

 ACTUALITÉ

Le nouveau catalogue de subsides régionaux aux communes pour la mobilité et la sécurité routière 2024 est sorti!

 ACTUALITÉ

Comment concilier mobilité, transition écologique et justice sociale ?

 ACTUALITÉ

Événement de clôture du projet cAIRgo Bike

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



DOSSIER FOCUS :
TOUS EN CHEMIN
VERS LA VISION ZÉRO !

TRIMESTRIEL N° 70



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS

ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière

TRIMESTRIEL N° 70

DIRECTION :
Philippe Barette, Corinne François

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

RÉDACTION :
Sophie van den Berghe, Isabelle Janssens,
Aurélië Maertens, Mathias de Meyer,
Philippe Moreau, Nina Ramos

PHOTO DE COUVERTURE :
Shutterstock

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

BRULOCALIS

Rue Royale 168, 1000 Bruxelles
Tél 02 238 51 40

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

ACTUALITÉS

LE CATALOGUE DE SUBSIDES RÉGIONAUX AUX COMMUNES POUR LA
MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2024 EST SORTI ! 04

ACTUALITÉS

COMMENT CONCILIER MOBILITÉ, TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET JUSTICE
SOCIALE ? 06

NOS COMMUNES

TOUS EN CHEMIN VERS L'OBJECTIF ZÉRO TUÉ ET BLESSÉ GRAVE 08

ACTUALITÉS

ÉVÈNEMENT DE CLÔTURE DU PROJET CAIRGO BIKE..... 10

RÈGLEMENTATION ROUTIÈRE

OCTOBRE, NOVEMBRE, DÉCEMBRE..... 14



L'équipe du Moniteur de la Mobilité et la Sécurité routière vous souhaite ses meilleurs vœux pour l'année 2024 !



> **Sophie van den Berghe, Service Ville Durable, Brulocalis**
Isabelle Janssens et Aurélie Maertens, Mobilité et Sécurité routière, Bruxelles Mobilité

LE CATALOGUE DE SUBSIDES RÉGIONAUX AUX COMMUNES POUR LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2024 EST SORTI !

Comme chaque année en automne, le nouveau catalogue de subsides régionaux aux communes concernant la mobilité et la sécurité routière est publié. C'est l'occasion de faire un bilan des projets de 2023 et de présenter les nouveautés pour 2024.

Le catalogue s'étoffe en 2024 et inclut les subventions pour les quartiers apaisés ainsi que pour l'embauche d'un coordinateur de sécurité routière communal. Il est divisé en cinq parties distinctes :

- les subventions pour les équipements et les infrastructures ;
- les subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales ;
- les subventions de mise en œuvre de projets « mobilité durable » (projets vélo et marche, vélos cargos, mobilité scolaire...);
- les quartiers apaisés 2023-2028 ;
- le financement d'un coordinateur « sécurité routière » communal.

BILAN DE L'APPEL 2023

Équipements et infrastructures

Dans le cadre des subventions « équipements et infrastructures » 2023 proposées aux communes en matière de mobilité durable, 17 communes ont introduit un total de 55 dossiers de candidature, pour toutes les catégories proposées au catalogue : stationnement vélo (sécurisé/non sécurisé/en ouvrage), *dropzones*, mobilier urbain pour piétons et cyclistes, rues cyclables, marquages cyclables, pistes cyclables séparées, infrastructure piétons dans le cadre de la mise en œuvre du PAVE, abords d'arrêts de transport public, voies lentes/venelles/raccourcis, résilience de l'espace public et lucidité de l'espace public. Le montant total des demandes était proche de 9 millions d'euros.

La Région a subventionné, entre autres, plus de 330 *dropzones* sur voiries communales (nouveauté dans le catalogue 2023), plus de 50 boxes vélo (auxquels s'ajoutent 38 boxes pris en charge par l'Agence du stationnement), plus de 565 arceaux dont 54 pour vélos cargo.

Les montants octroyés permettront, entre autres :

- à la commune de Molenbeek-Saint-Jean de réaménager de façade à façade la rue de l'Indépendance, qui accueille un itinéraire cyclable régional (ICR) ;
- à la commune de Ganshoren de réaménager l'avenue des Neuf Provinces afin de remplacer le revêtement (dolomie) par un revêtement conforme à la Charte des revêtements piétons ;
- à la commune de Schaerbeek de réaliser des aménagements liés à la végétalisation de l'espace public pour la placette Raeymaekers, l'avenue Lacomblé, l'avenue de l'Opale et la rue Navez ;
- à la commune de Watermael-Boitsfort de réaménager l'arrêt de bus « Loutrier » afin de le mettre aux normes en termes d'accessibilité (il s'agit du premier dossier introduit [et octroyé] relatif à cette thématique).

Sécurité routière

En 2023, ce ne sont pas moins de 16 communes qui ont introduit une demande de subvention pour 106 projets visant l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales, à savoir : les communes d'Anderlecht, Auderghem, la Ville de Bruxelles, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Schaerbeek, Saint-Gilles, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre.

Après l'examen de l'ensemble des dossiers par Bruxelles Mobilité, 73 projets, répartis sur ces 16 communes, ont pu *in fine* être subsidiés pour un montant total de +/- 5 620 000 euros.

La sécurisation des abords d'école figure parmi les objectifs principaux de cette édition. Vient ensuite la réduction et la maîtrise de la vitesse dans le cadre de la Ville 30. Bien évidemment,

ceci alors qu'un projet peut cibler plusieurs objectifs. Les projets visant la résolution de carrefours dits « zones à concentration d'accidents » et la pérennisation des rues scolaires ont été peu nombreux cette année.

Le succès de l'édition 2023 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 2023, 34 projets ont été acceptés pour un montant total de près de 806 000 € pour 15 communes bruxelloises. Cette année, ce sont les projets du volet « vivre la ville » qui prennent la plus grande part du gâteau (51 % du montant total). On a pu constater une forte augmentation de projets liés à la sensibilisation à l'utilisation du vélo et en particulier des « Vollenbike » — ensemble d'actions de sensibilisation au vélo auprès des habitants et des écoles. Ces activités ont permis de rassembler un bon nombre de personnes autour de la petite reine.

Ensuite, les subventions en matière de mobilité scolaire sont toujours beaucoup sollicitées, mais cette année dans une moindre mesure. Elles représentaient 26 % du budget contre 50 % en 2022. Une aide de financement est demandée tant pour l'accompagnement des rangs scolaires (60 %) que pour l'encadrement des rues scolaires (40 %). La cyclologistique communale continue à progresser et on constate de plus en plus de communes qui se lancent dans l'achat de vélos cargos, notamment pour des services variés tels que les cimetières, les équipes techniques de la régie foncière, l'organisation de sorties avec des seniors, des bibliothèques ou même la location de vélos cargos pour des riverains.

Une nouvelle formule a été testée en 2023 pour l'action *be bright* qui a eu lieu ce 9 novembre. Cette année, pas de distribution de petites lampes pour les cyclistes mal éclairés, mais plutôt une vérification de l'état du vélo avec un bon de réduction pour un entretien. À l'approche de l'hiver, il faut non seulement bien s'éclairer, mais aussi s'assurer d'avoir un vélo en bon état de marche. Un petit déjeuner était offert dans la plupart des stands pour encourager et remercier les cyclistes de rouler malgré une météo moins clémente.

Force est de constater que l'aide apportée par la Région aux communes est plus que bienvenue. Elle leur permet de mettre en place des projets qui n'auraient sans doute pas pu avoir lieu sans ce soutien financier.

NOUVEAUTÉS POUR L'APPEL 2024

Peu de nouveautés pour 2024. En ce qui concerne les subventions infrastructures et équipements, les catégories demeurent inchangées par rapport à l'année dernière. Les plafonds sont par contre supprimés. Toutefois, il est rappelé que les financements seront répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles. Par ailleurs, des précisions ou des ajouts ont été apportés aux textes relatifs aux conditions obligatoires à remplir par les communes.

En ce qui concerne les subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière, peu de changements également. Au niveau de la mobilité scolaire, en plus du financement des dispositifs ancrés dans le sol pour fermer une rue scolaire, ceux-ci peuvent être également prévus pour des quartiers scolaires. Un quartier scolaire fait référence à un plan de circulation mis en place pour réduire le transit aux abords des écoles. Il se conçoit à l'échelle de plusieurs rues. Soit il prévoit de limiter l'accès à certains usagers, soit il fixe une limitation dans le temps, soit les deux.


Pas de grands changements non plus pour le volet « mobilité durable ». La principale modification concerne les projets de réappropriation de l'espace dont les possibilités de financement ont été augmentées. L'idée ici est de renforcer la qualité des aménagements temporaires, trop souvent négligés. Or, c'est une étape cruciale dans l'acceptation des citoyens face aux changements. La plus-value d'une modification d'un plan de circulation ou de l'aménagement d'un espace doit être ressentie dès le début. Il en est de même pour un test. Ces subsides permettront de prévoir des aménagements temporaires de qualité.

Enfin, pour les subsides relatifs aux quartiers apaisés, tout nouveau projet sera agendé au second semestre étant donné l'année électorale 2024.

EN SAVOIR PLUS

Le catalogue des subsides régionaux se trouve sur le site de Brulocalis ainsi que le [tableau synoptique](#) correspondant. N'hésitez pas à consulter régulièrement notre [base de données « subsides »](#) pour y trouver toutes les informations concernant les appels à projets et possibilités de financement proposées aux

pouvoirs locaux. Par exemple, grâce aux filtres, vous pouvez opérer une sélection sur [tous les subsides octroyés par d'autres pouvoirs subsidiaires \(notamment l'État fédéral, diverses fondations et par l'Union européenne\) pour les communes belges, en matière de mobilité](#) par exemple.

Pour être sûr de ne rien rater, abonnez-vous à notre [newsletter « Subsides »](#), envoyée tous les 15 jours. Et parlez-en autour de vous, auprès de vos collègues d'autres services communaux, qui ne seraient peut-être pas au courant de toutes ces possibilités de subsides. 



SOUTIEN
RÉGIONAL
AUX ACTIONS
COMMUNALES
DE MOBILITÉ ET
DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE 2024

> Mathias de Meyer, Direction Autorité organisatrice de la Mobilité, Bruxelles Mobilité

COMMENT CONCILIER MOBILITÉ, TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET JUSTICE SOCIALE ?

Retour sur la journée d'étude et d'échanges organisée par Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité le 27 juin 2023.

Ces dernières années, les enjeux sociaux ont émergé avec une force particulière dans le champ de la mobilité et de la transition écologique. Pour aborder cette question complexe, Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont organisé le 27 juin dernier une journée d'échanges entre les acteurs travaillant respectivement dans les domaines de la mobilité, de l'environnement et du social. Au programme : des présentations et des ateliers participatifs. Cette journée a rassemblé près de 80 participants.

LA PROBLÉMATIQUE SOCIALE AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITÉ DURABLE

Le Plan régional de Mobilité Good Move et le Plan régional Air-Climat-Energie contribuent à réaliser le développement durable dans notre Région et, en particulier, la décarbonation du transport (transition climatique). Le Plan Good Move vise à améliorer les infrastructures piétonnes et cyclables tout en développant une offre de transport public et de services de mobilité partagée accessibles physiquement et financièrement. Il réduit, ce faisant, la dépendance à la voiture et donc la prévalence des ménages contraints de supporter le coût

financier qu'induit la possession et l'usage d'un véhicule privé. La zone de basses émissions (LEZ), qui est une des mesures phares du plan Air-Climat-Energie, pour sa part, participe à l'amélioration de la qualité de l'air dans toute la Région. Les effets sont plus marqués dans les quartiers les plus pauvres dans la mesure où ils sont plus densément peuplés et où y roulent proportionnellement plus de véhicules polluants.

Malgré leur impact globalement positif, ces politiques n'affectent pas de la même façon tous les segments de la population. Certaines mesures touchant spécifiquement au coût de la possession et de l'usage automobiles (p.ex. la LEZ, la tarification du stationnement et, potentiellement, le projet de taxe kilométrique) impactent plus fortement les ménages motorisés aux revenus modestes. Consciente des risques potentiels d'accentuer la précarité de certains ménages, dans un souci d'équité sociale, la Région a mis en place plusieurs mesures d'accompagnement spécifiques : tarifs préférentiels pour les transports en commun, dérogation à la LEZ pour certains publics en situation de handicap, modulation de la prime Bruxell'Air en fonction du revenu des ménages, un accompagnement sur mesure via le *mobility coach*, etc.

Il s'avère néanmoins important de renforcer le suivi des impacts sociaux des politiques de mobilité et de structurer davantage la prise en charge de cette thématique complexe et multidimensionnelle. Les ménages aux revenus plus modestes ont-ils un usage différent de la voiture individuelle ? Les mesures d'accompagnement mises en place conviennent-elles aux publics les plus directement impactés par la LEZ ? D'autres stratégies d'intervention pourraient-elles être mises en place ?

LE PROGRAMME DE LA JOURNÉE : PRÉSENTATION ET ANALYSE DE LA SITUATION EXISTANTE ET ATELIERS PARTICIPATIFS

Le Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement et de l'Énergie, a introduit la journée en insistant sur l'importance d'intégrer les questions de justice sociales dans toutes les politiques de transition écologique, y compris la mobilité. Bruxelles Environnement et Bruxelles Mobilité ont ensuite brossé à gros traits la politique régionale de mobilité et de transition écologique avant de passer en revue les principales mesures mises en place pour accompagner tous les publics dans la transition vers une mobilité plus durable. Les intervenants ont notamment abordé le plan de mise en accessibilité des transports publics, la gratuité des abonnements STIB et les tarifs préférentiels pour certains publics, les chèques taxis pour les personnes en situation de handicap, la prime Bruxell'Air, le *mobility coach* ou encore les dérogations à la zone de basses émissions.

Bruxelles Mobilité a aussi présenté les résultats de ses dernières études et analyses au sujet de l'usage, de la possession et du besoin automobile selon différentes variables socio-démographiques). Pour finir, Eva Van Eeno, chercheuse à la VUB, a partagé ses réflexions quant à la nécessité d'intégrer la justice sociale dans l'agenda régional pour la mobilité durable.



© Bruxelles Mobilité



L'après-midi, les participants se sont penchés en petits groupes sur les mesures d'accompagnement à la transition, et notamment sur l'adéquation de celles-ci au regard des besoins et des difficultés que rencontrent certains publics (personnes âgées, en situation de handicap, aux revenus modestes, etc.) à accéder à ces mesures. Ces ateliers ont permis de faire émerger à la fois des points problématiques et des pistes d'action (p.ex. les questions d'accès aux droits, la fracture numérique, le manque de certaines compétences à se déplacer, la communication,...).

FOCUS SUR QUELQUES ENSEIGNEMENTS QUI ONT DÉCOULÉ DES ÉCHANGES

Si chaque mesure a ses propres caractéristiques, avantages et inconvénients, certaines considérations s'appliquent de manière générale :

- Les participants ont exprimé des inquiétudes concernant **l'accès aux droits** et la complexité des démarches administratives pour bénéficier de certaines mesures d'accompagnement. Cela comprend la nécessité de fournir de nombreux documents justificatifs. Dans certains cas, les démarches et les critères d'éligibilité varient d'une commune à l'autre ou d'un dispositif ou service à l'autre (TaxiBus, chèques taxi, transport social). Dans l'ensemble, l'accès aux différentes mesures d'accompagnement est morcelé et les procédures semblent parfois redondantes.
- Un aspect lié à cela concerne la question de la fracture numérique, ainsi que les difficultés que rencontrent certains groupes de population, notamment les personnes âgées, pour accéder aux services en ligne via des outils numériques (p.ex. IRISbox). La **fracture numérique** peut entraîner des problèmes en ce qui concerne la capacité à accéder aux informations sur les mesures d'accompagnement, à entreprendre les

démarches administratives nécessaires pour en bénéficier mais aussi, de manière plus générale, à accéder aux différents services de mobilité, comme les informations de la STIB ou l'utilisation de l'autopartage et des services de mobilité partagée, par exemple. Avoir des guichets d'information sur la mobilité est une demande qui est souvent revenue.

- La **communication** à propos des mesures d'accompagnement pourrait être renforcée et mieux adaptée aux publics cibles. Aujourd'hui, il semble y avoir avant tout un manque d'information chez les bénéficiaires potentiels sur les mesures existantes et les possibilités d'y accéder.
- Un obstacle significatif au recours à d'autres manières de se déplacer qu'en voiture individuelle réside dans la nécessité de connaître et d'acquérir de nouvelles **capacités et compétences individuelles**, encore insuffisamment prises en considération dans les mesures d'accompagnement actuelles. Cela comprend les compétences générales liées à la mobilité sans voiture, ainsi que les défis que l'on peut rencontrer en utilisant des véhicules différents et pas toujours adaptés tels que ceux de l'autopartage, ou en utilisant le vélo dans un contexte urbain qui est perçu comme dangereux.

Dans l'ensemble, l'exercice a contribué à faire progresser la réflexion sur les défis qui

se posent pour rendre la transition vers une mobilité urbaine durable plus inclusive et équitable. Il a également permis de mieux faire connaître les mesures d'accompagnement et d'entamer la discussion en vue de les rendre plus efficaces.

VERS UNE PRISE EN CHARGE PLUS STRUCTURELLE DES ENJEUX SOCIAUX DANS LE CHAMP DE LA MOBILITÉ

Cette journée a constitué une première étape dans un processus plus large. Dans les mois à venir, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement souhaitent poursuivre cette démarche de dialogue, d'analyse et d'action notamment avec des rencontres et des discussions approfondies avec les acteurs, pour développer des synergies autour de la thématique et pour renforcer les projets en cours de montage et de réalisation. Dans cette perspective, la ministre de la Mobilité a annoncé, pour clôturer la journée, l'arrivée à Bruxelles Mobilité d'une coordinatrice des aspects sociaux de la mobilité et la constitution d'une nouvelle section de la Commission régionale de la Mobilité qui aura pour objet spécifique de traiter des questions sociales liées aux politiques de mobilité. Cette nouvelle section permettra d'assurer un suivi régulier et dans la durée des enjeux sociaux dans le champ de la mobilité et de renforcer les collaborations entre les acteurs. 



> Philippe Moreau, service ville durable, Brulocalis

TOUS EN CHEMIN VERS L'OBJECTIF ZÉRO TUÉ ET BLESSÉ GRAVE

En décembre 2021, le Plan d'Actions régional de Sécurité routière 2021-2030 était approuvé. Pour garantir sa réussite, il était primordial que sa déclinaison ait également lieu au niveau local. Les communes ont donc été invitées à élaborer leur propre Plan d'Actions communal de Sécurité routière. Deux ans ont passé, et un premier bilan peut déjà être fait sur les premières actions.

ENGAGER ET FORMER

Comme nous le soulignons déjà dans le [Moniteur de la Mobilité et la Sécurité N° 63](#) la première condition à remplir pour pouvoir concrétiser le Plan d'actions est de disposer des budgets et des ressources humaines nécessaires. Consciente de cet impératif, la Région a prévu des subsides aux communes pour l'engagement d'une coordinatrice ou d'un coordinateur en sécurité routière, dès janvier 2023, ayant pour mission de mener à bien l'élaboration et l'exécution du Plan d'actions communal¹. Trouver dix-neuf profils aussi spécifiques a pris un peu de temps et les procédures d'engagement ont également exigé un certain délai. Aujourd'hui, sept

communes ont déjà pu engager une coordinatrice ou un coordinateur SR, deux communes ont une procédure d'engagement ouverte et des demandes de subside ont été introduites à la Région par d'autres communes pour l'année 2024. Une formation sera proposée aux coordinatrices et coordinateurs déjà en place au printemps prochain.

RÉSEAUTER POUR MIEUX TRAVAILLER

Le 9 décembre dernier, Brulocalis, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, a organisé un premier groupe de travail à l'attention des coordinatrices et coordinateurs SR communaux, également ouvert aux services de mobilité. Le but de ce premier



1. Mise en œuvre pratique de l'Action 13 du Plan d'action régional de Sécurité routière : Créer et octroyer un subside de fonctionnement à destination des communes pour le financement d'1 ETP/commune dédié au suivi de la politique de sécurité routière.

GT était, de les mettre en relation, d'initier un réseau de travail et de leur proposer la création d'une plateforme en ligne pour échanger facilement des informations, idées, expériences, astuces et bonnes pratiques. C'était également l'occasion de rappeler les objectifs des PACSR², ce qu'ils peuvent ou doivent contenir, mais aussi de lister les outils que Bruxelles Mobilité a déjà développés afin de pouvoir objectiver les analyses et dégager les pistes de solutions.

DES OUTILS ET DES MOYENS

Pour rappel, le Plan d'Actions régional de Sécurité routière est structuré en six programmes d'actions. Pour chacun d'eux, des actions concrètes ont déjà eu lieu. Ainsi, pour le programme *Safe system*, outre l'octroi de subside en ressource humaine aux communes, Bruxelles Mobilité a développé plusieurs outils qui sont, ou vont être à court terme, mis à disposition des communes. Ainsi, un Dashboard sous forme d'application permettra de disposer de données diverses qu'on pourra croiser et moduler à souhait. La cartographie MOBIGIS renferme également beaucoup de données très utiles comme celles des accidents sur les traversées piétonnes.

Les données d'un opérateur GPS ont également été acquises afin de pouvoir réaliser des cartes « vitesses » modulables en fonction des voiries et des vitesses que l'on souhaite contrôler. Une centrale d'achats pour radars a été ouverte en 2019 et est encore activable par les souscripteurs jusqu'en 2025. Ici c'est donc l'axe *Safe speed* qui est abordé.

Dans le programme *Safe street*, la priorité d'action a notamment été mise sur les zones à concentration d'accidents (ZACA)³. Même si peu d'entre elles se situent sur voiries communales, elles font cependant toutes l'objet d'un suivi régulier (identification tous les deux ans, mise à jour tous les trois mois). Les autres priorités en termes d'infrastructures sont les abords d'écoles, la sécurisation des traversées piétonnes, cyclistes et des carrefours et ainsi que la poursuite de la réalisation de la ville 30 par la maîtrise des vitesses sur les voiries limitées à 30 km/h et la gestion des risques sur les voiries limitées à 50 km/h. Pour l'approche des abords d'écoles, une brochure de bon aménagement, éditée par Perspective. Brussels, est disponible.

L'opération « Safe to school » se réfère au programme *Safe behaviour*. Elle offre aux


écoles plusieurs supports à l'attention des diverses catégories d'âges.

L'axe *Safe city* permet quant à lui de faire le lien entre les PASR et le Plan régional de Mobilité Good Move. Il existe en effet une complémentarité entre les deux plans. Par exemple, dans le cadre du PRM, un Contrat local de Mobilité aura un effet direct sur la fréquentation automobile dans le quartier et donc également sur l'exposition aux risques de collision.

Enfin, l'axe *Safe vehicle*, malgré qu'il soit plus difficile à appréhender et à traiter, peut également faire l'objet d'actions locales. Une problématique comme celle de l'angle mort peut être résolue par de bons aménagements tels des marquages adéquats ou des modifications de phasages de feux, actions qui peuvent aisément être menées à l'échelle locale.

Bref, voilà une série d'outils et d'approches que les coordinatrices et coordinateurs en sécurité routière peuvent déjà s'approprier pour les appliquer à leur environnement local et ainsi élaborer leur propre Plan d'actions.

MOTEUR, ACTION !

Un autre objectif du groupe de travail du 12 décembre était également d'enclencher, auprès des coordinatrices et coordinateurs, une dynamique de démarrage de leur PACSR. C'est dans ce cadre que la commune d'Ixelles est venue présenter un premier état des lieux du travail réalisé. La commune a créé un Comité de Pilotage, organe qui se réunit au moins annuellement et qui permet de suivre la mise en œuvre du plan, d'évaluer et éventuellement de revoir les actions futures. Le coordinateur veillera à contacter les différents services concernés par le plan et à organiser des réunions inter-services au cas par cas. Cette présentation a débouché sur un échange nourri où idées et réflexions sont venues enrichir les visions des personnes présentes. Bien sûr, la tâche reste ardue et les premières échéances approchent dont celle de présenter un PACSR qui, sans mauvais jeu de mots, tient la route. Ce GT a permis de constater que la motivation était présente et que des contacts entre les différents acteurs s'établissaient déjà, augurant des collaborations fructueuses et de belles avancées à venir vers l'aboutissement de la Vision Zéro. 

Les 6 programmes d'actions du plan ont été développés sur base du niveau de tolérance que le corps humain peut physiquement supporter sans protection :

SAFE SYSTEM reprend les éléments de gouvernance, les conditions de réussite, la construction et la mise à disposition de données, les éléments de suivi d'évaluation du plan.

SAFE SPEED regroupe les actions liées à la maîtrise des vitesses.

SAFE STREET reprend les actions liées à la sécurisation des infrastructures (y compris les abords d'école).

SAFE BEHAVIOUR intègre les actions liées aux attitudes, aptitudes et au comportement des usagers.

SAFE VEHICLE, qui reprend les actions liées aux véhicules notamment les poids lourds et à leur usage.

SAFE CITY liste les actions déjà reprises dans GoodMove qui contribuent directement ou indirectement à l'objectif zéro tué et blessé grave.

2. Plan d'Action Sécurité Routière.
3. Définition d'une ZACA : Les zones à concentration d'accidents (ZACA) sont des zones (carrefours, tronçons de voiries) qui concentrent les accidents, et ce de manière anormale. Leur identification est faite sur base d'une cartographie des accidents (tous modes) ayant entraîné des lésions corporelles (Plan d'action régional de sécurité routière 2021-2030)

> Nina Ramos, Service Ville Durable, Brulocalis

ÉVÉNEMENT DE CLÔTURE DU PROJET CAIRGO BIKE

Après trois ans de soutien au développement du vélo cargo à Bruxelles, le projet cAIRgo Bike a tiré sa révérence. Bruxelles Mobilité et ses neuf partenaires ont organisé le 29 septembre un événement afin de fêter la fin du projet.



© Bruxelles Mobilité

cAIRgo Bike est un projet de la Région Bruxelles-Capitale coordonné par Bruxelles Mobilité, impliquant dix partenaires qui ont mis leurs forces en commun afin de soutenir et de promouvoir l'utilisation du vélo cargo à Bruxelles. L'objectif est d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants en accélérant l'adoption du vélo cargo par les particuliers et les professionnels grâce à un écosystème de services (formation et conseil, vélos et remorques partagés, prime à l'achat pour les professionnels, développement de stationnement sécurisé,...). C'est sous l'impulsion et le co-financement du Fonds européen de développement régional (FEDER), à travers l'initiative « [Actions Innovatrices Urbaines](#) », que le projet a pu débuter en 2021 et s'étendre sur une période de trois ans, jusqu'au 30 septembre 2023.

BePark, Bruxelles Économie et Emploi, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, Cambio, parking.brussels, Pro Velo, Remarquable, urbike et la VUB Mobilise sont les dix partenaires du projet.

L'événement de clôture a connu un franc succès avec une participation de plus de 70 personnes, un public diversifié, concerné par le vélo cargo : du personnel communal et des élus locaux, des associations actives dans le domaine, des chercheurs...

Ce fut l'occasion de présenter les résultats et les « *lessons learned* » depuis le lancement de ce projet européen, mais aussi les limites du projet et d'ouvrir des perspectives pour la suite.

La journée s'est déroulée en plusieurs phases. La matinée a débuté par une introduction de Nicolas Chesnel, Project Officer du Secrétariat Permanent d' *Urban Innovative Actions* (UIA). Ensuite, les participants ont suivi un panel de discussion composé d'Angélique Dequick (VIVAQUA), Grégory Koko Ohakambia et Mounir Laarissi (Propreté publique de la commune de Jette), Vinz Kanté (School'Up/LIMIT), Corentin De Dryver (Belgobon) et Esen Köse (Mpact).

Vivaqua a témoigné de l'utilité du vélo cargo pour relever de nouveaux défis financiers, logistiques et de mobilité. Le vélo présente beaucoup d'avantages : plus de flexibilité, amélioration de la condition physique du personnel, etc. Le plus apprécié est le changement de perception de la population lors des interventions en voiries. En effet, les techniciens qui, autrefois, étaient insultés ou subissaient l'agressivité des usagers de la route, car ils bloquaient le passage, attirent aujourd'hui leur sympathie. Ils sont intéressés par le vélo cargo et entament la discussion avec les techniciens. Ceux-ci peuvent alors échanger sur leur métier et la vie du quartier. Grâce au suivi d'urbike, Vivaqua a trouvé un vélo qui est adapté aux besoins des techniciens et est utilisé toute l'année.

Accompagnement Vivaqua : Voir la vidéo ci-dessous



Vivaqua : Voir le PDF ci-dessous

https://leefmilieu.brussels/sites/default/files/user_files/vivaqua_-_velo_cargo_-_mobility_salon_2022.pdf

La commune de Jette est également venue partager son expérience d'acquisition de plusieurs vélos cargo pour son service Propreté. Le vélo cargo a été customisé par une start-up bruxelloise afin d'accueillir les balais, cendriers... et tout le matériel nécessaire au nettoyage des rues jettoises. Les retours sont positifs. Les ouvriers sont plus autonomes dans leurs horaires et plus flexibles dans leurs trajets puisqu'ils peuvent désormais atteindre plus facilement les venelles. La pratique du vélo en motive plus d'un, et les plus enthousiastes permettent de convaincre les incédés.

Reportage du projet de Jette : <https://bx1.be/categories/news/la-commune-de-jette-se-dote-de-velos-cargos-pour-fluidifier-le-travail-des-ramasseurs-de-rue/>

L'entreprise Belgobon a aussi partagé son expérience de service traiteur en livraison cargo avec tous les défis liés au transport de plats parfois fragiles sur des routes de qualité variable, ou à la motivation du personnel lorsqu'il pleut. M'pact nous a parlé de son projet cozywheels de partage de vélos électriques et vélos cargo à Bruxelles. Vinz Kanté, animateur radio et cycliste convaincu nous a quant à lui présenté le projet School'up grâce auquel il promeut l'utilisation du vélo chez les jeunes, entre autres grâce à la customisation. Il souligne l'importance de la communication et du message à faire passer : celui-ci doit mettre l'accent sur les avantages de la mobilité durable au niveau individuel en matière de santé et d'économie financière pour sensibiliser largement



© Administration communale de Jette

et convaincre de faire le shift vers le vélo cargo. La représentation de la voiture comme une réussite sociale est encore très présente pour une certaine tranche de la population. C'est aussi un domaine à faire évoluer.

On retrouve dans ces projets très diversifiés certaines similitudes qui peuvent être retenues pour développer un projet cargo qui marche.

1. Tout d'abord, l'utilisation du vélo cargo doit se faire sur base volontaire. Il est important de travailler la sensibilisation et de dissiper les peurs des membres du personnel par l'intermédiaire de tests, de formations à la pratique du vélo et du vélo cargo... Cependant, si la personne ne veut pas ou ne se sent pas à l'aise sur ce type d'engin, on ne doit pas l'y forcer.
2. Le choix du type de vélo et son adaptation aux besoins sont essentiels à la conversion vers le vélo cargo. Il est important de travailler en amont afin de définir quels sont les besoins et d'essayer les vélos afin de bien déterminer ceux qui sont les plus adaptés. Souvent, les novices ont tendance à se tourner vers les types de vélos les plus connus ou les plus rassurants, mais ce ne sont pas toujours les plus adaptés au travail effectué.

Après ces témoignages, la session suivante a cherché à aborder la thématique sous un angle plus large, à savoir : comment sensibiliser à la pratique des modes respectueux de l'environnement ? Quelles méthodes pour toucher quels publics ? Comment glisser d'une sensibilisation « green » vers des méthodes convaincantes pour changer les habitudes ? Quelle est l'image du vélo auprès des jeunes ? Quels sont ses bénéfices en termes de santé et de qualité de vie, mais aussi les fausses croyances qui lui sont attachées... Comment changer le paradigme et offrir un maximum de solutions diverses et adaptées aux besoins et exigences de chacun en matière de mobilité ?

Après des discussions riches et prenantes, un test de vélo cargo a été organisé sur la place Sainte-Catherine. La Ministre de la Mobilité a introduit l'après-midi en rappelant son soutien au projet et en présentant ses félicitations.

Puis de nombreuses questions spécifiques ont pu être abordées lors des sessions thématiques parallèles en sous-groupes :

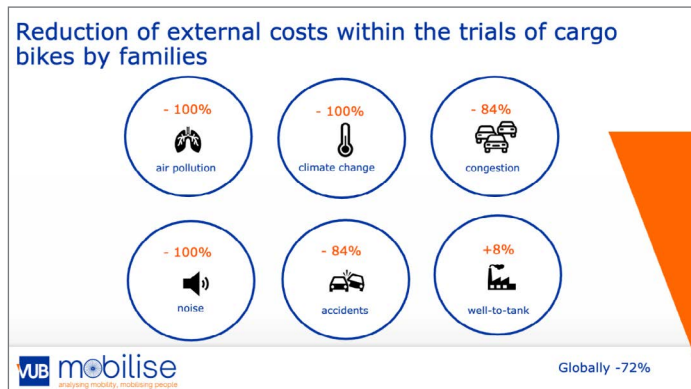
Projets transversaux publics/privés : « lessons learned » et recommandations. Dans ce cadre, Bruxelles Economie et Emploi, Bruxelles Mobilité, Bruxelles Environnement ont présenté : « Le vélo cargo, un objet, plusieurs compétences régionales ». La collaboration entre ces trois administrations a été très enrichissante et montre à quel point ces liens sont des facteurs de réussite d'un projet. Ensuite, BePark (acteur privé) et parking.brussels (acteur public) ont présenté « Comment intégrer le stationnement vélo cargo dans les parkings voiture existants ? ». Une nouvelle collaboration a également été amorcée entre eux grâce au projet cAIRgo Bike.

Monitoring et évaluation - mesurer les succès du projet à tous les niveaux.

La cellule Mobilise de la VUB a présenté l'étude faite sur « le degré d'acceptation et les gains en matière de coûts externes ».

Bruxelles Environnement a expliqué l'impact en matière d'exposition à la pollution atmosphérique pour les utilisateurs de vélo (cargo) sur base de l'étude qui s'est déroulée entre 2020 et 2023 avec plus d'une centaine de participants : une réduction de 33 % d'exposition au *black carbon* est observée pour les cyclistes par rapport aux concentrations mesurées en voiture en heures de pointe en Région de Bruxelles-Capitale tous itinéraires et toutes voies routières confondus. Cette réduction atteint même 35 % en heures creuses. Au-delà de l'impact

sur la santé, l'étude de la VUB montre que la pratique du vélo cargo améliore également la qualité de vie en diminuant les coûts externes tels que le trafic, le bruit, les accidents...

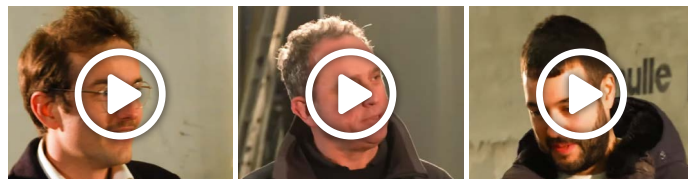


Enfin, Bruxelles Mobilité et Bruxelles Environnement ont développé avec l'aide de l'expert UIA une campagne de communication sur base de ces chiffres ainsi que l'expérience pratique d'une famille roulant à vélo cargo (cf. vidéo ci-dessous) :



- **Approche participative, communication et public-cible : comment toucher un public diversifié ?** Remorquable est venu présenter son service de prêt de remorques comme outil de sensibilisation. Le service fonctionne bien : l'ASBL compte 21 antennes à Bruxelles et dans 53 % des cas de location, la remorque permet de remplacer une voiture. La location des remorques a permis de donner de la visibilité au projet et aux autres modes de transport de matériel ou charges. 37 % des utilisations sont liées à des déménagements. Pro Velo a partagé son expérience de collaboration avec les communes et Bruxelles Mobilité a exposé son approche diversifiée de sensibilisation et de communication ciblée (Voir encart ci-contre).
- Bruxelles Mobilité a lancé plusieurs campagnes de communication concernant les vélos cargo et a enregistré une série de vidéos diffusables sur les réseaux sociaux (liens ci-après). Ces vidéos s'inspirent de la série télévisée américaine « Pimp my ride » où James Deano, star guest de l'émission, propose à des entrepreneurs bruxellois de remplacer leur véhicules motorisé par un vélo cargo adapté à leurs besoins : l'effet de surprise est assuré !

Lien vidéos :



Comment se procurer le bon vélo cargo pour le bon usage ?

Cambio a présenté son nouveau service de vélos cargo partagés comme complément à leur service de voitures partagées. Ainsi, des vélos cargo électriques sont désormais disponibles en libre-service pour les clients cambio dans quatre stations sécurisées : Place du Miroir à Jette, Colruyt de la Place Jourdan à Etterbeek, métro Bourse et métro De Brouckère. Les premières évaluations montrent un taux d'occupation encourageant et économiquement viable pour la suite.

Urbike a expliqué en quoi consiste leur accompagnement pour les professionnels de A à Z :

Au total, pour convertir de nouveaux usagers professionnels, urbike a accompagné plus de 220 organisations bruxelloises par du conseil technique, des tests, formations, etc.

- Le potentiel de conversion est considérable (diversité de secteurs d'activités et de profils des organisations)
- Les motivations sont multiples (améliorer l'efficacité des déplacements en temps et en coûts, éviter les problématiques de stationnement, pratiquer une activité physique,...)
- Consultez également *le rapport sur l'accompagnement des professionnels bruxellois lors du projet cAIRgo Bike* sur l'Observatoire Good Move
- Enfin, Bruxelles Economie et Emploi a fait un retour sur les primes à l'achat pour vélo cargo.

Retour sur la mise en selle des particuliers/familles avec Pro Velo :

447 ménages ont bénéficiés gratuitement de 48 testings dans 17 communes. À 6 mois après le test, 73 % des participants étaient convaincus par le vélo cargo, 62 % des ménages ont un vélo cargo, en ont commandé un, ou ont l'intention de le faire.

> **Lessons learned : Une demande forte, des résultats positifs.**



© Bruxelles Mobilité

Kristof De Mesmaeker, Directeur du Service Planification de Bruxelles Mobilité, a clôturé la journée par un mot de remerciements à toutes les personnes impliquées dans le projet cAIRgo Bike avant un drink et un moment d'échanges entre tous les participants.

Quelles perspectives pour l'après cAIRgo Bike ?

C'est ainsi qu'après trois années d'actions soutenues et efficaces, le projet cAIRgo Bike tire sa révérence ! Mais ce n'est pas ici que tout s'arrête pour le vélo cargo à Bruxelles... Tous les partenaires sont encore bel et bien actifs dans le domaine : de la sensibilisation avec Bike for Brussels à la location d'e-vélos cargo partagés avec cambio, le prêt de remorques via Remorquable, le développement de stationnement sécurisé avec BePark et parking.brussels se poursuivent. Des budgets supplémentaires ont été accordés pour continuer l'accompagnement des particuliers avec Pro Velo et des professionnels avec urbike jusque début 2024. Enfin, la prime à l'achat de BEE pour les PME bruxelloises sera intégrée dans la réforme des aides à l'expansion économique à partir de 2024. 📍

> Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum



Loi du 11.12.2023 mod. la loi du 24.06.2013 rel. aux sanctions administratives communales, la Nouvelle Loi communale et la loi du 15.05.2007 rel. à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'art. 119bis NLC (Moniteur belge du 29 décembre 2023). Inforum : 371362

Cette loi adapte la loi SAC à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 56/2020 du 23.04.2020, permettant, en cas de règlement administratif des infractions mixtes concernant la circulation, d'accorder le sursis à l'exécution du paiement de l'amende. Elle ajoute également un nouveau chapitre dans la loi SAC, consacré au traitement des données à caractère personnel. Elle modifie deux dispositions de la Nouvelle Loi Communale relative aux règlements communaux sur la prostitution et l'interdiction de lieu et aligne la loi relative aux gardiens de la paix sur la loi SAC.

Modifications de la loi SAC :

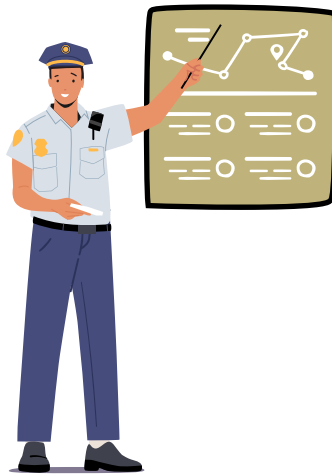
- un choix entre les quatre possibilités de sanctions administratives dans le cas d'infractions des règlements et ordonnances des autorités communales mixtes est possible (l'amende SAC, la suspension, le retrait et la fermeture) ;
- les infractions à l'art. 18 de la loi du 10.11.2006 relative aux heures d'ouverture dans le commerce, l'artisanat et les services sont ajoutées à la liste des infractions mixtes légères, afin de permettre au fonctionnaire chargé des SAC de sanctionner les infractions à cette disposition, en ce qui concerne l'obligation d'autorisation préalable que les administrations communales peuvent imposer aux magasins de nuit et aux bureaux privés pour télécommunications ;
- les infractions aux dispositions concernant les signaux C3 et F103 qui entrent en ligne de compte pour des sanctions SAC pourront être désormais constatées de n'importe quelle façon. Il peut par conséquent s'agir de constatations par des appareils fonctionnant automatiquement mais aussi de pures constatations matérielles. En outre, une valeur probante particulière jusqu'à preuve du contraire est également accordée aux procès-verbaux constatant les infractions visées à l'article 3, 3°, de la loi SAC, mais uniquement lorsque ces constatations sont effectuées par les personnes visées à l'article 20. Il s'agit de toutes les infractions à l'article 3, 3°, de la loi SAC, donc tant les infractions « arrêt et stationnement » que les infractions aux dispositions relatifs aux signaux C3 et F103. Le signal F111 (zone cyclable) a été ajouté à la liste des infractions pouvant faire l'objet de la loi SAC.

- la sous-section 3 (avec entre autres l'article 29 de la loi SAC) définit la procédure spécifique pour le traitement des infractions de circulation qui sont énumérées à l'article 3, 3°, de la loi SAC, à savoir les infractions mixtes relatives à l'arrêt et au stationnement, ainsi que les infractions aux dispositions concernant les signaux C3 et F103, constatées exclusivement au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.
- la modification légale actuelle prévoit la possibilité de traiter également les infractions de stationnement dépenalisées (entre autre le stationnement payant, le stationnement en zone bleue, la carte de riverain) par le biais de cette procédure accélérée. Ces infractions sont également des infractions routières et elles sont donc étroitement liées aux infractions énumérées à l'article 3, 3°. L'avantage de cette procédure simplifiée est que les délais de traitement sont plus courts et que des courriers recommandés ne sont pas nécessaires. Étant donné qu'il s'agit dans les deux cas d'infractions de circulation, il est logique que la procédure se déroule de la même façon.
- une majoration du plafond des amendes SAC pour les personnes majeures ;
- la notion de « médiation locale » est remplacée par « médiation SAC » ;



> Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

- un nouveau chapitre est ajouté dans la loi SAC, adapté au Règlement Général sur la Protection des données (RGPD), consacré au traitement des données à caractère personnel ;
- dans les cas où des délais sont convenus dans le cadre de la médiation et à la demande du médiateur, il est possible d'inclure la possibilité de prévoir que le délai de 12 mois pour infliger une amende soit porté à 15 mois, ce dernier délai prenant cours, comme celui de 12 mois, au moment de la constatation des faits ;
- dans la loi SAC un art. 29/1 est inséré, permettant, en cas de règlement administratif des infractions mixtes visées à l'art. 3, 3°, de la loi SAC d'accorder le sursis à l'exécution du paiement de l'amende. Le fonctionnaire sanctionnateur devra tenir compte d'une période de référence et d'un délai d'épreuve qui ont la même durée.



Modifications de la NLC :

- le deuxième alinéa de l'art. 121 NLC est supprimé. Par conséquent, il n'est plus prévu de sanctions pénales pour les infractions aux ordonnances communales visant à compléter la loi du 21.08.1948 supprimant la réglementation officielle de la prostitution. Cette dépenalisation permet d'infliger des sanctions administratives communales en cas d'infractions à ces ordonnances communales, étant donné qu'il s'agit ainsi d'infractions purement administratives ;
- dans l'art. 134sexies NLC est précisé que les infractions à l'interdiction de lieu pourront uniquement être constatées par des fonctionnaires et agents de police et ce pendant la période durant laquelle l'interdiction de lieu est d'application.

Modification de la loi relative aux gardiens de la paix :

- l'art. 8 de la loi relative aux gardiens de la paix est adapté sur deux points.

Il s'agit avant tout d'adapter l'exigence de diplôme que les gardiens de la paix-constatateurs doivent remplir pour la rendre conforme à la modification actuellement proposée de la condition de diplôme prévue à l'AR du 21.12.2013 fixant les conditions minimales en matière de sélection, de recrutement, de formation et de compétence des fonctionnaires et membres du personnel compétents pour constater les infractions qui peuvent faire l'objet de sanctions administratives communales. En abaissant l'exigence de diplôme pour les gardiens de la paix-constatateurs, des candidats intéressés disposant d'un diplôme inférieur peuvent désormais prétendre à une désignation en tant que gardien de la paix-constatateur.

Cet article précise également les compétences des gardiens de la paix-constatateur.

Sont modifiés :

- la loi du 24.06.2013 relative aux sanctions administratives communales (art. 3, 4, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 44 ; de nouveaux art. 19/1 en 29/1 y sont insérés) ;
- art. 121 et 134sexies NLC
- la loi du 15.05.2007 relative à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'art. 119bis NLC (art. 8 et 14).

Arrêté Royal 09.11.2023 mod. l'AR du 23.03.1998 rel. au permis de conduire (Moniteur belge du 16 novembre 2023). Inforum : 371123.

Cet arrêté prévoit que le code 78 (véhicule à boîte automatique) n'est pas apposé sur le permis de conduire validé pour la catégorie B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ou D+E lorsque le titulaire du permis de conduire est déjà titulaire d'au moins une des catégories B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D ou D+E en regard de laquelle ne figure pas le code 78. Il supprime également l'établissement d'une fiche de renseignements pour le permis de conduire européen dont le titulaire est inscrit ou mentionné au registre de la population ou des étrangers

ou au registre d'attente dans une commune belge ou inscrit au Ministère des Affaires étrangères.

Le présent arrêté transpose partiellement la directive 2006/126/CE du 20.12.2006 relative au permis de conduire et la directive 2020/612 du 04.05.2020 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire.

Les art. 20, 51 et 57 de l'AR du 23.03.1998 relatif au permis de conduire sont modifiés.

Arrêté Royal du 30.08.2023 mod. l'AR du 20.07.2001 rel. à l'immatriculation de véhicules (Moniteur belge du 6 octobre 2023). Inforum : 370248.

Cet arrêté fixe les conditions à remplir pour que ne soit pas obligatoire l'immatriculation en Belgique d'un véhicule immatriculé à l'étranger et mis en circulation par une entreprise ayant sa résidence en Belgique et qui effectue des transports de marchandises par route pour compte d'autrui ou pour compte propre. Cela concerne le véhicule à moteur, la remorque, la semi-remorque ou un ensemble de véhicules, qui sont

destinés exclusivement au transport de marchandises, qu'une entreprise établie sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace Economique Européen met en location pour ladite entreprise belge.

L'art. 3 de l'AR du 20.07.2001 relatif à l'immatriculation de véhicules est modifié.

> Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

Loi du 06.06.2023 rel. à la circulation des trains de véhicules touristiques composés d'un tracteur et d'un chariot bâché sur la voie publique (Moniteur belge du 20 octobre 2023) Inforum : 364699.

Cette loi régleme la circulation sur la voie publique des trains de véhicules composés d'un tracteur et d'un chariot bâché. Elle les assimile le plus possible, sur le plan réglementaire, aux trains miniatures touristiques pour assurer le transport de personnes : leur vitesse maximale est fixée à 25 km/h et leur utilisation comme attraction est soumise à une autorisation délivrée par les autorités communales au titre de « divertissement public ». Ces trains de véhicules peuvent désormais accéder aux zones piétonnes et l'immatriculation du chariot bâché n'est pas obligatoire.

Sont modifiés :

- AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (art. 2) ;
- AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route) (art. 22sexies.1) ;
- AR du 20.07.2001 relatif à l'immatriculation de véhicules (art. 2).

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 30.11.2023 fixant la date d'entrée en vigueur de certains articles de l'ordonnance du 06.07.2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale (Moniteur belge du 14 décembre 2023). Inforum : 371859.

Cet arrêté fixe au 01.01.2024 l'entrée en vigueur des dispositions relatives à l'usage de la contrainte par l'Agence du stationnement en vue du recouvrement des redevances et des autres montants dus incontestés et exigibles restés impayés après le deuxième rappel et dont l'Agence du stationnement est le créancier.

Les art. 16, par. 7, et 17 de l'ordonnance du 06.07.2022 portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale entrent en vigueur le 01.01.2024.

Ordonnance du 13.10.2023 instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière (Moniteur belge du 14 décembre 2023). Inforum : 371863.

Cette ordonnance détermine un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière. Elle simplifie notamment le plan régional de mobilité « PRM » et les plans communaux de mobilité « PCM » (contenu, procédure d'élaboration et suivi). Elle clarifie également la position des PCM comme déclinaisons locales du PRM et renforce l'alignement des PCM au PRM.

Les art. 126 et 189/1 COBAT sont modifiés.

L'ordonnance du 26.07.2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité est abrogée (voir doc. n° 276156).

Arrêté Ministériel Région de Bruxelles-Capitale du 13.10.2023 rel. au transport de marchandises dangereuses par route adoptant des dispositions complémentaires à l'ADR et fixant les délégations de compétence (Moniteur belge du 6 décembre 2023). Inforum : 371618.

Cet arrêté adopte des mesures complémentaires à celles qui sont reprises dans l'ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) et délègue certaines compétences en la matière au directeur de la DVTM.

Cet arrêté exécute l'AGRBC du 22.09.2022 relatif au transport des marchandises dangereuses par route et par navigation intérieure à l'exception des matières explosibles et radioactives.

Table des matières :

- Chap. 1 : Définitions ;
- Chap. 2 : Délégation de compétence ;

- Chap. 3 : Surveillance de la fabrication, de la reconstruction ou du reconditionnement des emballages, des GRV et des grand emballages ;
- Chap. 4 : Epreuves périodiques sur les GRV ;
- Chap. 5 : Dispositions applicables aux citernes ;
- Chap. 6 : Equipement de sécurité ;
- Chap. 7 : Construction et agrément des véhicules.

> Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

Ordonnance du 23.11.2023 mod. les trois lois du 15.07.2013 rel. à divers aspects du transport par route (Moniteur belge du 30 novembre 2023). Inforum : 371487.

Cette ordonnance prévoit diverses modifications relatives au secteur du transport par route. Les principales modifications concernent notamment la clarification des exigences relatives à la disposition, pour les sociétés de transport, d'un établissement stable et effectif ; le renforcement des exigences relatives à la condition d'honorabilité à laquelle doivent satisfaire les transporteurs de marchandises et de voyageurs par route ; la possibilité de présenter sous forme électronique les documents justificatifs permettant d'attester du respect des conditions relatives à l'exercice de la profession de transporteur de marchandises et de voyageurs par route et l'extension des données devant être reprises dans l'eRegistre des entreprises de transport par route.

La présente ordonnance transpose partiellement la directive (UE) 2022/738 du 06.04.2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

Sont modifiées :

- loi du 15.07.2013 relative au transport de voyageurs par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21.10.2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil, et portant exécution du Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21.10.2009 établissant des

règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le Règlement (CE) n° 561/2006 ;

- loi du 15.07.2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21.10.2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la Directive 96/26/CE du Conseil et portant exécution du Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21.10.2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route ;
- loi du 15.07.2013 relative à l'eRegistre des entreprises de transport par route.



Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 26.10.2023 mod. l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité et mod. l'AR du 10.10.1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (Moniteur belge du 21 novembre 2023). Inforum : 371220.

Cet arrêté prévoit notamment les conditions de transformation d'un véhicule à motorisation thermique en un véhicule à motorisation électrique, dans le cadre du contrôle technique routier.

Sont modifiés :

- l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de

sécurité art. 1, 2, 20 et 23ter et annexe 15 (étendue de contrôle technique routier), 26 et 41 (contrôle non périodique visé à l'art. 23sexies, par. 1, 3°) ; un nouvel art. 77ter y est inséré) ;

- l'AR du 10.10.1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques (art. 2 et annexe 9 ; un nouvel art. 8ter y est inséré).

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13.10.2023 mod. l'AGRBC du 06.10.2022 rel. aux services de taxis (Moniteur belge du 9 novembre 2023). Inforum : 370957.

Cet arrêté prévoit que le chauffeur de taxis doit, dans les trois ans de la date de l'attestation de réception de son certificat de capacité, suivre une séance d'information et de sensibilisation consacrée à la prise en charge des publics spécifiques.

Les art. 10, 12 et 42 de l'AGRBC du 06.10.2022 relatif aux services de taxis sont modifiés. Dans le même arrêté, l'art. 56 et l'annexe 2 sont abrogés.

> Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13.10.2023 portant dispositions diverses en matière de transport de marchandises dangereuses (Moniteur belge du 23 octobre 2023). Inforum : 370610.

Cet arrêté transpose partiellement la directive déléguée (UE) 2022/2407, qui met à jour les annexes de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Il modifie également les modalités relatives à la délégation de compétences pour l'adoption de dispositions complémentaires à l'ADR (accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route).

Sont modifiés :

- AGRBC du 27.05.1993 arrêtant le cahier des charges auquel est soumis le Port de Bruxelles ;

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13.10.2023 rel. Aux contrôles en voirie et aux contrôles dans les locaux des entreprises de transport routier et mod. diverses dispositions en matière de transport par route Moniteur belge du 27 octobre 2023). Inforum : 370729.

Cet arrêté détermine les règles relatives aux contrôles routiers et aux contrôles effectués dans les locaux des entreprises de transport par route. Il désigne notamment les agents qui sont chargés de ces contrôles afin de vérifier l'application de la législation

Les dispositions du présent arrêté mettent partiellement en œuvre le règlement (UE) 2020/1055 du Parlement européen et du Conseil du 15.07.2020 modifiant les règlements (CE) n° 1071/2009, (CE) n° 1072/2009 et (UE) n° 2014/2012 en vue de les adapter aux évolutions du secteur du transport par route, et transposent partiellement :

- la directive (UE) 2020/1057 du Parlement européen et du Conseil du 15.07.2020 établissant des règles spécifiques en ce qui concerne la directive 96/71/CE et la directive 2014/67/UE pour le détachement de conducteurs dans le secteur du transport routier et modifiant la directive 2006/22/CE quant aux exigences en matière de contrôle et le règlement (UE) n° 1024/2012 ;

- AGRBC du 22.09.2022 relatif au transport des marchandises dangereuses par route et par voie de navigation intérieure à l'exception des matières explosibles et radioactives.

L'AR du 31.07.2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure est abrogé (voir doc. n° 345243).

- la directive (UE) 2022/738 du Parlement européen et du Conseil du 06.04.2022 modifiant la directive 2006/1/CE relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

L'AR du 08.05.2007 portant transposition de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15.03.2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, est abrogé (voir doc n° 219170).

Sont modifiés :

- l'AR du 22.05.2014 relatif au transport de marchandises par route (art. 12 et 21) ;
- l'AR du 22.05.2014 relatif au transport de voyageurs par route (art. 30).



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOMS, Prénoms	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Service mobilité	Rue de veeweyde, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Service mobilité	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	mobility@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	pibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Service mobilité	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	mobilite@sjtn.brussels
Service mobilité	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	mobilite@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GROULARD Nicolas	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	ngroulard@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 <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.

