

 **FOCUS**

Un nouveau Plan
d'Actions régional de
Sécurité routière

 **LU POUR VOUS**

Bruxelles en vacances,
laboratoire de l'urbanisme
tactique à Bruxelles ?

 **NOS COMMUNES**

La marche au cœur des
communes : les leviers
pour développer la politique
piétonne communale

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



**DOSSIER FOCUS :
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

TRIMESTRIEL N° 63



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :
Sophie Van Den Berghe, Nina Ramos,
Jean-Michel Reniers, Delphine Bauchau

RÉDACTION :
C. Pelgrims, E. Ville, E. Herssens,
G. Grulois, H. C. Nguyen, I. Janssens,
M. Nicaise, N. Ramos, O. Van Damme,
P. Varloteaux, S. Van Den Berghe,
P. Vandewauwer

PHOTO DE COUVERTURE :
© Shutterstock

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

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

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

SOMMAIRE

FOCUS

UN NOUVEAU PLAN D' ACTIONS RÉGIONAL
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 4

LU POUR VOUS

BRUXELLES EN VACANCES,
LABORATOIRE DE L'URBANISME TACTIQUE À BRUXELLES ? 7

NOS COMMUNES

LA MARCHÉ AU CŒUR DES COMMUNES : LES LEVIERS POUR
DÉVELOPPER LA POLITIQUE PIÉTONNE COMMUNALE 10

SOUS LA LOUPE

NAVETTES AUTONOMES @ STIB 14

ÉCHO DE LA RÉGION

UNE PLATEFORME BRUXELLOISE
DE DONNÉES POUR LA MOBILITÉ 15

SOUS LA LOUPE

L'ÉVALUATION DES AMÉNAGEMENTS D'INFRASTRUCTURES
ROUTIÈRES RÉALISÉS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE 16

LU POUR VOUS

BE CYCLIST : LE PREMIER PLAN D' ACTION FÉDÉRAL
POUR LA PROMOTION DU VÉLO (2021-2024) 20

LU POUR VOUS

ETUDE : LE SPEED-PEDELEC EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE.
EBAUCHE D'UNE STRATÉGIE ET DE CAMPAGNES. 22

EDITO

EN CE DÉBUT DE PRINTEMPS, LA MOBILITÉ BOUGE ET LES PROJETS FUSENT À BRUXELLES !

La sécurité de tous étant au centre des préoccupations régionales et communales, la Région a lancé son nouveau Plan d'Actions de Sécurité routière, fruit de plusieurs mois d'ateliers et de réflexions intenses avec l'ensemble des acteurs concernés. Vous trouverez dans ce numéro un article relatant ce processus de co-création participatif du plan ainsi qu'un aperçu des nouvelles ambitions et des actions qui sont prévues afin d'atteindre l'objectif audacieux de zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030.

Vous aurez également l'occasion de découvrir les résultats d'une étude faite par l'équipe de chercheurs « LoUisE » de l'ULB. Celle-ci porte sur les projets et les aménagements temporaires réalisés durant l'été 2021 lors de la deuxième édition de l'appel à projet « Bruxelles en vacances ». Vous verrez ainsi comment ce type de projet permet la réappropriation de l'espace public pour les citoyens, transformant le paysage urbain à travers des aménagements temporaires qui créent la ville de demain.

Nous nous intéresserons par ailleurs à la pratique de la marche avec une série de recommandations proposées par l'association Walk pour développer la politique piétonne au sein des communes. Au-delà d'une infrastructure de qualité répondant aux caractéristiques de l'accessibilité universelle, la politique piétonne concerne également l'expérience et la pratique de la marche. Pour développer cet axe au sein des communes, vous trouverez dans cet article de nombreux outils à utiliser pour traduire les prescriptions réglementaires du Plan Good Move sur le terrain.

La mobilité est en constante évolution, de nombreuses innovations sont faites en la matière, ces nouvelles technologies participent au développement de la mobilité en tant que service. Ainsi, vous pourrez en apprendre plus sur la genèse et l'expérience de la STIB de l'utilisation de véhicules autonomes pour le transport public, ainsi qu'à propos de la nouvelle plateforme de données pour la mobilité portée par Bruxelles Mobilité et le CIRB.

Une mobilité de qualité c'est aussi des aménagements urbains de qualité, et parce que la création de bons aménagements ne va pas sans l'évaluation des infrastructures existantes, le centre de recherches routières vous propose un article fourni sur ce travail d'évaluation des aménagements d'infrastructures routières réalisés depuis 2011.

Comme vous êtes parfois trop pris par vos idées et la réalisation de vos projets, vous n'avez pas toujours l'occasion de suivre toutes les nouveautés en mobilité ? Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière pense à vous ! Vous trouverez deux articles qui résument pour vous les actions du Plan d'action fédéral pour la promotion du vélo (le « BE CYCLIST ») et l'étude parue récemment sur l'ensemble des aspects législatifs et d'infrastructures cadrant la pratique du speed-pedelec en Région bruxelloise.

Bonne lecture !

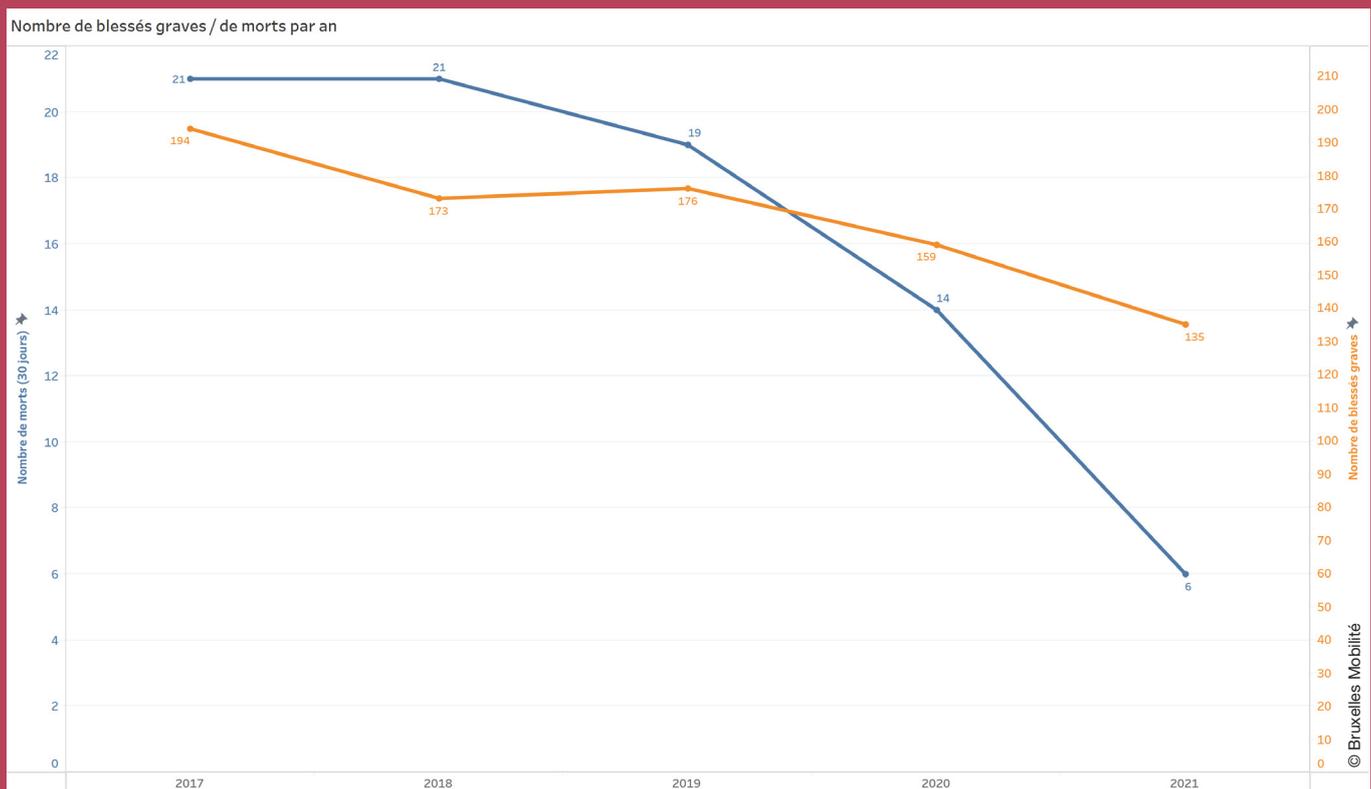
La rédaction

> Isabelle Janssens - Coordinatrice cellule sécurité routière - Mobilité & sécurité routière Bruxelles Mobilité

UN NOUVEAU PLAN D' ACTIONS RÉGIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le nouveau Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030 a été approuvé par le Gouvernement bruxellois le 16 décembre 2021. Il poursuit les ambitions du précédent plan d'actions et affirme un «objectif 0» (zéro tué et blessé grave sur les routes bruxelloises à l'horizon 2030). Le cœur du plan est une approche qui intègre la responsabilité partagée de tous les intervenants du système. Toute victime doit être évitée et si malgré tout les usagers commettent des erreurs, celles-ci doivent être assumées et utilisées pour améliorer le système. Ce plan est issu d'un processus de co-construction.

L'ÉTAT DES LIEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN RBC



> Nombre de blessés graves/de morts par année

Les premiers chiffres (non encore définitifs) pour 2021 font état de 6 tués et 135 blessés graves. La diminution constante de ces deux types de victimes depuis 2019 s'inscrit bien sûr en partie dans le contexte particulier de la crise sanitaire, mais doit également être perçue comme le résultat des politiques menées en matière d'infrastructures sûres, de contrôles-sanctions, de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière dans notre Région, et également dans le cadre de la mise en œuvre de la Ville 30.

Ces chiffres englobent cependant des réalités différentes : la répartition entre victimes varie selon la gravité de la collision. Ainsi, les occupants de voitures représentent le plus grand nombre de victimes, toutes gravités confondues, suivis par les piétons, par les usagers de deux-roues motorisés, et enfin par les cyclistes. Par contre, le classement est différent si l'on se focalise sur les victimes tuées ou gravement blessées. Dans ce cas, ce sont les piétons qui sont les premières victimes, suivis des occupants de voitures, des conducteurs de deux-roues motorisés et enfin des cyclistes.

UN PROCESSUS D'ÉLABORATION PARTICIPATIF

L'établissement des plans d'actions de sécurité routière en RBC a toujours fait l'objet d'un processus participatif. Ce nouveau plan ne fait donc pas exception à ce besoin de solliciter les partenaires tant institutionnels qu'associatifs. Plus de 200 professionnels de la sécurité routière de notre Région ont été invités à travailler en sous-groupes, durant plusieurs journées consacrées aux actions liées à l'infrastructure, aux comportements, ainsi qu'à la gouvernance.

Cette fois, la démarche participative s'est enrichie d'un trajet de réflexion orienté directement vers les citoyens et plus uniquement vers les associations. Ainsi, un parcours citoyen appelé « L'Autre Atelier » a été mis en place et piloté par plusieurs acteurs du monde associatif (BRAL, Heroes for Zero et Filter Café Filtré). L'objectif était de faire remonter les préoccupations citoyennes depuis leur expérience d'usagers du quotidien. Le parcours de « L'Autre Atelier » a donné lieu à un memorandum avec neuf recommandations concrètes.²

Les outputs de ces deux parcours, « professionnel » et « citoyen », ont nourri une première version du Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030 ; version qui a ensuite été soumise pour remarques à l'ensemble des organisations participant au processus, ainsi qu'aux membres de la Commission régionale de la Mobilité.

La version finale de ce Plan a été approuvée par le Gouvernement bruxellois le 16 décembre dernier.

A LA LUMIÈRE DE L'ÉVALUATION DU PLAN PRÉCÉDENT

Le Plan d'actions approuvé en décembre dernier a également été construit à la lumière des leçons tirées du plan d'actions précédent. En effet, les objectifs de ce dernier n'ont pas été atteints, alors que celui-ci bénéficiait aussi d'un vaste soutien des acteurs. Des pistes d'amélioration ont ainsi pu être identifiées, afin de renforcer la robustesse des propositions d'actions et d'initier des actions spécifiques.

La première condition à remplir pour espérer pouvoir concrétiser le plan d'actions est de disposer tant des budgets que des ressources humaines nécessaires. La deuxième est de développer des actions de manière plus opérationnelle, avec des tâches, des délais, des pilotes, des partenaires et des indicateurs. Et enfin, la priorité doit être mise sur les actions les plus porteuses en termes de réduction du nombre de victimes.

Les actions qui constituent ce plan 2021-2030 ont donc été développées en fiches-actions et tâches concrètes. Ces fiches détaillées reprennent les

objectifs, les pilotes, les partenaires et le planning des délais de mise en œuvre des différentes tâches. Les besoins, les demandes en budget et les ressources humaines ont également été évalués pour chaque action.

Les budgets et les ressources humaines étant fondamentaux, ces deux éléments font l'objet d'actions spécifiques.

OBJECTIF ZÉRO TUÉ ET BLESSÉ GRAVE POUR BRUXELLES

En 2019, à l'occasion de la Déclaration de politique générale, le Gouvernement bruxellois prend clairement position pour orienter la politique de sécurité routière vers la Vision Zéro. L'objectif zéro tué et blessé grave est alors inscrit dans le Plan régional de mobilité 2020-2030 – Good Move.

Des plans de sécurité routière dont le principe de base est la Vision Zéro, et qui ont en partie inspiré les mesures de ce plan d'actions, sont déjà en œuvre à Oslo, à Helsinki, ou sont en cours de réalisation comme à Londres. Et ces plans portent leurs fruits. Cet objectif ne doit donc pas être considéré comme un slogan ou un idéal lointain : il est réaliste et atteignable.

Lors des consultations menées durant les travaux des ateliers des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, l'ensemble des partenaires a réaffirmé l'absolue nécessité de poursuivre et d'atteindre cet objectif à l'horizon 2030.

La transposition d'un concept de Vision Zéro à un objectif zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030 dans les pratiques régionales consiste à construire et à entretenir un système de transport et un espace public sûrs qui tiennent compte, d'une part, de la vulnérabilité de l'être humain, et d'autre part, des erreurs que ces êtres humains commettent inévitablement, en améliorant les connaissances, les aptitudes et les attitudes dans le trafic.

LES PRINCIPES DE BASE DE L'OBJECTIF ZÉRO TUÉ ET BLESSÉ GRAVE

Le niveau de violence qui peut être supporté par le corps humain est le paramètre de base pour établir le risque acceptable et est donc un élément central de ce nouveau plan d'actions. Les décès et les blessures graves sur la route ne sont pas inévitables, tout doit donc être mis en place pour les éviter. Le système de circulation (usagers, infrastructures, institutions...) doit en permanence être évalué et s'adapter si nécessaire.

Les erreurs des usagers, peu importe leur responsabilité dans la collision, ne peuvent pas être sanctionnées par un décès ou des blessures graves. Les erreurs des usagers doivent être prises

1. Sources : Police Fédérale/DGR/DRI/BIPO. Analyse : Bruxelles Mobilité

2. Disponible sur <https://bral.brussels/fr/artikel/beyond-vision-zero>

en compte dans le système, que ce soit les erreurs liées aux attitudes, au manque de connaissances du Code de la route, à l'aptitude ou encore à des actes volontaires.

La sécurité routière est une responsabilité partagée. Plus l'impact de nos décisions sur la sécurité des autres est important, plus notre responsabilité est grande. Cela vaut pour le simple citoyen, mais tout autant pour les législateurs, les dirigeants politiques, la police, les tribunaux, les concepteurs de routes, les constructeurs automobiles, etc.

L'espace public étant à la fois le théâtre de la vie locale et économique et le support du système de transport, il doit permettre à ces fonctions de cohabiter harmonieusement, conformément au Plan régional de Développement durable approuvé par le Gouvernement en 2018.

La sécurité routière est un bien commun auquel l'ensemble des participants au système de transport et à la vie locale peuvent/doivent contribuer, **chacun à son propre niveau de responsabilité et dans la limite de ses capacités.**

LA STRUCTURE DU PLAN D'ACTIONS 2021-2030

Sur base des travaux menés avec les partenaires institutionnels et les citoyens, ainsi que des priorités et des défis identifiés, le plan compte 30 actions, déclinées en tâches, et structurées en six axes ou programmes thématiques.

SAFE SYSTEM comprend les éléments de gouvernance, les conditions de réussite, la construction et la mise à disposition de données, et les éléments de suivi d'évaluation du plan. Les 13 premières actions du plan se concentrent sur cette construction, sur la mise à disposition des données, sur le suivi des collisions et, pour une part importante, sur le soutien, tant financier qu'en ressources humaines, aux partenaires et particulièrement aux gestionnaires de voiries communales.

SAFE SPEED regroupe les actions liées à la maîtrise des vitesses. La vitesse étant toujours tant une cause d'accident qu'un facteur d'aggravation, les actions liées à la vitesse sont poursuivies. Une grande importance est donnée au monitoring, à la collecte des données, afin de pouvoir bien placer les points de mesures, tant sur voiries régionales que communales. La communication est également fondamentale, elle permet de diffuser les effets qu'a ce contrôle sur les vitesses pratiquées.

SAFE STREET résume les actions liées à la sécurisation des infrastructures. Sans être

nécessairement « la cause » de la collision, l'infrastructure peut néanmoins aussi contribuer à réduire les conséquences de celle-ci, dès lors qu'elle est pensée pour pardonner les erreurs des usagers.

Les gestionnaires ont la responsabilité de tout mettre en œuvre (obligation de moyens) pour éviter que leurs infrastructures ne génèrent une quelconque collision grave, ou pour minimiser les conséquences de toute éventuelle collision. La priorité d'action a été mise sur les Zones à concentration d'accidents, la sécurisation des traversées piétonnes et cyclistes et les carrefours, mais aussi sur les abords d'écoles.

SAFE BEHAVIOUR dans un environnement complexe, les erreurs peuvent survenir facilement, certainement lorsque différents modes de transport sont utilisés et que la circulation est difficile à comprendre au premier abord. De plus, personne n'utilise tout le temps le même mode de déplacement. Plus grande sera la connaissance de la réalité des autres modes, plus grande sera l'évaluation des situations de trafic à risque.

Les actions retenues s'inscrivent dans une logique d'apprentissage tout au long de la vie (ex. passer les brevets du piéton et du cycliste durant l'enfance, améliorer sa connaissance du Code de la route pour obtenir son permis de conduire ou avant la prise en main d'un autre véhicule - moto, vélo, trottinette...) avec un focus sur l'expérimentation. Les actions s'adressent donc aux personnes non en fonction d'un seul aspect de leur comportement en matière de circulation, mais en tant que citoyens, usagers, parents, conducteurs, etc.

SAFE VEHICLE reprend les actions liées aux véhicules, notamment les poids lourds, et à leur usage. Dans les accidents graves de la circulation, les véhicules sont toujours en cause. Et plus le véhicule est gros, lourd et rapide, plus les conséquences sont graves. Les accidents entre usagers actifs ont eux, heureusement, la plupart du temps des conséquences très limitées.

SAFE CITY le programme Safe city détaille les actions déjà reprises dans Good Move qui contribuent directement ou indirectement à l'objectif zéro tué et blessé grave. Il s'agit principalement du programme de « mailles apaisées » qui est déjà en cours dans certaines communes. Les premières études de mailles ont pour certaines déjà été approuvées, d'autres sont encore en cours et d'autres démarrent en ce début 2022.

> Plus d'info

Le Plan d'Actions régional de Sécurité routière est en ligne : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/plan-de-securite-routiere>

> Geoffrey Grulois, Claire Pelgrims, Elodie Ville et Pauline Varloteaux - LoUIsE- Laboratory on Landscape, Urbanism, Infrastructure and Ecologies - Faculté d'Architecture La Cambre-Horta, Université libre de Bruxelles

« BRUXELLES EN VACANCES », LABORATOIRE DE L'URBANISME TACTIQUE À BRUXELLES ?

L'urbanisme tactique est une manière de transformer l'espace public sur le long terme à partir d'interventions ponctuelles mises en place par la société civile et les habitants. Il se traduit par exemple dans l'occupation de place de parking ou la fermeture de rue à la circulation automobile au profit d'usages ludiques et d'une réappropriation par les habitants. La plupart des aménagements temporaires réalisés durant la première et la deuxième édition de « Bruxelles en vacances » répondent à ces principes.

Au travers d'une enquête réalisée durant l'été 2021, des chercheurs du Laboratoire LoUIsE de l'ULB ont essayé de comprendre les mécanismes qui ont fait la réussite de ces projets. Comment l'initiative « Bruxelles en vacances » a-t-elle permis d'expérimenter de nouveaux usages dans l'espace public, de tester de nouveaux aménagements urbains et d'offrir aux Bruxellois des espaces de rencontre ? Mais aussi, que les projets de « Bruxelles en vacances » nous apprennent-ils du potentiel de l'urbanisme tactique pour orienter les politiques urbanistiques et de mobilité à Bruxelles ?

QUATRE PRINCIPES D'INTERVENTION

L'observation approfondie de seize projets (sur un total de 49 pour l'édition 2021) et les entretiens avec les porteurs de ces projets ont permis de mettre en évidence l'articulation de quatre principes qui guident les interventions « Bruxelles en vacances ». Dans les paragraphes suivants, nous revenons brièvement sur ces quatre principes.

APAISEMENT DES ESPACES PUBLICS

Les entretiens avec les porteurs de projet ont d'abord montré que l'enjeu d'apaisement des espaces publics est commun à de nombreux projets portés par les habitants et des associations. Même si l'ensemble des porteurs de « Bruxelles en vacances » ne semblent pas connaître en détail le Plan régional de Mobilité Good Move, beaucoup y contribuent indirectement en s'inscrivant dans une démarche d'« apaisement » et de convivialité de l'espace public. La participation d'associations socio-culturelles et de comités d'habitants au départ peu renseignés sur le Plan régional de Mobilité Good Move permet

de sensibiliser le secteur associatif et ses différents publics à ces enjeux. De plus, les projets donnent à voir et à expérimenter, pour une période certes limitée, ce qu'est une ville apaisée. Ils permettent donc aux citoyens de mieux comprendre les objectifs de la transition vers les solutions de mobilité durable qu'opère la Région. Les projets les plus ambitieux en termes d'apaisement sont ceux mettant en place la fermeture totale d'une rue (rue-CONNECT-straat, Zone de vie au Heysel) afin d'offrir cet espace aux habitants. À plus petite échelle, d'autres projets envisagent l'occupation plus ponctuelle d'espaces de parking pour des activités ludiques par exemple (Mobil'été Gray, Bûûmparkparcours 1030, Cozy24m²).

DIVERSIFICATION DES USAGES

La plupart des projets s'inscrivent directement ou indirectement dans l'objectif d'un apaisement de l'espace public. Mais l'enquête a montré que ces types de projets ne sont réussis que s'il y a diversification des usages. C'est donc un objectif qui doit accompagner celui de l'apaisement de l'espace public. L'enjeu de diversification des usages est également partagé par la plupart des porteurs de projet « Bruxelles en vacances ». Cette multiplication des usages et des activités développées sur l'ensemble de l'appel à projets permet de tester ceux-ci et donne à voir, pour les habitants, d'autres usages possibles de l'espace public lorsque celui-ci n'est plus exclusivement dédié à la voiture. Les nouveaux usages expérimentés concernent des activités ludiques (la plupart des projets), culturelles (rue-CONNECT-straat), culinaires (Dreamkitchen on the Move), de construction (Gilbardises, Fair.e de l'utile à l'agréable), etc. Le dénominateur commun de cette diversification est l'idée que le citoyen ne redevient un acteur de l'espace public et du redéploiement des collectifs.

MOBILISATION DES PUBLICS

L'engagement des publics dans les actions « Bruxelles en vacances » constitue le troisième principe pour la bonne réussite des projets. Cette mobilisation des publics a souvent été évoquée au cours des entretiens avec les porteurs de projet et démontre l'importance pour eux de la participation et de l'adhésion des publics à leur projet. Différentes tactiques ont été mises en place par les porteurs pour engager les habitants et usagers. Ces tactiques dépendent essentiellement des profils des porteurs de projet qui s'étendent des citoyens habitant à proximité du lieu d'intervention, à des associations implantées dans le quartier, ou des ASBL qui interviennent dans différents lieux de la Région. Les projets développés par les associations de quartier s'appuient sur les réseaux locaux déjà en place. Les associations dont l'action s'étend sur un territoire plus vaste (Filter Café Filtré Atelier) organisent des appels à projets auprès des citoyens pour leur permettre de faire émerger des besoins et envies spécifiques. Cette méthode permet, en répondant directement à une demande citoyenne, d'assurer la participation des habitants.

PROCESSUS DE PROJET

Les entretiens menés ont montré que les processus de montage de projet, pour articuler les trois premiers principes, sont très différents d'une initiative à l'autre. Il ne semble pas y avoir de recette unique, car tout dépend du contexte et des compétences des acteurs. Cependant, la maîtrise des contraintes sociales et techniques inhérentes à l'aménagement de l'espace public apparaît comme un facteur de réussite important. Les associations expérimentées ont de ce fait plus de facilités dans la mise en œuvre de leur projet, en raison de leurs connaissances

de ces contraintes et des procédures administratives (demande d'occupation temporaire ...) existantes.

UNE TYPOLOGIE D'INTERVENTIONS TACTIQUES

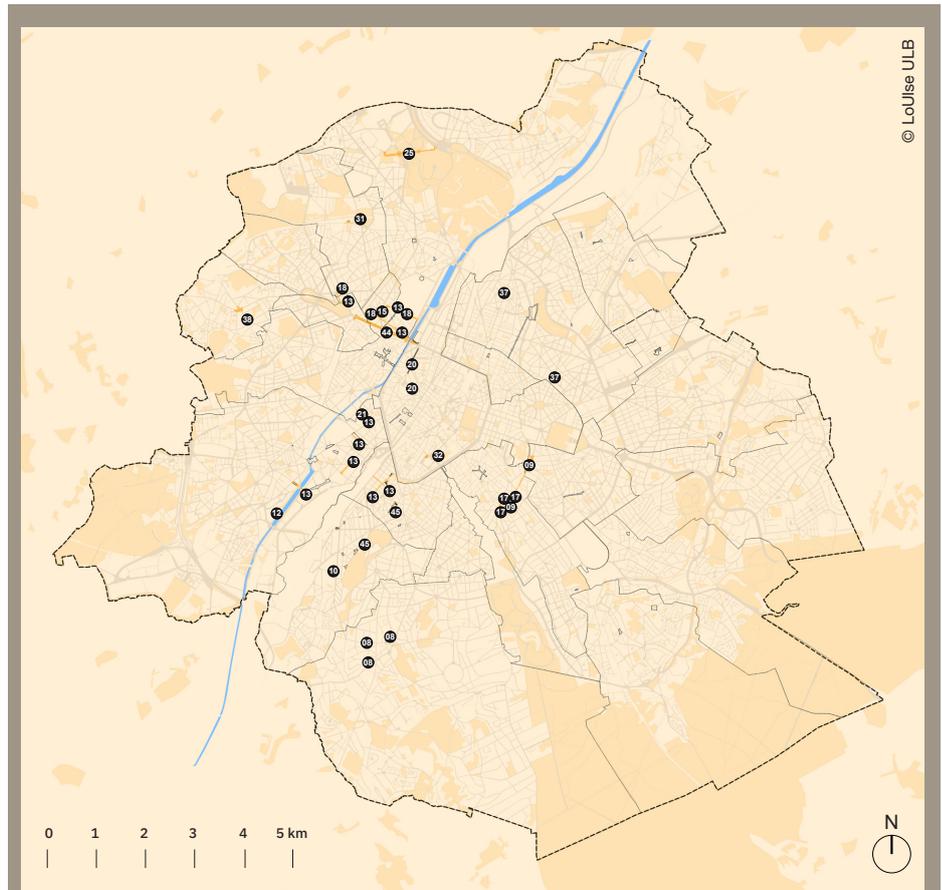
L'enquête sur « Bruxelles en vacances » 2021 a également permis d'identifier quatre typologies socio-spatiales d'occupation temporaire de l'espace public bruxellois. Ces typologies revisitent et adaptent au territoire bruxellois le répertoire des différents types d'aménagement tactique, devenus des standards, que l'on observe à l'international.

LE PARVIS ASSOCIATIF

La première typologie identifiée est celle du parvis associatif. Ce type de projet est, en général, mis en place par des associations intervenant sur l'espace public faisant face à leurs locaux. Parmi ces projets, nous pouvons évoquer le projet Gilbardises (rue de Liverpool) ou Fair.e (rue Gray et petite rue Malibran) dont les aménagements et les activités sont venus s'implanter sur la voirie en face des locaux de ces associations. Cette implantation permet de donner une visibilité aux associations et de s'ancrer dans l'espace public. Avec cette typologie, la vie socio-culturelle habituellement cantonnée à l'intérieur peut se déployer sur l'espace public pour dialoguer avec le quartier. Le parvis associatif permet de garantir la mobilisation des publics et la diversification des usages dans le cadre d'une occupation temporaire visant l'apaisement de l'espace.

LA RUE APAISÉE

La deuxième typologie est celle de la rue apaisée. Elle consiste en la réappropriation d'un espace public (souvent une rue) par les habitants en supprimant la place de la voiture au profit des formes de mobilité active. L'enjeu consiste généralement à développer une diversité d'usages permettant aux riverains de réellement se réapproprier cet espace public. L'intervention doit réussir à créer de nouveaux usages attractifs et ludiques : plage, château gonflable, scène, etc. Ce type est exemplifié par les projets rue-CONNECT-straat à la rue Picard et à Saint-Gilles. Alors que, dans le cas du parvis associatif, ce sont les associations présentes sur le lieu qui jouent un rôle clef, dans ce deuxième cas, c'est la mobilisation des riverains qui est déterminante pour la réussite du projet. Cette mobilisation peut être encouragée par une association active directement sur l'espace en question, ou localisée dans un autre quartier (exemple de



- | | | | |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------|
| 01. Ambiance à Saint-Gilles - s'amuser dans le quartier PAMK | santé | 32. Marolle la plage, saison 2 | 47. Matong'art |
| 02. New Wibes To be Continu... | 15. Le Square nous Appartient | 33. Fietsen kermesse 2021 | 48. Quartier MAXIMA |
| 03. Atelier Vélo mobile | 16. L'îlot Méridien | 34. « Fais ta Place » | 49. Wiels on W heels |
| 04. Watermael-Boitsfort part sur les chemins | 17. Fair.e de l'utile agréable | 35. la MJF mène la danse | |
| 05. Saint- Lambert par monts et par Voot | 18. rue- CONNECT-straat | 36. Saintklet | |
| 06. En visite à Bruxelles | 19. la rue Willem aux Jeux | 37. Bûmparkparcours 1030 | |
| 07. Bemel apaisé | 20. Vazz-Y ! | 38. Chill Zone | |
| 08. Uccle- Centre | 21. Gilbardises Rue de Liverpool | 39. Union en fête ! | |
| 09. MOBIL'ÉTÉ GRAY | 22. Bulles de quartier | 40. la Petite Île en vacance | |
| 10. A la conquête des âges des vallées de Forest | 23. Lieu Miraculeux Auderghem | 41. Une ludothèque + des ateliers vélos pédagogiques itinérants | |
| 11. Cureghem Plage | 24. Pôze Midi 2 | 42. Boondaal en Vacances | |
| 12. ça pousse | 25. Zone de vie au Heysel | 43. Osseghem et Bockstael on wheels | |
| 13. DREAMKITCHEN on the MOVE | 26. A l'arrêt | 44. Bye bye Leopold Destination Simonis | |
| 14. Boulevard en Révision en | 27. Atelier Suspensions | 45. Cozy24m2, seconde édition | |
| | 28. L'école du vélo | 46. Korenbike Vollen Tuub | |
| | 29. Quartiers animés | | |
| | 30. Atelier vélo participatif Uccle- Centre | | |
| | 31. Gare à Jette | | |

> Localisation des 16 projets « Bruxelles en vacances » (sur un total de 49 pour l'édition 2021) analysés dans le cadre de cette étude

Filter Café Filtré Atelier par rapport à la rue Picard à Molenbeek ou à la rue Claes à Saint-Gilles). À la différence du parvis associatif, l'espace public apaisé est souvent plus large et s'étend à toute une rue.

LE PROJET MOBILE

L'enquête a révélé l'existence d'une typologie moins reconnue : celle des projets mobiles.

Il s'agit de développer une pratique de mobilité douce ou d'usage alternatif qui permette d'expérimenter l'espace public de manière différente. Parmi ces projets, on trouve Dreamkitchen on the Move et À la conquête des âges et des vallées de Forest. Ces projets mobiles sont souvent implantés ponctuellement sur des lieux impliquant les autres types de projets. Cette typologie constitue donc un complément intéressant



> Photographie du projet rue-CONNECT-straat, rue Picard (Elodie Ville)

du territoire bruxellois un répertoire international d'urbanisme tactique que l'on peut catégoriser en quatre typologies spécifiques. En soulignant ces spécificités et les facteurs de réussite des projets, les résultats de cette enquête vont permettre d'orienter les futures opérations d'urbanisme tactique en Région bruxelloise afin d'atteindre les objectifs du Plan régional de Mobilité Good Move.

> Plus d'info

Grulois G., Ville, E., Varloteaux P., Pelgrims C., Étude Académique « Bruxelles en vacances » 2021. Rapport de recherche pour Bruxelles Mobilité, Laboratoire LoUise, 2022.

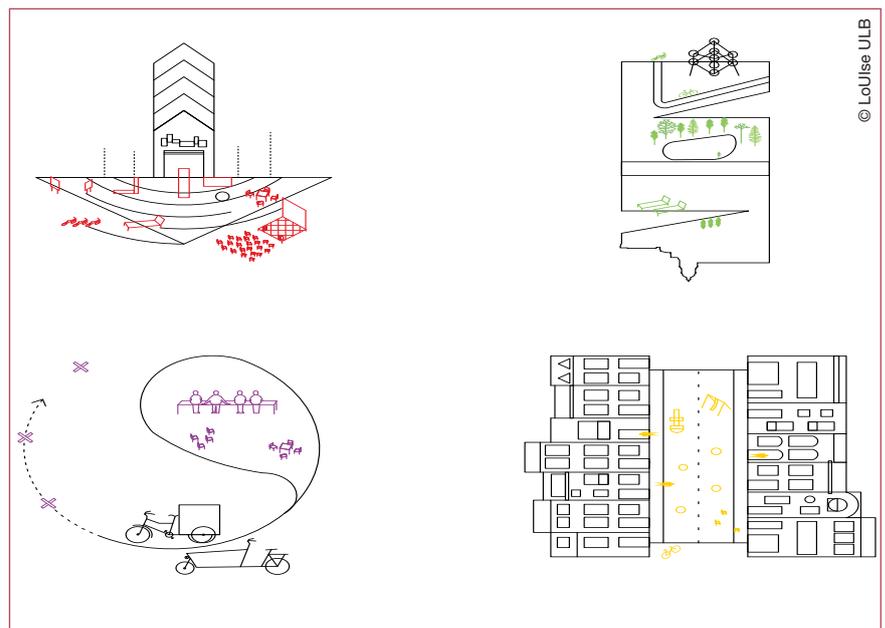
<https://difusion.ulb.ac.be/vufind/Record/ULB-DIPOT:oai:dipot.ulb.ac.be:2013/339852/Holdings>

aux projets impliquant l'apaisement d'un espace public localisé. Ces projets peuvent en effet renforcer l'activation des usages dans ces espaces.

LE LIEU D'EXCEPTION

La dernière typologie est celle du lieu d'exception. Elle est utilisée dans le cas où le site est initialement dépourvu de vie socio-culturelle, par exemple avec le projet Marolles Plage, saison 2. Les sites d'intervention ne sont donc pas directement contigus aux lieux privilégiés de la vie associative et de l'habitat, à la différence de la typologie du parvis associatif ou de la rue apaisée. L'activation du lieu et la mobilisation des publics sont donc moins évidentes. Il est alors important, pour la réussite du projet, que l'intervention soit suffisamment forte et que le lieu dans lequel s'inscrit celle-ci ait des qualités paysagères pour attirer les publics. La mise en place du projet Marolles Plage, saison 2, bénéficiant du cadre exceptionnel des rampes du Palais de Justice, rentre dans cette catégorie. Outre les qualités paysagères, elle a l'avantage de se situer à proximité de la place Poelaert attirant des publics internationaux et métropolitains.

Les porteurs de projet des interventions réalisées dans le cadre des premières éditions de « Bruxelles en vacances » ont donc articulé les quatre principes d'apaisement des espaces, de diversification des usages, de mobilisation des publics et de processus de projet pour mettre en place leurs interventions. Celles-ci revisitent et adaptent aux spécificités



> Les quatre types d'interventions tactiques identifiés dans le cadre de l'étude (de gauche à droite et de haut en bas): parvis associatif, lieu d'exception, projet mobile et rue apaisée

> Emilie Herssens - Coordinatrice de la plateforme walk

LA MARCHÉ AU CŒUR DES COMMUNES : LES LEVIERS POUR DÉVELOPPER LA POLITIQUE PIÉTONNE COMMUNALE

Lors de l'approbation définitive du Plan régional de Mobilité Good Move le 25 mars 2021, le Gouvernement bruxellois s'est engagé à mettre en œuvre le principe STOP dans la politique de mobilité : cette dernière « vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture » (PRM, 2021).

Pour la première fois, un Plan régional de Mobilité reprend un réseau piéton, à l'instar des autres modes, basé sur le réseau établi avec les communes dans les PAVE (Plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public), et donne une visibilité à la marche comme mode de déplacement. Des perspectives sont ainsi offertes pour construire une politique cohérente pour les piétons.

Pour rendre la marche attrayante, sûre, efficace, accessible en tant qu'alternative complète de déplacement, il est important de se pencher sur le volet local de la politique piétonne.

POURQUOI LA POLITIQUE EN FAVEUR DES PIÉTONS EST UNE POLITIQUE LOCALE ?

La marche en Région bruxelloise touche en premier lieu des trajets de courtes distances : entre 0,1 à 3 km¹. Proximité rime avec déplacement à pied. Les études montrent que la pratique de la marche est d'ailleurs favorisée une propension à croître à l'échelle de la ville du ¼ d'heure.

Jouant le rôle de noyaux locaux et attracteurs de quartier, les écoles, les commerces, les entreprises, les espaces de loisirs et récréatifs, les services sociaux (soin, aide...) sont autant de raisons de se déplacer quotidiennement à l'échelle de sa commune. Et ils représentent autant d'offres et de services recherchés par les piétons : faire une course, sortir se restaurer, aller à l'école, aller chercher quelqu'un, rendre visite à la famille/ami, pratiquer une activité de loisir, travailler...

Si l'on regarde l'infrastructure existante, là aussi, le réseau piéton compte un nombre important de voiries communales. La carte ci-dessous présente plus de 800 km de voies lentes, ainsi que le **réseau piéton QUARTIER**.

DES OUTILS POUR RÉALISER LA POLITIQUE PIÉTONNE COMMUNALE

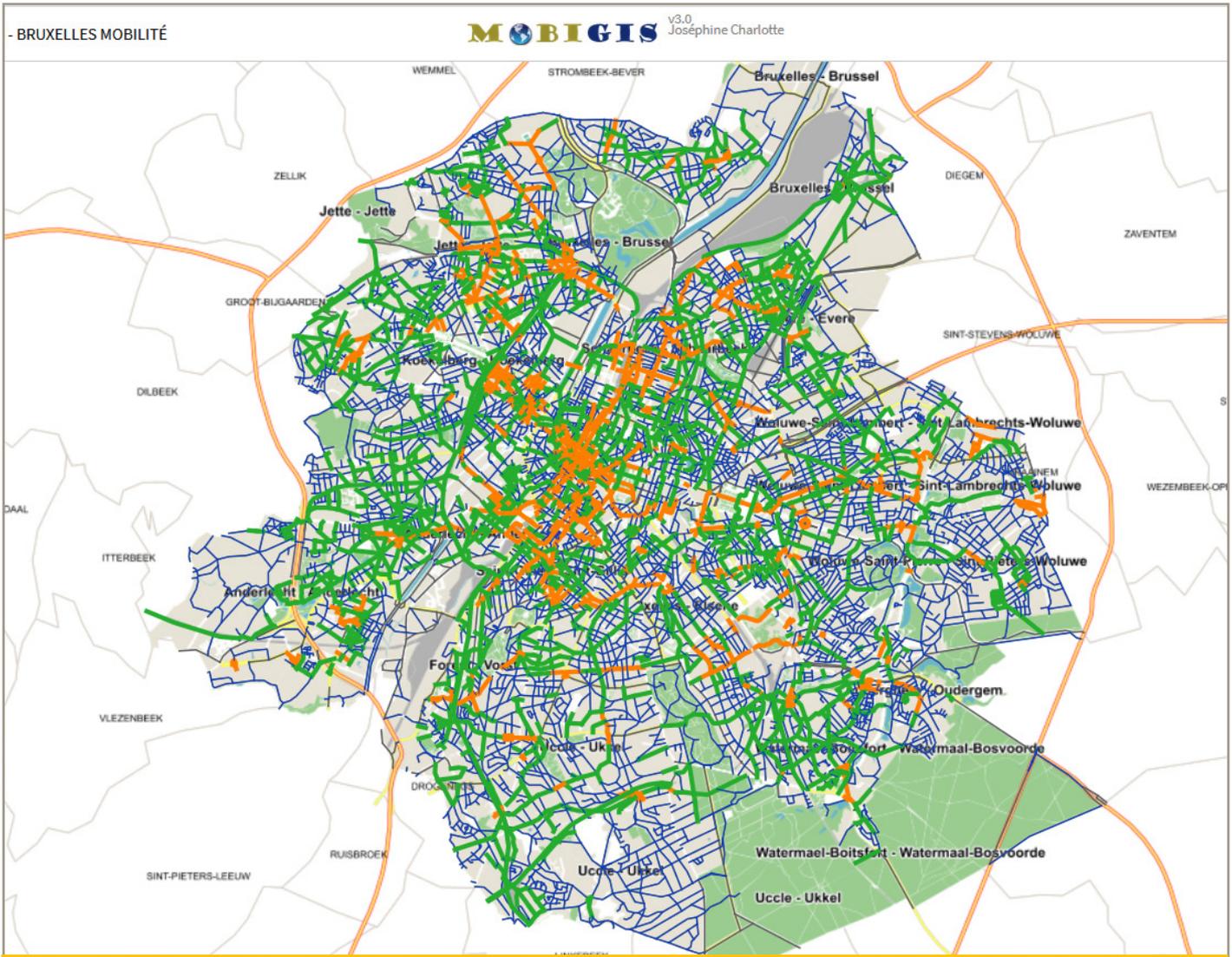
Lorsque l'on parle de politique piétonne, on pense aux trottoirs, aux voiries répertoriées dans les réseaux piétons PLUS, CONFORT et QUARTIER, aux traversées piétonnes et aux feux de signalisation, à la mise en accessibilité, et à l'entretien des revêtements.

Au-delà de l'infrastructure, la politique piétonne concerne également l'expérience et la pratique de la marche, où d'autres caractéristiques sont en jeu. Le cheminement piéton, le caractère apaisé d'un quartier, la qualité d'usage, les accès aux pôles d'attractivité et noyaux de vie... rentrent en ligne de compte. Autant de paramètres divers et complexes à intégrer dans une réflexion globale.

Grâce au Plan régional de Mobilité 2020-2030 Good Move (PRM), les communes disposent d'outils et de moyens pour permettre la réalisation d'une politique piétonne favorable aux piétons. **walk** voit le plan communal de mobilité (PCM) comme une opportunité car il représente un des outils disponibles pour l'exécution des prescriptions du plan Good Move. Le PRM prévoit notamment que « le réseau piéton QUARTIER (qui concerne les voiries, chemins, sentiers et voies lentes accessibles aux piétons) sera complété dans le cadre de l'élaboration des PCM » (cf. page 78).

walk propose d'adopter la posture d'un piéton face au caractère 360° que compose la mobilité aujourd'hui et a extrait du PRM les opportunités pour une ville adaptée aux piétons. Le focus ci-après dresse une vue d'ensemble.

1. « Pour les déplacements les plus courts (≤ 3 km), la marche est le mode dominant. (...) En ce qui concerne les déplacements les plus courts (inférieurs à 1,25 km), la marche est évidemment le mode principal privilégié (76,6%) (...) Pour les déplacements entre 1,25 et 3 km, la marche reste le mode principal le plus souvent cité. » Observatoire de la mobilité – Région de Bruxelles-Capitale, 2014, page 33. 57,8 % des déplacements intra-bruxellois se font à pied, selon les données des enquêtes ménages MOBEL et BELDAM. Observatoire de la mobilité – Région de Bruxelles-Capitale, 2014, page 88.



> Filtre SMV piétons « réseau piéton « quartier » + Piétons « réseau piétons communaux »

	Prescriptions réglementaires	Sur le terrain
Good Network	<p>Article 5 : Dans toutes ses dimensions, la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP.</p> <p>Elle vise à assurer des conditions de déplacement satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture.</p> <p>Article 22 : Les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux.</p> <p>Article 23 : Les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne.</p> <p>Article 51 : Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries peuvent être adaptées dans le cadre des plans communaux de mobilité.</p>	<p>walk constate aujourd'hui qu'en tant que piéton, les itinéraires directs, pratiques et cohérents à pied restent compliqués. Attendre à un feu rouge sur un axe fortement fréquenté par des piétons, l'obligation de contourner là où des opportunités de traversées directes sont possibles, prendre un sentier qui s'interrompt brusquement, se retrouver face à un accès fermé ou à des blocs de béton qui entravent le passage... Ces exemples sont autant d'obstacles, de gênes et de freins.</p> <p>Une série de moyens existent pour disposer d'un réseau piéton connecté, cohérent, performant, continu et diffus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - compléter la carte du réseau piéton QUARTIER par l'ensemble des voies lentes et itinéraires piétons, qui représente une compétence communale pour un maillage fin piéton ; - penser et prévoir un réseau piéton cohérent incluant des extensions ou créations de voies lentes sur une vision à 12 ans ; - dresser une carte des traversées piétonnes pour étudier leur rôle dans la perméabilité piétonne et en cohérence avec les attracteurs de quartier ; - intégrer les feux de signalisation dans la stratégie de maillage du réseau piéton et étudier l'efficacité de cette dernière lors de la réalisation du plan de circulation.

	Prescriptions réglementaires	Sur le terrain
Good Service	<p>Article 7 : L'accessibilité universelle de l'espace public et du transport public doit être garantie ainsi qu'une réelle qualité d'usage pour tous les aménagements piétons.</p> <p>Article 24 : Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offre un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.</p> <p>Article 25 : Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons de voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum 8 sur 10 d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise mesureuse agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent. Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum 6 sur 10 d'après l'examen réalisé selon les spécifications précisées ci-avant.</p> <p>Article 26 : Le gestionnaire de voirie veille à un entretien régulier des voies lentes en application du « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale ».</p> <p>Article 48 : Les traversées piétonnes et cyclistes sont sécurisées pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes.</p>	<p>Au quotidien, des piétons prennent des initiatives pour faire remonter les enjeux de terrain, pour interpeller les gestionnaires de voirie sur l'état des trottoirs et les conditions d'accès de l'espace public, et pour communiquer leurs besoins.</p> <p>Des moyens existent pour prévoir l'entretien et la création d'espaces publics de qualité, comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dresser une carte des arrêts de surface à mettre en accessibilité dans les 12 ans, ainsi que des abords des pôles multimodaux, y compris la mise en accessibilité des carrefours en amont et en aval (en collaboration avec la STIB) ; - composer une carte du réseau piéton avec la qualité d'usage des différents segments de trottoir et des espaces publics sur base d'un passage de la chaise d'auscultation pour déterminer les segments à refaire ou à entretenir en priorité ; - produire une carte dynamique de mise en conformité PMR des différents segments de trottoir et des espaces piétons sur base de l'état des lieux du PAVE ; - recenser et cartographier l'ensemble des traversées piétonnes sur base de l'état des lieux des non-conformités en matière d'accessibilité PMR et des zones d'insécurité routière ; - établir une carte des entretiens et rénovations à réaliser sur les 12 ans du réseau piéton, y compris les voies vertes.
Good Neighbourhood	<p>Le plan Good Move prévoit que « La politique de mobilité met en œuvre des aménagements d'espaces publics de qualité ».</p>	<p>Dans les quartiers, les piétons rêvent d'espaces apaisés et agréables, de raccourcis, et de quiétude. Pour appuyer la vision d'aménagement de l'espace public, plusieurs cartes permettent de porter l'attention sur les indicateurs d'amélioration, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une carte des zones de séjour pour le piéton (places, esplanades, commerces) et des attracteurs de quartier, y compris des zones à améliorer ; - une carte des zones problématiques pour les piétons (sécurité routière, sécurité publique, manque d'attrait, manque d'éclairage), y compris une programmation d'améliorations ; - une carte des espaces verts et naturels ainsi que des plaines de jeux, itinéraires piétons et de leurs accès pour les piétons, y compris les propositions d'aménagement ; - une carte des piétonniers, zones de rencontre, places et esplanades existants ou à créer dans les 12 ans ; - une carte des rues scolaires et de jeux.
Good Partner et Good Knowledge		<p>Les piétons sont actifs et se fédèrent autour de la plateforme walk. Disposer d'une représentation piétonne à l'échelle communale peut constituer une source de savoirs ainsi qu'un partenaire local de collaboration.</p> <p>Plusieurs développements permettent de consolider et prolonger les efforts et les réalisations menés dans le cadre du PCM, favorables aux piétons tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - utiliser tous les conseils consultatifs communaux PMR, troisième âge, comités de quartier pour affiner le volet piéton du PCM (ce sont des experts gratuits) ; - créer une commission modes actifs pour discuter des projets d'aménagement des espaces publics (piétons, PMR, cyclistes) ; - consultez les associations de piétons et d'accessibilité pour des avis, des diagnostics ou des relectures de projets ; - profiter des rendez-vous mobilité annuels pour prévoir l'organisation d'événements piétons (Slow Ways Weekend, la Semaine de la Mobilité...) : marche balisée, marche exploratoire, visite de terrain... ; - pour tout aménagement de l'espace public, exiger une étude des flux piétons et un comptage de piétons pour dimensionner les espaces piétons et intégrer le principe STOP ; - proposer des informations à destination des piétons sur les canaux de communication de la commune.

La plateforme **walk**, en tant que réseau d'acteurs, de savoirs et de connaissances, d'outils et de services en matière de politique piétonne, propose des services d'accompagnement dans la mise en œuvre de la politique piétonne d'une commune. De la conception d'une planification des infrastructures piétonnes à la déclinaison d'une politique de résolution des gênes piétonnes, en passant par une vision de la fonction de séjour de l'espace public (espace de jeux, bancs, mobilier urbain...) ou par un plan des connexions piétonnes, des voies lentes, des raccourcis, des accès aux noyaux de vie (commerces, espaces verts et services de proximité, mailles apaisées), la marche, comme part modale, s'en sort grandie.

> Plus d'info

[Le prochain rendez-vous pour préparer une politique piétonne communale lors du groupe de travail « la marche dans les communes », organisé par Brulocalis : date à venir.](#)

> Mathieu Nicaise - Senior Officer et Philippe Vandewauwer - Corporate Studies and Projects Manager – Strategy Business Transformation General Management - STIB

NAVETTES AUTONOMES @ STIB

DES ORIGINES...

En novembre 2017, la STIB a organisé un colloque intitulé « Mobilité 4.0 ». Pourquoi « 4.0 » ? Pour faire le lien entre la mobilité et la 4^e révolution industrielle ; plus particulièrement l'impact de la transformation digitale de la société sur les déplacements. C'est à cette occasion que débutèrent les réflexions sur les véhicules autonomes en général et, de fil en aiguille, sur l'ambition de les essayer dans un contexte d'entreprise de transports publics.

Cette ambition a plus précisément pris corps lors de deux rencontres un peu plus tard, en 2018. La première portait sur l'intérêt de certains acteurs bruxellois sur une expérience potentielle dans le quartier de la Gare du Nord. La seconde rencontre s'est produite à l'occasion d'un court séjour en région parisienne où une navette venait d'être mise en exploitation par des confrères de la RATP sur le site du château de Vincennes. S'agissant d'un contexte de « R&D », la STIB cherche à multiplier les contacts et échanges avec ses pairs, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Progressivement, une stratégie s'est dessinée, un projet concret a pris corps et, dès l'été

2019, pendant environ 3 mois dans le Parc de Woluwe nos deux premières navettes ont circulé. Notre première saison avait débuté : l'acte de naissance de SAM-e...

Ce premier essai dans un environnement sans voiture a permis à la STIB de former son personnel et de prendre en main le système de conduite autonome. Le public a répondu présent puisque plus de 5.000 clients ont essayé les deux navettes autonomes (qui ne circulaient que les vendredis, samedis et le dimanche après-midi), avec une forte appréciation positive : 94 % des 444 personnes interrogées ont donné un avis favorable sur les navettes. Ensuite et comme prévu, après avoir déménagé le matériel, ces deux mêmes navettes ont circulé pendant environ 3 mois, de la mi-novembre 2019 à la mi-février 2020, sur le site de l'entreprise Solvay à Neder-Over-Heembeek. Ce deuxième test a permis notamment de mesurer l'écart qui subsiste encore entre les technologies disponibles et la complexité de la circulation urbaine. Les enjeux à résoudre sont par exemple ceux des freinages d'urgence – la navette est « trop » prudente – ou des véhicules mal garés, empêchant la navette de passer. Néanmoins, nous avons poursuivi notre planning et avons une nouvelle fois déménagé notre matériel vers le CHU Brugmann, avec comme ambition d'expérimenter les bases d'une potentielle future 2^e saison, à l'horizon 2021. Nous étions fins prêts à exploiter quand, le 18 mars 2020, tout s'est arrêté pour les raisons qu'on connaît...

...À NOS JOURS

Il est complexe de planifier ce genre de tests dans le contexte de cette pandémie : nous avons en effet besoin d'un minimum de visibilité que la succession des imprévisibles « vagues » a contrecarré. Quand la STIB a lancé un nouveau marché au printemps 2021 avec l'objectif cette fois de relier la station de métro Houba-Brugmann au CHU, via les voiries publiques, des difficultés de planification apparurent. Et quand, finalement, des offres arrivèrent à l'été 2021, elles furent jugées peu satisfaisantes. À cela deux raisons : les caractéristiques techniques et les performances des navettes proposées n'avaient quasi pas évolué depuis 2018 et les garanties en termes de sécurité étaient trop faibles aux yeux de la STIB, qui a dès lors décidé de ne pas attribuer ce marché.

Plus précisément, il apparaît que les progrès technologiques sont beaucoup plus lents qu'escomptés et que les rares produits disponibles sur le marché manquent de maturité. Ce manque de maturité est assez bloquant pour envisager une réelle offre de mobilité correspondant aux standards de qualité et de sécurité en usage dans les transports publics. D'autres opérateurs ont fait et font aujourd'hui le même constat : en Belgique (TEC, De Lijn) comme à l'étranger (Wiener Linien, etc.).

STOP OU ENCORE ?

Est-ce que tout s'arrête là pour autant ? Non, bien sûr.

Travailler sur les véhicules autonomes est un processus de « R&D » évolutif et multi-dimensionnel, sur lequel on ne peut aujourd'hui apporter de réponses tranchées ou de dates définitives. Il importe cependant de se mobiliser afin d'orienter la technologie vers des réponses aux enjeux sociétaux de notre temps, et non vers un renforcement du modèle dominant d'autosolisme (assisté et puis autonome) promu par l'industrie automobile. Avancer dans cette question complexe nécessite de continuer à échanger, apprendre et tester, dans des environnements de complexité croissante reflétant de mieux en mieux les conditions réelles de circulation en ville.

Enfin, notons aussi que le thème des véhicules autonomes fait souvent l'objet d'une médiatisation très (trop ?) importante, avec des articles oscillants entre « techno-enthousiasme » et défaitismes prématurés. La STIB maintient donc une veille active, mais critique et lucide sur ce sujet, toujours avec l'ambition d'améliorer son offre de proximité. Car il est en effet indiscutable qu'à moyen ou long terme, les technologies de conduite autonome auront un impact non seulement sur la conduite, mais plus largement sur les politiques de mobilité...

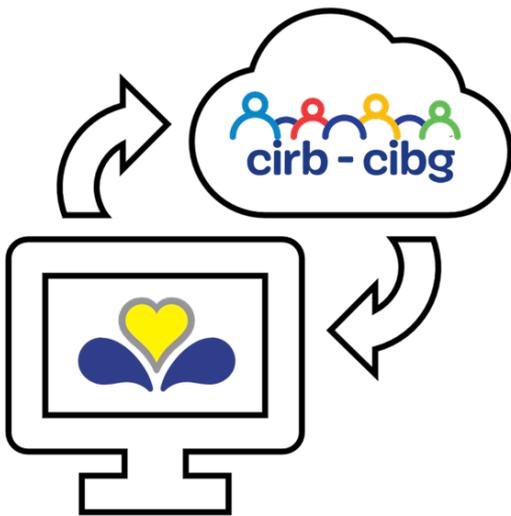


> SAM-e dans le parc de Woluwe Adultes du futur attendant la mobilité du futur ?...

> **Huu Chuong Nguyen - Attaché Data scientist - Direction Autorité organisatrice de la Mobilité – Bruxelles Mobilité**

UNE PLATEFORME BRUXELLOISE DE DONNÉES POUR LA MOBILITÉ

Depuis 2020, Bruxelles Mobilité travaille avec Centre Informatique de la Région Bruxelloise (CIRB) sur la mise en place d'une plateforme bruxelloise de données afin de trouver une solution pérenne pour la sauvegarde et le traitement de volumes importants de données. Le besoin s'est intensifié avec l'arrivée des données liées à la tarification kilométrique des camions. Ayant toujours travaillé en étroite collaboration avec le CIRB, Bruxelles Mobilité a saisi l'opportunité de la mise en place de la plateforme pour développer un projet pilote. La mobilité étant une thématique en plein essor pour l'analyse de données, d'autres études de cas ont suivi, qui se prêtaient bien à l'exploitation de la plateforme.



En pratique, la plateforme bruxelloise de données est un ensemble d'outils informatiques permettant d'héberger et de traiter de larges bases de données grâce à une architecture et des ressources appropriées. Cette plateforme rend possibles différentes utilisations, telles que le traitement de processus axés sur les données. Elle utilise des techniques de sciences de la donnée et d'intelligence artificielle pour retirer un maximum d'information d'une base de données. Elle est actuellement utilisée pour plusieurs études de cas, dont entre autres :

- la gestion de la taxe kilométrique des poids lourds par Viapass ; la plateforme en assure le suivi et le comptage permanent ;
- l'analyse des données des comptages vélo permanents ;
- le contrôle en temps réel du trafic dans les tunnels ;

- le suivi des véhicules partagés (Villo, Poppy, Cambio, Dott, Voi, Lime, Bolteu, Poppy, Bird, Billy, Pony, Felyx...).

Dans le futur, les données des caméras ANPR¹ et des GSM seront aussi ajoutées dans la plateforme et analysées. Le tout se faisant dans le respect du RGPD pour la protection des données personnelles du citoyen. L'objectif de ces analyses est d'abord de donner un état des lieux de la mobilité actuelle, et de monitorer son évolution, ce qui s'inscrit dans le suivi du plan Good Move. Les analyses permettront aussi d'alimenter des modèles prédictifs afin de prévoir les évolutions futures et de répondre aux défis propres à l'avenir de la Région de Bruxelles-Capitale.

D'autres entités de la Région ont déjà leur environnement dans la plateforme bruxelloise de données dans l'optique d'une mise en commun et d'une optimisation des ressources informatiques, ce qui permettra une efficacité accrue, des économies d'échelle et une meilleure collaboration entre les entités régionales.

1. ANPR Automatic Number Plate Recognition, reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation, en français.

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

L'ÉVALUATION DES AMÉNAGEMENTS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES RÉALISÉS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Depuis une dizaine d'années, le Centre de recherches routières (CRR) évalue pour le compte de Bruxelles Mobilité certains nouveaux aménagements d'infrastructures routières réalisés sur le territoire régional. Ce travail d'évaluation constitue une étape importante dans le processus d'aménagement puisqu'il permet, au terme de sa réalisation, de vérifier si celui-ci répond bien aux objectifs infrastructurels qui lui étaient fixés. L'évaluation offre également aux gestionnaires et concepteurs de projets une analyse objective des forces et faiblesses de l'aménagement au bénéfice des futures réalisations. Une méthodologie spécifique d'évaluation a été mise en place et peut être appliquée pour tout projet d'aménagement réalisé au niveau régional mais également communal. En 2021, un bilan des évaluations réalisées depuis 2011 a été dressé afin d'évaluer la pertinence de cet outil, ses effets sur les infrastructures concernées et les pistes d'améliorations possibles.

CONTEXTE

Si le processus long et complexe lié à tout aménagement, depuis l'avant-projet jusqu'à la réception du chantier, est bien ancré dans les mœurs et les pratiques en matière de conception et de construction routière en Belgique, le processus d'évaluation post-travaux est en revanche **méconnu et généralement oublié**. Or, il est primordial d'évaluer, une fois l'aménagement réalisé, si celui-ci répond bien aux objectifs en termes d'infrastructure qui lui étaient fixés. Il est également important de pouvoir tirer les enseignements tant positifs que négatifs des projets réalisés afin, d'une part, d'éclairer davantage le choix des mesures à recommander à l'avenir et, d'autre part, de répondre de manière objective aux multiples questions formulées par tous les acteurs et usagers de l'espace public.

Partant du constat que peu de projets d'infrastructures routières réalisés en Région de Bruxelles-Capitale étaient évalués, **Bruxelles Mobilité a demandé en 2011 au CRR de développer un processus méthodologique d'évaluation** applicable à tout projet d'infrastructure routière. L'évaluation devait pouvoir se faire dans un laps de temps limité¹, au moyen d'indicateurs pouvant être mesurés sur le terrain. De plus, et même si les aspects ayant trait directement à la mobilité (flux, vitesses commerciales, accidents...) ne devaient pas être oubliés, c'était principalement les éléments propres à l'infrastructure qui devaient être évalués. Concrètement, dans le cas par exemple des transports en commun, l'évaluation devait porter

sur la qualité des aménagements des arrêts de bus (dimension, équipement, état du revêtement) plutôt que sur la fréquentation ou la vitesse commerciale des différentes lignes.

COMMENT ÉVALUER UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE ?

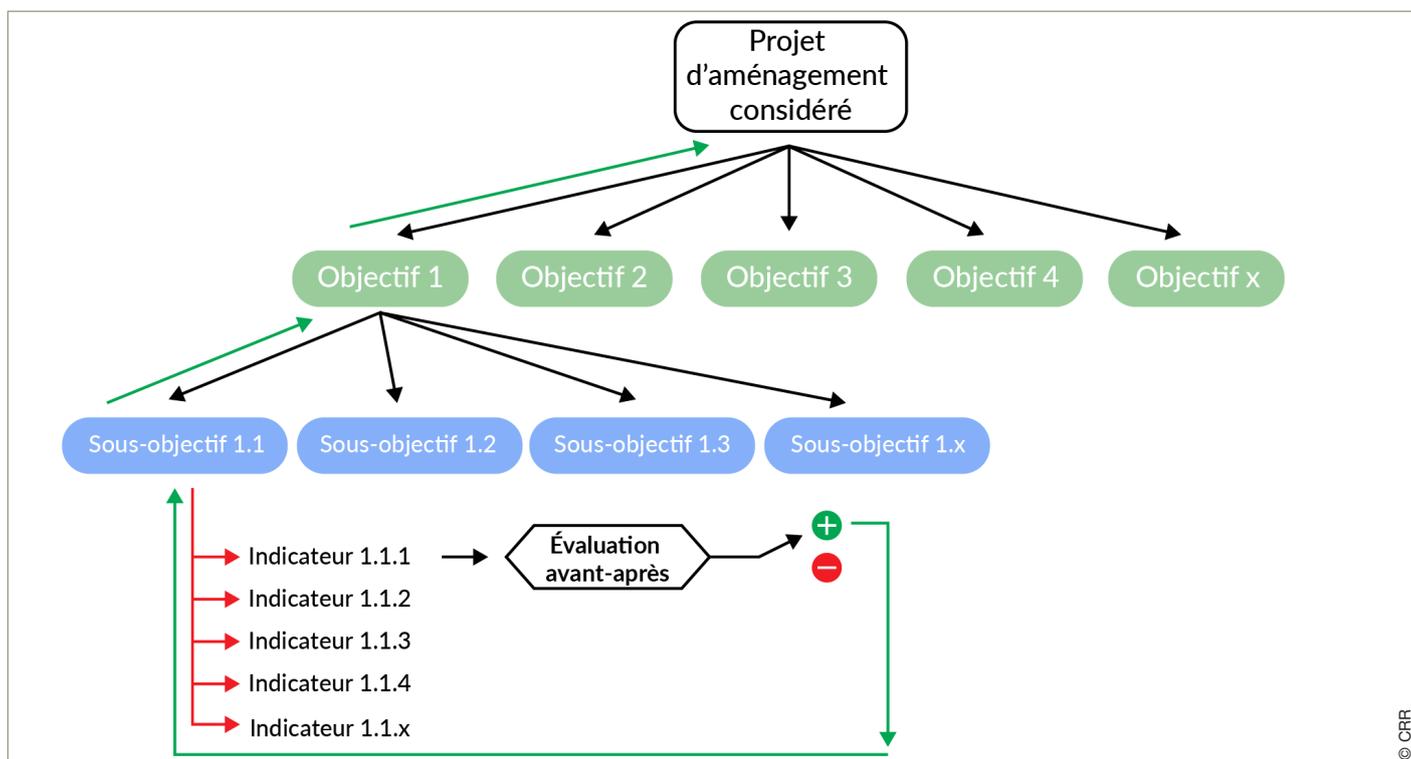
En concertation avec la Direction Projets de Voiries (ex-DPT - Direction Projets et Travaux) de Bruxelles Mobilité, le CRR a mis en place le processus d'évaluation tel que schématisé ci-contre.

Identique pour tout projet d'aménagement réalisé en Région de Bruxelles-Capitale, il s'articule sur le fait que tout projet doit systématiquement être évalué **avant** et ensuite **après** aménagement **sur base de différents objectifs préalablement fixés**.

Concrètement, le processus d'évaluation se focalise sur **six objectifs généraux** liés aux différents modes de transport et auxquels tout projet d'aménagement en Région de Bruxelles-Capitale doit tendre. Il s'agit par exemple de favoriser la marche à pied, l'usage du vélo, augmenter l'attractivité et la circulation des transports en commun... Un focus est également mis sur les objectifs spécifiques au réaménagement évalué et qui sont généralement définis au moment de la demande de permis d'urbanisme.

Pour évaluer ces objectifs, ceux-ci sont déclinés en 14 sous-objectifs découlant des objectifs généraux. Il s'agit par exemple d'« améliorer la circulation piétonne en section courante » mais également « aux

1. A titre d'information et au regard des évaluations déjà réalisées en Région de Bruxelles-Capitale, le coût d'une évaluation représente en moyenne 0,005% du budget total consacré à l'aménagement !



© CRR

> Principe de base de l'évaluation d'un projet d'aménagement d'infrastructure

traversées » (ces deux sous-objectifs permettent d'évaluer l'objectif de « favoriser la marche à pied », améliorer le confort et l'accessibilité des arrêts de transports en commun, réduire la vitesse du trafic automobile... Pour évaluer ces sous-objectifs, 64 indicateurs ont été définis (exemple : revêtement piéton, libre passage des trottoirs, longueur des traversées cyclables, accessibilité de l'arrêt pour les personnes à mobilité réduite...). Ces indicateurs sont analysés de deux manières complémentaires :

- analyse des plans et autres données disponibles sur la zone d'étude ;
- analyse sur le terrain pour collecter les données informatiques non disponibles (ex : niveau d'éclairage) mais également pour effectuer certaines mises à jour de données cartographiques non récentes.

Ces indicateurs peuvent être évalués pour la plupart de manière **quantitative** en fonction de normes et critères chiffrés, précis, applicables en Région de Bruxelles-Capitale (exemples : niveau d'éclairage (Eh moy) de 20 lux sur les trottoirs, niveau de confort du revêtement piéton fixé dans la charte sur les revêtements piétons...). Les outils utilisés sont multiples :

- luxmètre ;
- vélo mesureur ;

- chaise d'auscultation du Centre de recherches routières ;
- logiciel de giration Autoturn © ;
- ...

Une tablette d'encodage avec GPS est également utilisée lors des mesures sur le terrain afin que chaque information collectée soit géoréférencée dans une base de données consultable par le gestionnaire au terme de l'évaluation.

Une comparaison des résultats obtenus pour les six objectifs avant et après travaux permet *in fine* de fournir une évaluation complète de l'ensemble du projet d'aménagement considéré.

Chaque année, cette méthodologie d'évaluation est expliquée et pratiquée par les futurs conseillers en mobilité lors des formations CeMA, l'objectif étant que ce travail d'évaluation devienne plus systématique auprès des gestionnaires de l'espace public. Si vous désirez obtenir la liste détaillée des différents indicateurs, objectifs et sous-objectifs et/ou si vous voulez obtenir plus d'explications sur l'application de ce processus à l'échelle d'un projet régional mais également communal, n'hésitez pas à prendre contact directement avec Olivier Van Damme du CRR.



© CRR

> L'analyse sur le terrain est une étape importante de l'évaluation

LES DIFFÉRENTES ÉVALUATIONS RÉALISÉES PAR LE CRR DEPUIS 2011

Depuis 2011, le CRR s'est penché sur cinq grands projets de réaménagement en Région de Bruxelles-Capitale dont quatre ont été réalisés :

- 2011 : Avenue du Port avant travaux (à ce jour, les travaux n'ont pas encore pu être menés) ;
- 2012 : Avenue Woeste avant travaux ;
- 2013 : Chaussée de Waterloo (section Bascule-Churchill) avant travaux ;
- 2015 : Chaussée de Waterloo (section Bascule-Churchill) après travaux ;

- 2016 : Avenue Woeste après travaux ;
- 2017 : Place Dumon avant travaux + Chaussée d'Ixelles avant travaux ;
- 2018 : Place Dumon après travaux ;
- 2020 : Chaussée d'Ixelles après travaux.

Au terme de chaque évaluation après réaménagement, outre le résultat global de l'évaluation qui est présenté et objectif sur base des indicateurs calculés, le CRR formule également une série de **recommandations** destinées à améliorer l'aménagement en solutionnant les différentes problématiques rencontrées. Celles-ci sont volontairement limitées à des éléments d'adaptations réalisables, l'élargissement

Évaluées avant		Évaluées après
 <p>© CRR</p>	<p>Av. Woeste</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Chée de Waterloo</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Place Dumon</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Chée d'Ixelles</p>	 <p>© CRR</p>

des trottoirs sur tout l'aménagement ou la suppression de zones de stationnement restant par exemple peu/non réalistes au terme d'un nouvel aménagement... Ces recommandations sont basées sur les bonnes pratiques existantes en matière d'aménagement de l'espace public, mais l'évaluation ne rend pas pour autant ces recommandations contraignantes, le gestionnaire étant libre d'en tenir compte et d'effectuer les adaptations proposées.

LE BILAN DE 10 ANNÉES D'ÉVALUATIONS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

En 2021 et à la demande de Bruxelles Mobilité, le CRR a dressé le **bilan des évaluations** effectuées depuis 2011. Une analyse des adaptations réalisées au regard des recommandations formulées a été effectuée. Une enquête auprès des différents acteurs impliqués dans le processus d'évaluation (Direction Projets de Voiries et Direction Mobilité et Sécurité routière de Bruxelles Mobilité, les communes et la STIB) a également été menée.

Les résultats de ce bilan montrent notamment que **2 des 4 aménagements évalués ont depuis lors connu certaines améliorations** de la qualité de leurs infrastructures à la suite de la prise en compte de plusieurs recommandations formulées au terme de leur évaluation. Les deux autres aménagements n'ont en revanche pas encore bénéficié d'évolutions marquantes, et restent des points d'attention sous surveillance au sein de Bruxelles Mobilité. Afin d'augmenter la visibilité des évaluations au bénéfice des multiples acteurs impliqués dans les aménagements d'infrastructures, la création d'une **nouvelle couche consacrée aux évaluations dans Mobigis** est également envisagée. Cette couche, accessible uniquement aux professionnels (via code d'accès), permettrait de diffuser l'information plus largement tout en la rendant pérenne. La zone évaluée serait cartographiée et un accès serait donné aux différents rapports d'évaluation via un lien spécifique. Cette couche pourrait également contenir d'autres évaluations réalisées par le CRR (ex : évaluations du fonctionnement de la place Dumon, de la chaussée d'Ixelles, du pont Fraiteur...) et par d'autres organismes.

Concernant l'utilité et l'intérêt des évaluations, les acteurs consultés en 2021 ont jugé **la démarche d'évaluation très utile** et estiment que ce travail est une opportunité pour eux et pas une contrainte. C'est une occasion unique de vérifier si les objectifs fixés sont atteints. Il permet également à l'ensemble des acteurs de discuter du projet qui vient de se terminer afin d'en tirer les enseignements au bénéfice des futurs projets.

Sur base de ces constats, Bruxelles Mobilité a marqué sa volonté de continuer, **voire d'intensifier**,



l'évaluation des nouvelles infrastructures routières réalisées sur le territoire régional dans une optique d'amélioration/optimisation de l'espace public au bénéfice de l'ensemble des usagers.

> Plus d'infos :

Van Damme Olivier : o.vandamme@brrc.be -
T +32 10 23 65 13

> Nina Ramos – Conseillère mobilité Brulocalis

BE CYCLIST : LE PREMIER PLAN D'ACTION FÉDÉRAL POUR LA PROMOTION DU VÉLO (2021-2024)

Le fédéral lance son Plan vélo ! C'est une nouveauté. Jusqu'à présent, les plans vélos étaient de l'apanage des régions. Ce plan active plusieurs levier tels que la fiscalité, le Code de la route et le rail afin de compléter les plans régionaux en matière de promotion du vélo.

Ainsi le plan a pour objectif de stimuler l'utilisation du vélo en tant que moyen de déplacement **valable** et **fonctionnel**, et ce, pour tous les publics (enfants, adultes et seniors, hommes et femmes, employés, cyclistes expérimentés et novices). Il comprend 52 mesures au total qui sont réparties selon trois axes principaux :

1. À VÉLO, TOUT SIMPLEMENT :

Ces mesures sont prises avec l'ambition de faciliter l'accès pratique au vélo et de mettre le plus de personnes possible en selle.

Les actions sont, entre autres, la lutte contre le vol, avec par exemple, la mise en place d'un registre de vélos central, des mesures contre la vente de vélos volés (sur le même modèle que la plateforme mybike.brussels, mais au niveau fédéral), la mise à jour du [manuel vélos volés](#)...

Le fédéral ambitionne également d'encourager les déplacements domicile-travail à vélo, à travers l'optimisation de l'indemnité domicile/travail, l'étude de la possibilité de combiner l'indemnité kilométrique vélo avec d'autres moyens de transport tels que les transports en commun et la marche à pied pour les employés de la fonction publique, la mise en place d'un réseau de mobility managers au sein de la fonction publique, ainsi que des mesures pour faciliter l'accès à un vélo électrique pour les membres de la police intégrée.

Par ailleurs, le Code de la route sera revu pour encourager les modes de déplacement actifs. Des contacts seront pris pour organiser un screening afin d'arriver à des propositions d'adaptations concrètes en vue de renforcer la sécurité des cyclistes dans tout le pays.

2. PLUS SÛR SUR LA ROUTE :

Cet axe s'attache à améliorer l'infrastructure en offrant plus de sécurité ou de confort pour les cyclistes.

Plusieurs mesures seront prises en collaboration avec la SNCB afin d'encourager la combinaison du vélo et du train. Ce sera par exemple l'occasion de renforcer le stationnement de vélos sécurisés et l'installation de plateformes de vélos partagés dans et à proximité des gares. Bien que la compétence ne soit pas fédérale, le gouvernement a pour objectif de travailler avec les instances en charge afin de faciliter et d'encourager le développement des cyclostrades le long des rails, et de développer



ainsi le réseau vélo PLUS avec la Région de Bruxelles-Capitale.

À l'occasion des Etats Généraux de la Sécurité Routière, le Ministre fédéral de la mobilité a pu établir un bilan de la sécurité routière en Belgique et proposer de nouvelles mesures afin de créer un Plan fédéral de Sécurité Routière, dans lequel plusieurs thématiques abordées touchent la pratique du vélo, telles que la cohabitation sur la route, l'identification des comportements à risque, le contrôle, ou encore l'accompagnement et la sensibilisation.

Un des objectifs du deuxième axe « plus sûr sur la route », est également de mieux intégrer la dimension vélo dans les projets de rénovation et de construction des bâtiments gérés par la Régie des Bâtiments, mais également d'apporter des améliorations aux bâtiments existants. Un inventaire est également lancé au sein de la fonction publique afin d'établir un état des lieux de l'infrastructure existante pour les cyclistes (douches, vestiaires, matériel de réparation, places, bornes de recharge, etc.) afin d'identifier au mieux les besoins dans ce domaine.

En outre, seront également étudiées les possibilités d'améliorations du parking pour vélos du théâtre de la Monnaie et du Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

3. TOU.TE.S À VÉLO :

Ce troisième axe a pour objectif de rendre l'option vélo évidente et normale, notamment en travaillant l'imaginaire collectif autour de la mobilité et de son aspect symbolique.

Un travail sera fait avec la police afin de faciliter et de développer l'utilisation du vélo pour les services de police de terrain, mais aussi via la création d'une brigade cycliste à la police aérienne de Bruxelles-National.

Un point d'attention sera la facilitation de l'utilisation du vélo pour les femmes. Les actions menées pour cela seront, entre autres, l'organisation d'une journée d'étude, prévue pour définir des champs d'action en la matière, ainsi que le lancement d'un appel à projets pour une activité sur le terrain qui rende visibles les associations qui promeuvent l'accessibilité du vélo aux femmes (dans le courant de l'année 2022).

En matière de communication, le fédéral s'est engagé à communiquer davantage sur l'obligation d'assurance pour certains vélos (vélos électriques), sur la garantie légale et l'obligation de réparation, ainsi qu'à promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la Défense et à lancer une campagne de communication #Justbike au sein de la Justice.

Par ailleurs, le plan prévoit d'intégrer le vélo au sein du travail fait par le Ministre de la Coopération au développement et de la Politique des Grandes

villes, grâce à l'échange de bonnes pratiques entre grandes villes et à l'organisation d'une campagne de visibilité (par exemple, lors de la Journée du Vélo des Nations Unies).

Au-delà de ces trois axes, plusieurs mesures complémentaires sont également projetées. Par exemple, la création d'une Commission Vélo fédérale afin de mettre au point une politique vélo concertée avec les autres niveaux de pouvoir compétents, le lancement d'études pour mieux guider la politique belge en matière de mobilité vélo (y compris une étude sur la circularité du vélo), la constitution d'une cartographie des bonnes pratiques au sein de Fedasil, la production de statistiques détaillées au niveau national sur l'utilisation du vélo et ses tendances, etc.

L'évaluation du plan est prévue une fois par an, en septembre, avec ajout, modification ou suppression de mesures en fonction des besoins ; un rapport d'évaluation final accompagnera la dernière évaluation en 2023.

Nous n'avons repris ici que certaines des mesures prévues, nous vous invitons à découvrir l'ensemble du [Plan Fédéral BE CYCLIST](#) si vous souhaitez en savoir plus sur ce qui sera fait pour l'avenir du vélo en Belgique.

> Sophie Van Den Berghe – Conseillère mobilité Brulocalis

ETUDE : LE SPEED-PEDELEC EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE. EBAUCHE D'UNE STRATÉGIE ET DE CAMPAGNES

Le speed-pedelec est un mode de déplacement émergent qui se développe rapidement en Belgique. Un des objectifs de Good Move est de tripler le taux de recours au vélo et aux nouvelles formes de micromobilité pour les déplacements interrégionaux et de le multiplier par quatre pour les déplacements internes. Mais pour ce faire, il faut, entre autres, assurer une bonne continuité des itinéraires cyclables, ce qui n'est pas encore le cas en Région bruxelloise.

DÉFINITION DU SPEED-PEDELEC DANS LE CODE DE LA ROUTE

« speed pedelec » : c'est-à-dire tout véhicule à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure, avec les caractéristiques suivantes :

- une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion interne, ou
- une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

En 2016, un cadre légal est créé afin de déterminer la place du speed-pedelec sur la voie publique. Dans certains cas, les speed-pedelects **doivent** circuler sur une piste cyclable, parfois ils en ont le **choix**, et parfois, c'est **interdit**. Cela entraîne des situations qui ne sont pas propices à la clarté et au respect des règles de sécurité routière et qui ont pour conséquence des itinéraires interrompus et potentiellement dangereux. Une modification du Code de la route (autorisation sur les F17, F18) et du Code du gestionnaire pour faciliter l'usage des speed-pedelects est d'ailleurs en cours.

Il en est de même des aménagements. Une piste cyclable séparée accueillant des speed-pedelects doit souvent être plus large.

L'ensemble de ces aspects législatifs et d'infrastructure, appliqué au contexte bruxellois, est détaillé dans cette étude commanditée par Bruxelles Mobilité et réalisée par Pro Velo et TRIDEE.

A ce jour, le profil de l'utilisateur de speed-pedelec est plutôt un homme de 45 ans, pour un trajet domicile-travail sur une distance en moyenne de 25 à 30 km. Beaucoup habitent en Flandre ou en périphérie de Bruxelles. Cette étude contient également des recommandations pour des campagnes de

communication dont les objectifs sont, d'une part, de stimuler l'usage du speed-pedelec, mais aussi de diminuer les risques d'accidents qui y sont liés.

Etant donné l'utilisation actuelle relativement faible aujourd'hui des speed-pedelects, il n'existe pas encore de véritable observatoire portant sur son usage. Néanmoins, l'étude a permis de dégager plusieurs constats permettant de poser les bases d'une réflexion sur la mise en place, dans le futur, d'un tel observatoire. Il reste pertinent d'approfondir les connaissances sur ce type de transport tant du point de vue de la mobilité que de la sécurité routière.

Le résultat d'une étude comparative du speed-pedelec reprenant les législations en vigueur dans les sept pays les plus avancés dans le domaine de la politique cyclable et les comparant à la Belgique, est également repris dans ce document.

> Plus d'info

l'étude est en ligne : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2022-01/Le%20speed-pedelec%20en%20Région%20de%20Bruxelles-Capitale.pdf>



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
MOREAU Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE 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	pilibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobiliite@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
BLOCH Céline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	cbloch@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.

