés aux vélos-cargos. Les vélos de plus grande taille doivent également être pris en compte dans le stationnement sécurisé en ouvrage, notamment en laissant suffisamment d'espace pour les manœuvres. Des points de recharge électrique devront aussi être prévus.

La réalisation de pistes cyclables séparées ainsi que le développement de voies lentes, de venelles et de raccourcis piétons pourront être financés en 2023.

Des plafonds ont été fixés pour certains types d'équipements, soit: 40 000 euros pour l'installation de stationnement vélo non sécurisé, 40 000 euros pour le stationnement sécurisé, 25 000 euros pour les dropzones et 25 000 euros pour le mobilier urbain. Les rues cyclables, marquages cyclables et pistes cyclables séparées ne sont pas soumis à un plafond. Les financements seront cependant répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles.

### Subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière

En 2023, une enveloppe de 5,5 millions d'euros est prévue pour les communes. Il s'agit ici de projets d'investissements qui ne nécessitent pas de permis d'urbanisme, ni avant ni après l'introduction de la demande. Pas de grands changements par rapport à 2022 si ce n'est la possibilité de financer le placement des panneaux b22 et b23 dans l'objectif d'accélérer leur pose (pour rappel obligatoire aux feux sauf justification).


Un reportage photo après les travaux sera rendu obligatoire et les projets feront l'objet d'une inspection des travaux réalisés suite à une sélection aléatoire.

### Subventions mobilité durable

La principale nouveauté du volet sur la mobilité durable est l'élargissement du projet «opportunités liées aux chantiers». En effet, le principe était de profiter d'un chantier de grande envergure et de durée de minimale d'un mois pour sensibiliser les habitants à d'autres manières de se déplacer. En 2023, cette sensibilisation ne sera plus uniquement liée aux chantiers mais étendue à tout

changement. On pense par exemple à l'arrivée de nouveaux habitants dans une commune, une opportunité, on le sait, de prendre de nouvelles habitudes de déplacement.

Cette année aussi sera l'occasion pour les communes et la Région de repenser l'action de sensibilisation à la bonne visibilité des cyclistes «be bright, use a light».

L'échéance de remise des projets, plus courte cette année, pour les projets «infrastructure et équipements» et «sécurité routière» est fixée au 1er février. Les projets de mobilité durable peuvent être remis les premiers lundi du mois entre janvier et juin. 



SOUTIEN  
REGIONAL  
AUX ACTIONS  
COMMUNALES  
DE MOBILITE ET  
DE SECURITE  
ROUTIERE  
2023

> Jean Luc De Keyzer, attaché, Service Planification – Bruxelles Mobilité

# LE BAROMÈTRE DE LA MOBILITÉ

Comme prévu dans le Plan régional de Mobilité Good Move, Bruxelles Mobilité a lancé un nouveau baromètre de la mobilité pour mesurer la satisfaction des usagers par rapport à l'offre de transport bruxelloise.

Pour que la Région de Bruxelles-Capitale devienne une ville où il fait bon vivre et où il est facile de se déplacer en limitant les nuisances (tant pour les usagers que pour l'environnement), le Plan régional de Mobilité prévoit une série d'actions stratégiques regroupées en focus. Les actions stratégiques liées à la thématique « Good Knowledge » sont plus particulièrement destinées à évaluer l'impact des différentes mesures sur les comportements et la satisfaction des usagers. Le baromètre de satisfaction des usagers de l'offre de mobilité, dont la collecte des données a été lancée en octobre 2021, s'inscrit dans cette démarche. Le lancement de cette enquête a aussi permis d'évaluer le degré d'adhésion aux comportements attendus à l'horizon 2030.

## MÉTHODE DE COLLECTE

Vu la situation sanitaire au moment de lancer le projet, et de manière à être le plus efficient

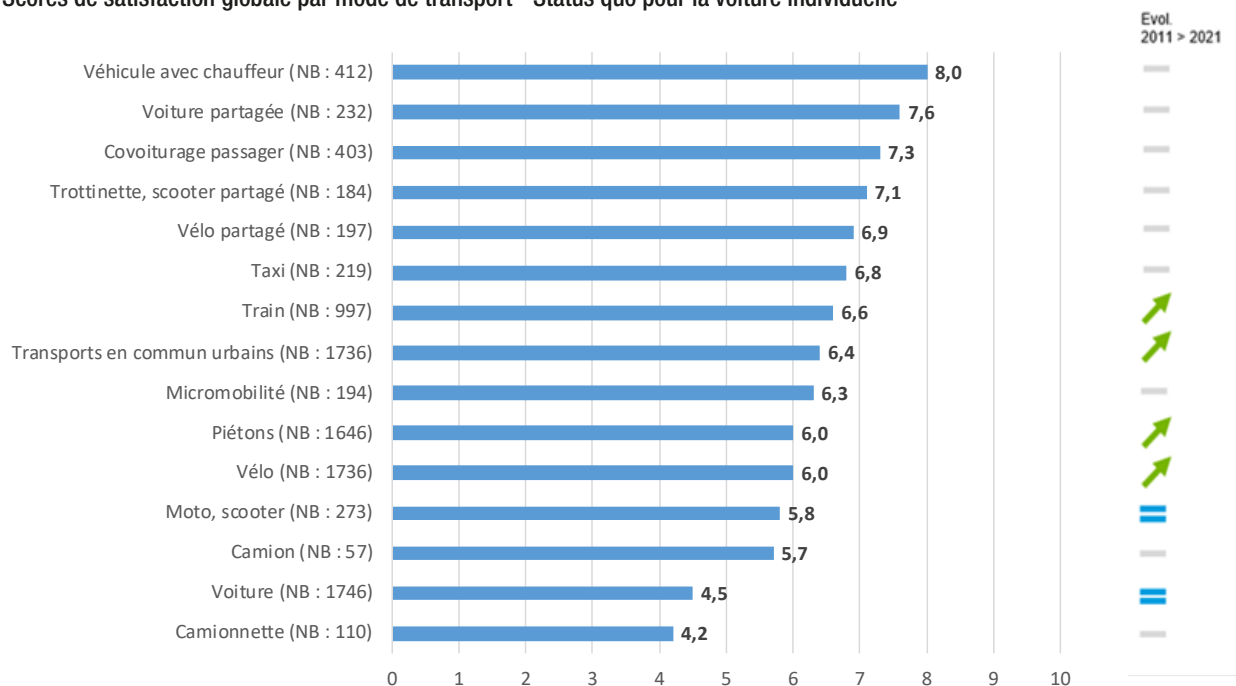
possible, l'enquête a été lancée sous forme de questionnaire en ligne trilingue et auto administré, d'une durée de 10 minutes. Les personnes ciblées étaient les Bruxellois et les non-Bruxellois âgés de 16 ans et plus qui se sont déplacés plus d'une fois en RBC au cours des 6 derniers mois. Des quotas pour 15 modes de transport ont été également établis. L'invitation à répondre à l'enquête a été envoyée par e-mail aux personnes qui ont accepté la politique RGPD. Le recrutement s'est fait via un panel, une campagne de communication digitale et via une campagne d'affichage au niveau des bâtiments administratifs des 19 communes bruxelloises pour atteindre un public le plus varié possible.

La collecte, qui a duré un bon mois (24/09/2021 – 31/10/2021) a permis de récolter un échantillon de 5416 réponses complètes après contrôle qualité, dont 4204 Bruxellois, soit 77,6 % de l'échantillon total. L'échantillon a fait l'objet d'un redressement différencié suivant le

lieu d'habitat (Bruxellois vs navetteurs) sur base d'une série de critères sociodémographiques.

Chaque répondant a évalué une série d'items de satisfaction pour deux modes de transport différents. Les items étaient en lien avec les thématiques issues de la City Vision de Good Move (coût du transport, temps de parcours, fréquences de passage, sentiment de sécurité dans le transport, etc.). Ces derniers étaient globalement assez similaires d'un mode de transport à l'autre, mais pas identiques pour autant. Le dernier item permettait au répondant d'évaluer sa satisfaction globale par rapport au mode évalué. Via une régression linéaire simple entre chaque item (variable explicative) et la satisfaction globale (variable à expliquer), l'importance des différents items de satisfaction a pu être calculée. De manière à pouvoir synthétiser au mieux les résultats du baromètre, seules les forces (satisfaction et importance élevées) et les faiblesses à

### Scores de satisfaction globale par mode de transport - Status quo pour la voiture individuelle



Les items de satisfaction ne sont pas identiques selon le mode de transport.

améliorer (satisfaction faible et importance élevée) ont été commentées.

## LES MODES DE TRANSPORT PARTAGÉS PLÉBISCITÉS

Avec une satisfaction globale qui varie de 6,8 à 8 sur 10, les modes de transport partagés (véhicule avec chauffeur, voiture partagée, covoiturage comme passager, micromobilité partagée et taxi) caracolent en tête.

Les items qui ressortent comme «force» sont en général en lien avec le temps de parcours

en dehors des heures de pointe pour les véhicules impactés par la congestion (véhicule avec chauffeur, voiture partagée, taxi) ou les temps de parcours de manière générale pour les véhicules qui sont moins impactés par celle-ci (micromobilité partagée). Les facilités pour réserver les véhicules ont aussi été mises en avant. Le coût d'utilisation de la voiture partagée ressort également comme une force.

Au niveau des faiblesses à corriger, on relève les problèmes liés à la congestion durant les heures de pointe pour les véhicules qui ne peuvent s'y soustraire et le sentiment

d'insécurité ainsi que la qualité ou le manque d'infrastructures pour les modes partagés dits « actifs » (micromobilité au sens large).

Les modes de transport partagés n'avaient pas été évalués lors du dernier Baromètre réalisé en 2011. Un des objectifs du Plan Régional de Mobilité étant d'augmenter le recours aux services de mobilité pour réduire progressivement le besoin de posséder un véhicule sans limiter les possibilités de se déplacer, il est réjouissant de constater que les utilisateurs actuels de ces services en soient satisfaits.

### Synthèse de l'adhésion aux affirmations



Remarque : chaque question a été posée qu'à ceux qui n'utilisent pas (ou très peu) le mode

## LES TRANSPORTS EN COMMUN EN PROGRÈS

Pour les transports en commun de type urbain (STIB, TEC, DeLijn), les points forts sont les fréquences de passage en heure de pointe, la facilité à combiner le mode avec un autre mode lors d'un déplacement et le sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident. La principale faiblesse est le sentiment d'insécurité la nuit. C'est plus particulièrement le cas pour les femmes et les jeunes âgés de 16 à 34 ans.

Pour le train, les points forts sont les temps de parcours, la qualité des véhicules et les fréquences de passage en heure de pointe. Les faiblesses sont en lien avec la communication entre les usagers et les opérateurs (capacité à donner son avis ou signaler des problèmes ainsi que le manque d'information et l'inconfort occasionné par les perturbations du service).

Pour les deux modes, la satisfaction globale (TC : 6,4/10 ; Train : 6,6/10) semble augmenter par rapport au précédent baromètre de la mobilité qui avait été réalisé en 2011 selon une méthodologie différente.

## LES MODES DE TRANSPORT INDIVIDUELS «ACTIFS» EN COURS D'AMÉLIORATION

Pour le vélo et la marche, les points forts sont le temps de parcours, le coût d'utilisation par rapport aux autres modes et l'impact positif sur la santé. On compte en plus pour la marche la facilité de changement de mode de transport au cours du déplacement.

Là où le bât blesse, c'est au niveau de la sécurité routière (conception/état des voiries et sentiment d'insécurité par rapport au risque d'accident). Ces thématiques ont plus particulièrement été mises en exergue par les personnes qui circulent sur les trottoirs et qui sont porteuses d'un handicap.

Le manque d'information et l'inconfort en lien avec les perturbations ressortent comme une faiblesse à améliorer. Le sentiment d'insécurité la nuit en lien avec la crainte de se faire agresser est aussi mis en évidence par les personnes qui marchent, et plus particulièrement par les femmes.

La satisfaction globale semble en augmentation par rapport à 2011 tant pour

le vélo (6/10) que pour la marche (6/10) (méthode de collecte différente en 2011 et 2021).

## STATUS QUO POUR LA VOITURE INDIVIDUELLE

D'après l'enquête, les points forts de la voiture et de la camionnette sont le temps de parcours hors heures de pointe et le sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident. La moto (ou le scooter) se distingue avec la mise en avant de temps de parcours avantageux (en heures de pointe ou en dehors) et d'un sentiment de sécurité par rapport aux risques d'agressions physiques ou verbales.

Les thématiques en lien avec la sécurité routière (conception et état de la voirie, sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident) sont particulièrement pointées du doigt par les personnes qui roulent en moto (ou en scooter). Ces répondants soulignent également le manque d'information et l'inconfort en lien avec les perturbations comme des faiblesses à corriger.

La satisfaction globale des usagers de la voiture individuelle (4,5/10) et de la moto (5,8/10) semble stagner par rapport au baromètre de 2011 (méthode de collecte différente en 2011 et 2021)

## ADHÉSION AUX OBJECTIFS DE GOOD MOVE


Lors de cette enquête, Bruxelles Mobilité a également voulu mesurer le degré d'adhésion à une série d'affirmations en lien avec les objectifs du Plan. Celles-ci ont été soumises aux personnes qui adoptent peu ou pas le comportement attendu.

Il ressort de cet exercice que plus de deux tiers des répondants sélectionnés sont prêts à privilégier les commerces et services de proximité et à se faire livrer des colis dans des points relais plutôt qu'au domicile. Plus de 60% des répondants sélectionnés sont également prêts à utiliser d'avantage les alternatives à la voiture si l'offre s'améliore pour celles-ci (fréquences des transports en commun, aménagements cyclables, stationnements pour vélos). Il y a par contre moins d'adhésion (37%) pour que l'offre pour les voitures s'améliore (temps de trajet et stationnement) en contrepartie d'un coût supplémentaire pour les usagers. Un tiers des répondants

sélectionnés (32%) envisagent de remplacer un véhicule équipé de moteur thermique par un véhicule cent pour cent électrique dans les deux ou trois années à venir. Enfin, 16% des répondants sélectionnés sont favorables à l'idée de se séparer d'un véhicule motorisé au profit d'abonnements à divers services de mobilité (abonnements aux transports en commun, aux services de véhicules partagés, etc.) dans un délai de deux ou trois années.

## CONCLUSION

Sans surprise, **les temps de parcours et les aspects liés à la sécurité (comme force ou comme faiblesse) ressortent comment étant les grands fondamentaux pour expliquer la satisfaction globale des différents modes de transport.** Pour atteindre leurs objectifs ambitieux de report modal, Bruxelles Mobilité et ses partenaires doivent donc continuer à améliorer l'offre de transport alternative à la voiture individuelle, notamment sur ces deux aspects.

Ce baromètre a aussi mis en lumière les **hauts niveaux de satisfaction globale pour les alternatives à la voiture et plus particulièrement pour la mobilité partagée.** Malgré cela, une large majorité de personnes qui utilisent peu ou pas ces alternatives ne se voit pas encore renoncer à une voiture individuelle au profit d'abonnements à des services de mobilité partagée. À nous, pouvoirs publics, de rendre celles-ci crédibles et attractives y compris pour les personnes peu ou pas connectées. Les arguments ne manquent pas pour convaincre de nouveaux usagers. La prochaine édition du baromètre de la mobilité (2024) nous dira si la mise en œuvre (partielle) du Plan aura déjà porté ses fruits par rapport aux faiblesses à améliorer mises en évidence en 2021, donc patience! 

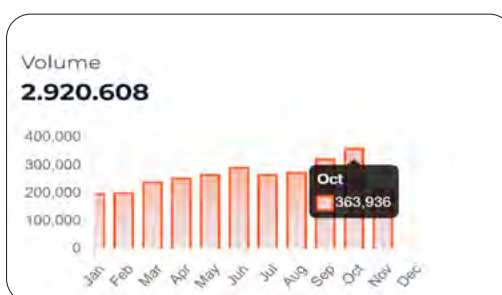
> Inge Paemen, attachée Cellule interne et communication  
et Gregory Moors, attaché Autorité organisatrice de la mobilité – Bruxelles Mobilité

# DES NOUVELLES DU DÉPLOIEMENT DES BORNES DE RECHARGE POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES À BRUXELLES

Bruxelles a besoin de respirer davantage, le passage à une mobilité plus durable est un des leviers indispensables pour améliorer la qualité de l'air de la ville. Pour ce faire, il faut réduire les émissions dues aux déplacements en se déplaçant moins, en utilisant d'autres moyens de transport, mais aussi en optant pour un véhicule électrique plus économe en énergie.

[Electrify.brussels](https://www.electrify.brussels) est la politique de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'introduction de bornes de recharge pour véhicules électriques. Leur nombre ne cesse d'augmenter, comme en témoigne le chiffre d'utilisation des bornes de recharge qui, depuis 2018, double chaque année à Bruxelles.

Pour accélérer le passage aux véhicules électriques, la Région continue d'étendre le réseau de bornes de recharge. Aujourd'hui, il y a déjà plus **de 2 000 points de recharge** à Bruxelles et d'ici 2035, il y en aura 22 000. Les plus de 800 points de charge publics sont accessibles 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, à noter que les points semi-publics sont accessibles durant les heures d'ouverture du parking, du supermarché ou de la station-service auxquels ils sont liés. **L'objectif est que chaque Bruxellois.e puisse trouver une borne de recharge dans un rayon de 150 mètres d'ici 2024.**



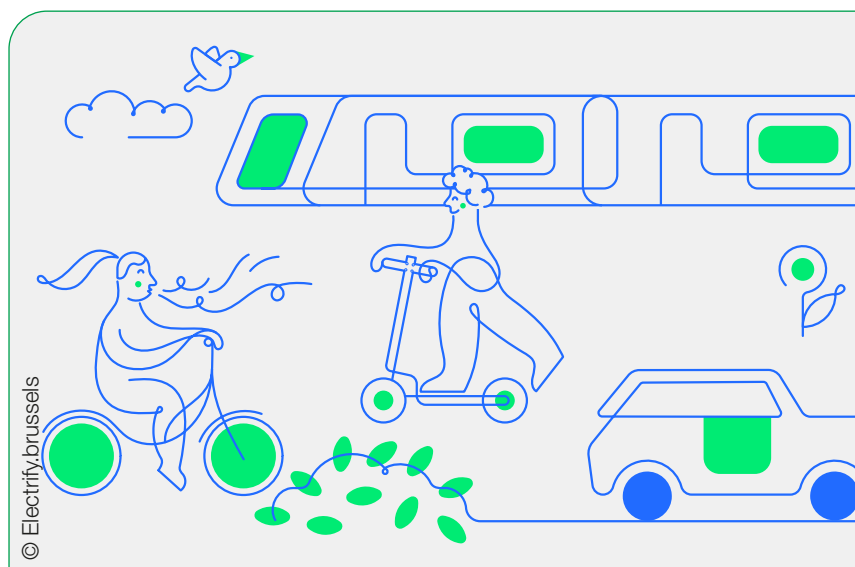
bornes sur le territoire de la RBC. C'est dans ce cadre qu'un second opérateur (EnergyDrive) installe dès à présent de nouvelles bornes sur le territoire. **De nouveaux lots seront d'ailleurs prochainement attribués par Sibelga** permettant d'accélérer la transition de la motorisation thermique (totalement interdite en Région de Bruxelles-Capitale dès 2035) vers la motorisation électrique. 📍



## En pratique :

Toutes les bornes installées en voirie dans le cadre de la concession «Charge.Brussels» pilotée par Bruxelles Mobilité sont désormais installées. Il s'agit de bornes exploitées par TotalEnergies jusqu'à la fin d'année 2028.

C'est désormais Sibelga qui coordonne les marchés de concession visant l'installation de nouvelles



> Philippe Moreau, conseiller mobilité – Brulocalis

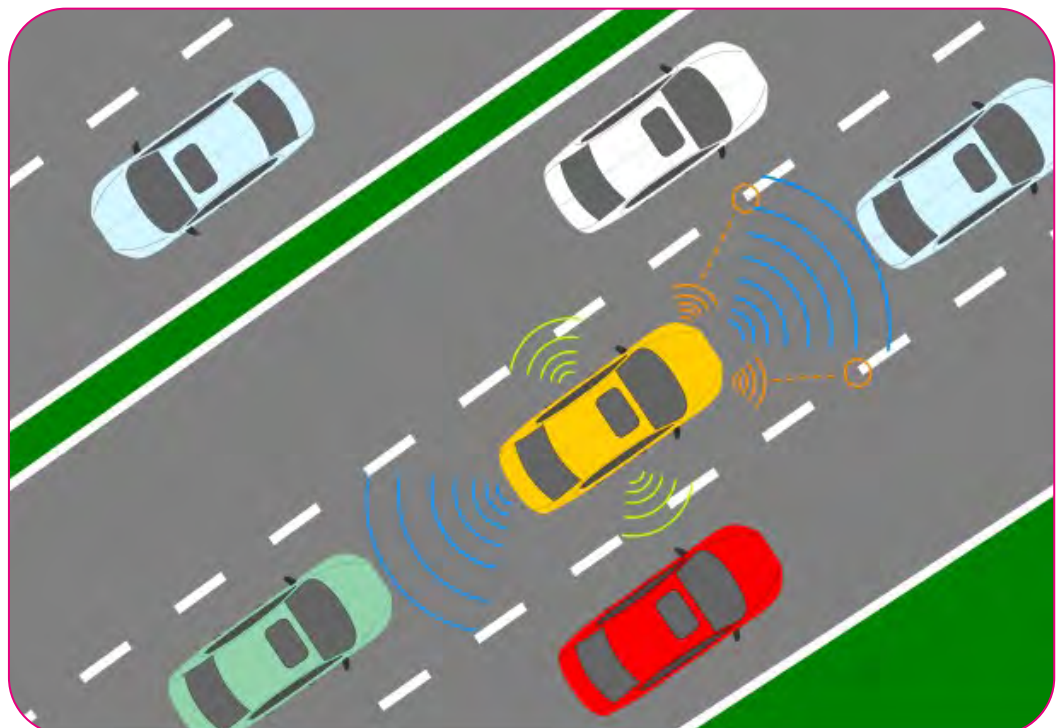
# APRÈS LES ABS, GPS ET ESP, VOICI QU'ARRIVENT LES ACC, AFIL, AFU ET AUTRES ADAS!

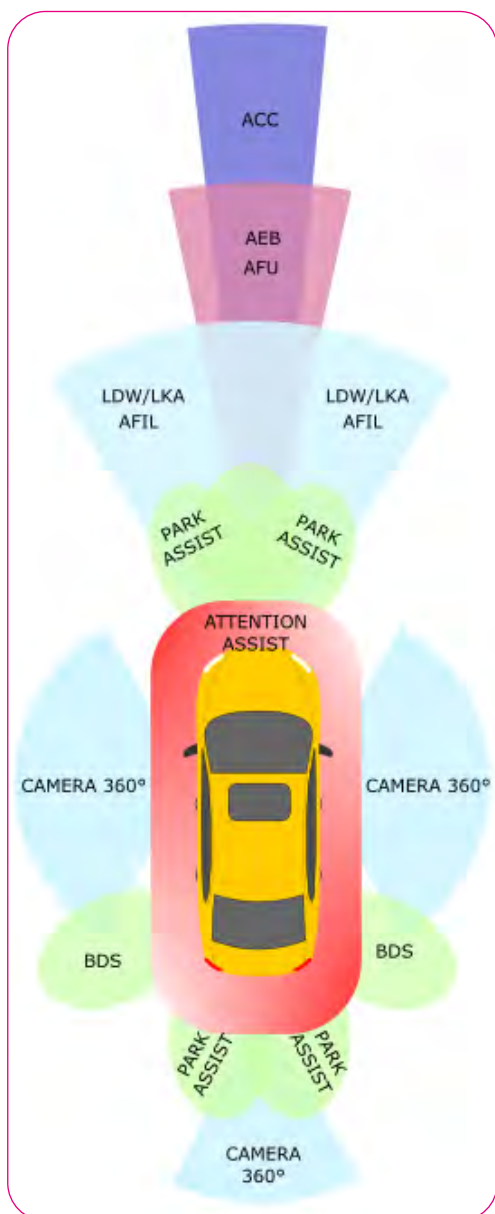
Quel charabia direz-vous! De quoi s'agit-il? Les trois premières nommées vous sont probablement déjà familières, les suivantes sont plus récentes. Ils s'agit en fait de nouvelles technologies d'aide à la conduite des véhicules automobiles qui sont de plus en plus proposées de série ou en option par les constructeurs.

Grâce aux caméras et différents capteurs installés sur le véhicule, les situations dangereuses sont signalées au conducteur qui peut alors immédiatement réagir pour éviter l'accident. Dans certains cas, la technologie peut corriger elle-même la trajectoire du véhicule sans attendre la réaction du conducteur. Ces différents systèmes représentent donc une réelle avancée dans la prévention et la diminution des accidents et donc du nombre de victimes qui en résulte.

En voici une liste détaillée:

1. **ABS – (Anti Blocking System)**: assistance au freinage limitant le blocage des roues, et donc le dérapage, pendant les périodes de freinage intense.
2. **GPS (Global Positioning System)**: assistant de navigation et de géolocalisation du véhicule. Outre le trajet à suivre pour arriver à destination, il peut fournir des indications sur la vitesse du véhicule, sur les limitations de vitesse liées à la portion de route empruntée ainsi que d'autres informations pratiques.
3. **ESP (Electronic Stability Program)**: contrôle de stabilité du véhicule qui mesure l'adhérence des roues dans les virages et agit séparément sur les freins des différentes roues du véhicule afin d'améliorer la tenue de route.
4. **Park Assist**: système qui, au moyen de capteurs radar, et éventuellement de caméras, permet de contrôler les distances avec les autres véhicules lors du stationnement. Dans les versions les plus avancées, le véhicule est même capable de se garer tout seul.
5. **AEB (Autonomous Emergency Braking)**: freinage automatique d'urgence pour prévenir les collisions avec piétons, cyclistes ou autres véhicules.
6. **LDW (Lane Departure Warning)**: maintien de trajectoire du véhicule avertissant le conducteur





qui dévie de sa route par un signal sonore ou par des vibrations dans le volant.

7. **LKA (Lane Keep Assist)**: similaire au LDW mais qui corrige lui-même la trajectoire du véhicule.
8. **Attention Assist**: détection, liée au LDW, du niveau d'attention du conducteur par le contrôle des mouvements de la tête et des yeux et qui l'avertit de la nécessité de reprendre son attention ou de faire une pause.
9. **ACC (Adaptive Cruise Control)**: évolution du Cruise Control qui permet de programmer la vitesse du véhicule tout en l'adaptant à celle des véhicules qui le précèdent ou à tout autre obstacle sur sa trajectoire.
10. **AFU**: aide au freinage d'urgence. Elle permet de compenser la tendance naturelle du

conducteur à ne pas appuyer suffisamment fort sur la pédale de frein, même en cas d'urgence.

11. **AFIL**: avertit le conducteur lorsqu'il franchit involontairement (sans actionner ses clignotants) une ligne continue ou discontinue par une vibration dans son siège du côté où la ligne est franchie.
12. **BSD (Blind Spot Detection)**: permet, via différents capteurs, de détecter tout véhicule, objet ou personne qui se trouveraient dans les zones d'angle mort du véhicule.
13. **ALL (Adaptive LED Lights)**: éclairage adaptatif qui peut suivre, de nuit, les mouvements de direction du véhicule afin de mieux éclairer les virages et qui peut aussi adapter le faisceau lumineux au trafic venant en sens inverse.
14. **ISA (Intelligent Speed Assistance)**: reconnaissance de panneaux routiers qui compare la vitesse du véhicule à celle autorisée.

Depuis le 6 juillet 2022, certains de ces ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) sont rendus obligatoires par la législation européenne pour tous les nouveaux modèles de voitures. En 2024, cette mesure sera étendue à tout véhicule neuf.

## RÈGLES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

(Commission européenne - Communiqué de presse – Bruxelles le 6 juillet 2022)

À partir d'aujourd'hui, les nouveaux dispositifs de sécurité introduits pour aider le conducteur comprennent :

- pour tous les véhicules routiers (voitures, camionnettes, camions et autobus): l'adaptation intelligente de la vitesse, la détection en marche arrière par caméra ou capteurs, l'avertisseur de perte d'attention en cas de somnolence ou de distraction du conducteur, les enregistreurs de données d'événement et le signal d'arrêt d'urgence;
- pour les voitures et les camionnettes: des dispositifs supplémentaires tels que les systèmes de maintien de la trajectoire et le freinage automatisé;
- pour les autobus et les camions: les technologies de réduction des éventuels angles morts, les avertisseurs permettant d'éviter les collisions avec des piétons et des cyclistes et les systèmes de surveillance de la pression des pneumatiques.

Les règles s'appliqueront d'abord aux nouveaux types de véhicules à partir d'aujourd'hui et à tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juillet 2024. Certaines des nouvelles mesures seront étendues à différentes catégories de véhicules routiers jusqu'en 2029. 📍

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

## 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 site de Brulocalis via ce lien <https://brulocalis.brussels/fr/newsletters> et de remplir le formulaire en ligne.

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

