



Les soirées de discussion attirent 1000 habitants curieux

Au printemps, l'équipe « Werken aan de Ring » a organisé 22 soirées de discussion dans les communes autour du Ring. Plus de 1000 habitants de Bruxelles et de la périphérie bruxelloise y ont participé. Cette fois, les soirées de discussion n'ont pas seulement eu lieu autour de la partie Nord du Ring, mais aussi autour de la partie Est. Nous nous sommes rendus à Wezembeek-Oppem, Overijse et Rhode-Saint-Genèse.

Les soirées de discussion ont été un grand succès. Nous avons recueilli de nombreux commentaires et avons mené des discussions intéressantes. En plus de recueillir des commentaires, nous avons également informé les riverains sur un certain nombre de solutions possibles à plusieurs problèmes de mobilité et de qualité de vie.

Ring Nord

Dans les communes autour de la

partie Nord du Ring, nous avons parlé de notre étude des pistes dans lesquelles des solutions, des alternatives et des variantes pour le réaménagement du Ring pourraient être trouvées. Thème difficile, mais au moyen d'un film d'introduction et d'une présentation, ces concepts ont été expliqués en détail. Nos experts ont pris place à plusieurs tables de discussion où ils ont échangé des idées avec les habitants intéressés. Dans chaque

commune, les experts ont donné une explication adaptée afin que chacun ait une vision claire des solutions pour son quartier en particulier.

Ring Est

Dans les communes autour du Ring Est, au sud du carrefour de Woluwé-Saint-Étienne, nous avons proposé un certain nombre de concepts pour améliorer la sécurité routière pour tous les usagers de la route ainsi que pour augmenter la qualité de vie dans la région. Parallèlement nous voulons renforcer la forêt de Soignes en tant qu'espace vert récréatif et réduire l'effet barrière du Ring. Dans ces communes, les habitants avaient déjà été interrogés grâce à notre enquête numérique. Les premiers résultats de cette enquête ont été présentés lors des différentes soirées de

Aux tables de discussion, les habitants intéressés ont échangé des idées avec nos experts

discussion. Nous avons examiné avec les participants les goulets d'étranglement et les opportunités pour tous les usagers de la route, le renforcement des zones vertes et l'amélioration de la qualité de vie dans la région. Nous avons lancé l'idée d'une approche possible des quatre carrefours : Léonard, Quatre Bras, Brabantlaan et Groenendael. Enfin, les participants ont eu l'occasion de s'entretenir avec les concepteurs et de les interroger longuement. Nous voulons améliorer tant les carrefours que leurs environs, de manière prospective et qualitative. ●

**Vous n'avez pas pu participer aux soirées de discussion et vous êtes curieux de savoir ce que nous avons partagé avec les habitants de Ring Est et du Ring Nord ?
Surfez sur werkenaandering.be/fr/tables rondes**



Cher lecteur, _____

Ce printemps, pour la deuxième année consécutive, ont été organisées plusieurs soirées de discussion autour du thème « Travaux sur le Ring ». Au cours de plus de 15 soirées organisées dans des communes flamandes et de 6 soirées dans des (sous-)communes bruxelloises, plus de 1000 habitants de la Périphérie flamande et de Bruxelles ont engagé un dialogue avec nous sur le thème « Travaux sur le Ring ».

Quiconque a lu les deux éditions précédentes de ce journal sait que les Werken aan de Ring ne se limitent pas à la mobilité ou au seul Ring de Bruxelles. Nous travaillons d'arrache-pied à un certain nombre de véloroutes cruciales et aux lignes de tramway (bus) du réseau Brabant. Mais la qualité de vie est également très importante.

Vous avez peut-être suivi nos « Fietshelden » (héros cyclistes). Cinq courageux Flamands qui ont pu disposer d'un vélo à assistance électrique du 1er avril au 28 juin pour effectuer leur trajet domicile-travail. Chacun d'entre eux l'a fait pour une raison personnelle : pour être plus rapide, pour être en meilleure santé ou parce qu'ils en ont assez des embouteillages. Nous allons bientôt découvrir une nouvelle série de Fietshelden. Gardez donc un œil sur la page Facebook « Fietshelden van Werken aan de Ring » !

Avec le « New Mobility Network », nous misons sur une mobilité durable dans les entreprises de la Périphérie. Ne manquez pas l'interview de nos Mobicoaches en page 12. Chaque jour, ils se mobilisent pour encourager les entreprises et leurs employés à opter pour une meilleure mobilité. Un dernier mot pour conclure : au mois de septembre, la première véloroute « Travaux sur le Ring » sera un fait. Après une année de travaux, les cyclistes disposent, en tout confort et toute sécurité, d'une piste cyclable de quatre mètres de large le long de l'A12 à Meise et Grimbergen en direction de Bruxelles. Jetez un coup d'œil sur notre site internet www.werkenaandering.be/fr pour plus d'informations.

En vous souhaitant beaucoup de plaisir de lecture,

Wouter Casteels

General Manager, De Werkvennootschap



La nouvelle
compagne Héros
du Vélo sera lancée
le 16 septembre.
Suivez nos héros sur les
réseaux sociaux :

Facebook
@FietsheldenBE

Instagram
@Werkenaandering

Dans ce journal

Les riverains se prononcent
sur le Ring Est _____ 3

Réaménagement
du Ring : étude
des différentes
solutions _____ 4
Questions fréquentes
et réponses _____ 4

Ringtrambus : presque
prêt pour le voyageur _____ 6
Qu'est-ce que
De Werkvennootschap? _____ 6

Des petits maillons
d'un grand
réseau _____ 7
Les étapes _____ 8

Héros du vélo
à pleine vitesse _____ 10



À cheval vers
une ville de Bruxelles
plus verte _____ 13

Les riverains se prononcent sur le Ring Est

Le 6 décembre 2018, une enquête en ligne a été lancée via ringoost.be afin d'impliquer directement les riverains dans le processus de conception du Ring Est. Les participants ont donné des informations sur leur comportement de mobilité et ont indiqué les « points faibles » : des endroits où le trafic malin est agaçant et qui sont dangereux pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes. En moins de deux mois, plus de 1200 personnes au total ont répondu au sondage.

La voiture reste populaire.

La voiture reste le moyen de transport le plus largement utilisé. Près de 75 % des participants ont indiqué qu'ils utilisaient généralement la voiture, 9 % les transports en commun et 8 % le vélo. On observe dans les réponses plusieurs raisons de ne pas utiliser le bus, le tram ou le vélo. Les gens sont prêts à laisser leur voiture plus souvent si les transports en commun deviennent moins chers, plus rapides et plus fréquents. Et les cyclistes attendent des infrastructures cyclables plus nombreuses et de meilleure qualité.

Rôle important pour la forêt de Soignes

La forêt de Soignes a une fonction écologique importante pour le Ring et les carrefours de Groenendael, Léonard et des Quatre Bras. L'enquête en ligne a montré que la plupart des participants sont déjà très satisfaits de la forêt telle qu'elle est, sans besoin majeur d'amélioration. Parmi les suggestions, citons une meilleure accessibilité de la forêt par les transports en commun, d'avantage de connexions telles que des ponts ou des tunnels et des mesures de réduction du bruit.

Grands plans pour les plus grands carrefours

Le carrefour des Quatre Bras est connu pour être particu-

Les participants ont donné des informations sur leur comportement de mobilité et ont indiqué les « points faibles »



lièrement complexe et dangereux. En rendant le carrefour plus compact, la circulation deviendra plus sûre et plus fluide. Une des pistes étudiées consiste à ramener les parties sud et nord de l'avenue de Tervueren sur une voie et limiter ainsi le trafic malin dans les quartiers environnants. L'axe sud de l'avenue de Tervueren

peut ainsi être transformé en véloroute. Et un nouveau pont pour cyclistes au-dessus du Ro facilitera la circulation des vélos entre Tervueren et Bruxelles.

Le réaménagement du carrefour Léonard doit permettre de réunir à nouveau les quatre parties de la forêt. La direction principale de Wavre vers

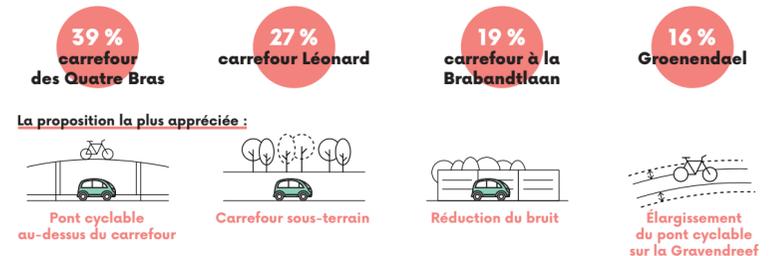
Ring Est se trouve actuellement dans la phase d'étude. Par conséquent, les propositions pour les grands carrefours sont des images cibles et non pas des projets définitifs. Sur la base des informations reçues en retour et des études approfondies, les propositions peuvent encore être adaptées. Entretemps quelques quick-wins ont été identifiés.

Bruxelles sera élargie. Des espaces seront créés pour les citoyens et la nature : une véloroute, un lien écologique et un boulevard urbain menant à Bruxelles avec des arbres, une voie de bus séparée et une large piste cyclable.

Avec la construction d'un nouveau carrefour à la Brabantlaan, il n'y aura plus de trafic de transit dans le centre de Notre-Dame-Au-Bois. Cela permet de libérer de l'espace pour une place à part entière au centre du village. Afin d'offrir une alternative rapide à la voiture en direction de Bruxelles, un arrêt de trambus est prévu sur l'autoroute. Il sera à l'abri de la circulation et pourra être atteint par un ascenseur.

Groenendael. Pour rendre ce carrefour plus compact, nous relierons la chaussée de La Hulpe au Ring via un tunnel sous la voie ferrée. Le déplacement de la chaussée permet de libérer au sud de la voie ferrée un large espace boisé. Nous souhaitons établir une connexion verte par-dessus le Ring pour les cyclistes, les piétons et les promeneurs. ●

1775 réponses à l'enquête sur les projets proposés, dont :



La proposition la plus appréciée pour le carrefour des Quatre Bras est un pont cyclable au-dessus du carrefour. Pour le carrefour Léonard, la construction souterraine du carrefour est particulièrement populaire. L'intégration d'équipements de réduction

du bruit a été proposée pour le complexe Brabantlaan. Et la proposition la plus appréciée pour Groenendael est l'élargissement du pont cyclable sur la Gravendreef.

Réaménagement du Ring : étude des différentes solutions

Fin juin, une note de cadrage a été rédigée, qui peut être consultée avec le PV sur le site web werkenaandering.be et sur le site du département de l'Environnement. La note de cadrage est le résultat d'une recherche sur les pistes de solutions pour le réaménagement de la partie Nord du Ring, basée sur les réactions des citoyens, des administrations, des organisations et des autorités locales.

Deux complexes d'entrées et sorties abordés en mode accéléré

Les complexes d'entrées et sorties à la H. Henneulaan à Zaventem et à la Medialaan/Tyraslaan à Koningslo (Vilvorde) vont être aménagés plus rapidement.

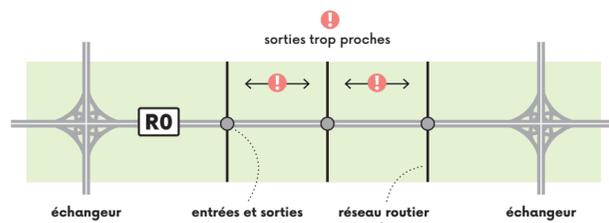
Le pont de la H. Henneulaan à Zaventem a fait son temps et va être remplacé. Aujourd'hui, il est difficile pour un usager de la route vulnérable de traverser ce pont. Sur le nouveau pont, un

espace est prévu pour les piétons et les cyclistes et une connexion verte sera également mise en place. Les bus pourront également circuler sans à-coups via une voie réservée aux bus, ce qui améliorera la fluidité du trafic des transports publics et le rendra plus fiable.

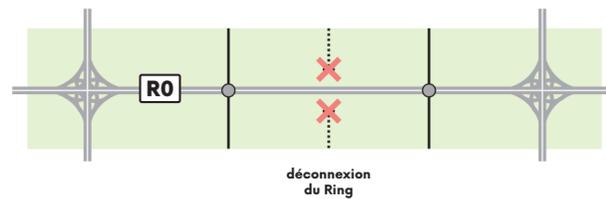
L'entrée et la sortie à la Medialaan et la Tyraslaan à Koningslo vont également être réaménagées. Le pont sera

renouvelé de façon à en prolonger la durée de vie. Ici aussi, l'usager de la route vulnérable est fait l'objet d'une attention particulière. Grâce à un pont cycliste « volant », les cyclistes peuvent traverser en toute sécurité et sans problème. L'infrastructure routière est rendue plus compacte, ce qui libère de l'espace pour la verdure et les connexions vertes. Les deux projets seront mis à exécution en 2020.

situation actuelle



léger



Tout automobiliste circulant occasionnellement sur le ring aujourd'hui est confronté aux inconvénients de l'infrastructure actuelle. Les nombreuses entrées et sorties d'autoroute trop proches les unes des autres créent de trop courtes zones tampons. Les automobilistes ont trop peu de place pour entrer sur l'autoroute ou en sortir. Cela crée des situations dangereuses, des accidents et des embouteillages. La suppression de ces goulets d'étranglement est l'un des points de départ des travaux d'infrastructure sur le Ring. Nous voulons également réduire l'effet barrière du Ring (pour les personnes et les animaux), augmenter la qualité de vie dans la région et améliorer l'accessibilité multimodale de la région.

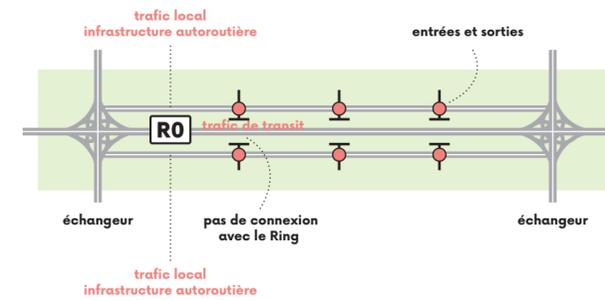
Résoudre les goulets d'étranglement, rendre le Ring plus sûr et plus fluide, améliorer l'accessibilité multimodale et assurer une meilleure intégration dans l'environnement. C'est possible de différentes manières. Nous avons réparti les solutions possibles dans trois catégories de pistes que nous allons expliquer ci-dessous. Puisqu'il s'agit d'un projet intégral, ces solutions tiennent compte des liaisons

de transports publics, de pistes cyclables et des liaisons vertes, ainsi que de l'intégration dans le paysage. Le réaménagement du Ring n'est pas seulement un projet d'infrastructure pour l'automobiliste, il vise aussi d'autres modes de transport ainsi que la qualité de vie dans la région.

Léger

Cette piste est basée sur le maintien de la situation existante

parallèle



autant que possible.

Un certain nombre d'entrées et de sorties d'autoroute sont déconnectées du Ring ou combinées. Ainsi le Ring peut se conformer aux normes de sécurité et directives actuelles. S'il devait y avoir moins de complexes de connexion sur le Ring, il faudrait examiner comment l'infrastructure routière locale peut être utilisée afin de s'assurer que la zone autour du Ring soit

desservie.

Parallèle

Dans le système parallèle, le trafic local est séparé du trafic de transit par une route parallèle. Les entrées et les sorties d'autoroute sont déconnectées du Ring et l'infrastructure est séparée des voies parallèles. Ces voies parallèles sont construites symétriquement le long des deux côtés du Ring. Le trafic ne peut

basculer qu'entre la voie principale et la voie parallèle aux échangeurs. Ce ring parallèle est aménagé comme une infrastructure autoroutière avec des entrées et des sorties pour assurer la liaison avec le réseau routier sous-jacent.

Latéral

Dans le système latéral, tout comme dans le système parallèle, le trafic local est séparé du

trafic de transit. Mais on observe deux différences par rapport au système parallèle. D'une part la chaussée locale n'est prévue que d'un côté du Ring. D'autre part, la route latérale est aménagée comme un boulevard urbain accessible aux cyclistes et aux transports publics. La route latérale est reliée au réseau routier sous-jacent par des carrefours et des ronds-points. ●

Pour en savoir davantage sur nos objectifs, rendez-vous sur : werkenaandering.be/fr

Questions fréquentes et réponses

Plus de questions-réponses sur werkenaandering.be/fr/questions-et-reponses

Que fait-on pour réduire la pollution sonore provenant du R0 ?

Limiter les nuisances sonores est l'un des objectifs du plan. Le plan RIE est élaboré avant l'adoption du plan « Réaménagement spatial du Ring de Bruxelles (R0) - partie Nord » afin que son effet sur les citoyens et l'environnement soit connu à un stade précoce et que les mesures nécessaires puissent être proposées. Le plan RIE a été lancé en mai 2019 et les mesures d'atténuation et les autres solutions seront déterminées à l'été 2020. Par exemple, des bords de route, des écrans ou une combinaison des deux peuvent être proposés pour réduire la pollution sonore. Aujourd'hui, il est encore trop tôt pour dire où nous pourrions les placer et quelle hauteur ils atteindront. ●

Le résultat final de l'étude pourrait-il mener à une combinaison de différentes solutions dans différentes zones ?

Il n'est pas exclu qu'une variante ou une solution particulière dans une zone (Wemmel, Vilvorde et Zaventem) soit plus appréciée que dans une autre zone. Si les différences sont importantes, une combinaison de plusieurs solutions est possible. Les effets seront toujours étudiés et les objectifs du plan seront pris en compte. ●

La piste cyclable sur le ring est une idée intéressante ! Mais comment faire concrètement ?

Dans la proposition que nous sommes en train d'étudier, la piste cyclable est parallèle au Ring depuis Grand-Bigard jusque Crainhem sur une longueur de 20 km. Plusieurs moyens de transport seront coordonnés pour faciliter les correspondances par train, tram, bus, métro et vélo. Nous sommes actuellement en train d'étudier les avantages et les inconvénients des différents tracés de la piste cyclable du Ring. ●

Qu'est-ce qu'un changement modal ?

Aujourd'hui, seule une faible proportion des déplacements se fait à vélo ou en transports en commun. Il est grand temps de changer les choses ! C'est ce glissement vers une association plus durable des modes de transport qui constitue le changement modal. Choisir « le bon moyen de transport pour le bon itinéraire au bon moment ». Le nombre de modes de transport durables (à pied, à vélo, en bus, en train, en tram ou en métro) pour les déplacements pendulaires doit augmenter. Grâce au programme « Werken aan de Ring », nous voulons augmenter d'au moins 50 % les modes de transport durables. Le changement modal n'est pas une fin en soi, mais un moyen de parvenir à une mobilité durable. ●

Ringtrambus : presque prêt pour le voyageur

Vous l'avez peut-être vu passer à l'occasion de l'un de ses parcours d'essai au cours des derniers mois : le Ringtrambus. Un véhicule de 24 mètres de long qui offre tout le confort d'un tramway et qui peut être déployé de manière aussi rapide et flexible qu'un bus.

De Lijn a commandé 14 trambus qui seront utilisés après l'été sur la ligne 820 actuelle entre Brussels Airport et UZ Brussel. L'itinéraire passe par Brucargo, la gare et le centre de Vilvorde, le quartier Kassei, la zone d'emploi autour de la Medialaan, Koningslo, Strombeek et le plateau du Heysel.

En attendant, nous continuons à travailler avec « Travaux sur le Ring » à 16 km de bandes de circulation réservées aux bus et à plus de 23 km de pistes cyclables dédiées le long du parcours du Ringtrambus. Un parking à vélos sera disponible à tous les arrêts. Le Ringtrambus est donc également important pour les vélos.

Les travaux préliminaires pour une telle bande de circulation viennent de démarrer dans la Sint-Annalaan à

L'itinéraire passe par Brucargo, la gare et le centre de Vilvorde, le quartier Kassei, la zone d'emploi autour de la Medialaan, Koningslo, Strombeek et le plateau du Heysel.



Nous misons à fond sur un centre-ville de Vilvorde sûr, agréable et vert.

Cependant, nous n'attendons pas que tous les travaux soient terminés pour utiliser les trambus sur l'itinéraire ajusté. Les bandes de circulation pour bus sont utilisées progressivement, en fonction de l'avancement des travaux. De cette manière, nous amé-

liorons systématiquement le débit et augmentons le confort et la facilité d'utilisation pour le voyageur. Dans notre région sujette aux embouteillages, le Ringtrambus est le garant de transports en commun plus performants qui offrent une alternative fiable et rapide à la voiture. •

Grimbergen et Vilvorde. Vous trouverez plus d'infos à ce sujet sur www.sint-annalaan.be. La Stationlei et la Heldenplein à Vilvorde subiront également une sérieuse métamorphose.

Chef de projet qui parle

Joost Swinnen, Chef de projet :

« Après des années de travail acharné pour réaliser Brabantnet, il est extrêmement agréable de voir enfin le Ringtrambus en action. Ce sont des engins modernes, confortables et sûrs. Avec leur moteur hybride, ils sont également beaucoup plus silencieux que les autres bus. Nous effectuons actuellement des parcours d'essai de et formons les chauffeurs. Ce sera la première fois qu'un trambus de 24 mètres circule en

Flandre. Cela nécessite donc une formation de nos chauffeurs. Dans les années à venir, nous allons travailler aux bandes de circulation réservées aux bus que nous utiliserons progressivement. Chaque fois qu'une telle bande réservée sera prête, le tracé du Ringtrambus deviendra un peu plus rapide et fiable. L'avenir des transports en commun, c'est ce Ringtrambus. »



Qu'est-ce que De Werkvennootschap ?

L'organisation flamande De Werkvennootschap a été fondée fin 2016 par le gouvernement flamand dans le but de coordonner les grands travaux d'infrastructure complexes dans une optique de participation, de communication et d'une approche large de la qualité de vie.

De Werkvennootschap est une petite organisation flexible. Elle compte actuellement 18 employés, mais on retrouve souvent plus de 100 personnes dans nos bureaux. Cela signifie que, selon les besoins de nos projets, nous faisons appel aux meilleurs experts. Cette étroite collaboration avec des ingénieurs, des architectes, des concepteurs, des conseillers en communication et des managers environnementaux permet de créer de nouvelles perspectives et de trouver des solu-

tions aux problèmes les plus complexes.

De Werkvennootschap est responsable des travaux sur le Ring de Bruxelles, de la liaison Nord-Sud dans le Limbourg et des projets Rond Ronse et R4WO dans et autour de Gand. Récemment, le gouvernement flamand a également demandé à l'organisation De Werkvennootschap de s'occuper de l'avenir du viaduc E17 à Gentbrugge.

Plus d'infos sur dvw.vlaanderen



De gauche à droite : Jelle Vercauteren, Alain Cox, Tim Bruyninckx, Wouter Casteels, Brigitte Lossy, Anneleen Schutjizer, Ann Velghe, Joos Dewulf, Patrick Potargent, Tom Willems, Peter Savenay, Joost Swinnen, Kaat Maes, Frank Van den Eeckhout, Inge Schouppé, Marijn Struyf, Nele Degraeuwe. En congé maternité : Durkadin Yilmaz.

Soutien de l'Europe

L'organisme Werkvennootschap et l'agence Wegen en Verkeer se voient accorder pour le projet Improving Road Safety in Flanders des subsides du CEF (Connecting Europe Facility). Une partie des coûts de l'étude pour le R0 Nord et le R0 Est sera prise en charge. Pour Wegen en Verkeer, il s'agit des travaux sur trois tunnels flamands, dont le tunnel des Quatre Bras.

Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne



De petits maillons d'un grand réseau

Neuf Points Mob ou Park & Rides sont inscrits au programme des Travaux sur le Ring. Pour les trois premiers d'entre eux, les travaux débiteront déjà au printemps 2020. Mais ce n'est pas tout. De Werkvennootschap investit dans des Points Mob en Flandre-Orientale, en Brabant flamand et à Anvers, de sorte que le plus grand nombre de personnes puissent opter pour le bon déplacement, effectué au bon moment, de manière fluide et combinant différents modes de transport, en direction de Bruxelles et de la Périphérie flamande. Kaat Maes, chef de projet Points Mob au sein de De Werkvennootschap, fournit quelques explications.

« La création d'un Point Mob permet de franchir rapidement des étapes vers une mobilité durable. Les trois Points Mob de Wezembeek-Oppem, Rhode-Saint-Genèse et Vilvorde, dont les travaux démarreront début 2020, seront rapidement en service », confie Kaat. « En collaboration avec différents bureaux d'étude, nous examinons la manière d'aménager les Points Mob de manière optimale. »

« Les Points Mob sont des maillons reliant différents réseaux de mobilité entre eux et facilitant la commutation entre différents modes de transport. Nous parlons donc d'une logique de réseau », poursuit Kaat. « Différents réseaux s'interconnectent et les Points Mob en constituent les maillons importants. La commutation est facilitée, les gens peuvent découvrir par eux-mêmes quel est le trajet optimal pour parvenir à leur destination. »

Les Points Mob sont encore relativement nouveaux en Flandre. « Le but d'un Point Mob est de faciliter au maximum la commu-

Le but d'un Point Mob est de faciliter au maximum la commutation d'un moyen de transport à l'autre ou au sein d'un même moyen de transport.

tation d'un moyen de transport à l'autre ou au sein d'un même moyen de transport. Que ce soit du tram vers le bus ou de la voiture vers le train, les usagers ne peuvent pas rencontrer d'obstacles pour effectuer cette commutation. Un changement de mentalité doit également se produire », explique Kaat. « Et cela constitue un défi de taille. Les voyageurs abandonneront-ils leur voiture pour poursuivre leur voyage en combinant différents modes de transport ? Un Point Mob constitue un petit maillon, mais un maillon important, du transfert modal. Vous pouvez faciliter la commutation entre différents réseaux de transport et offrir ainsi une alternative à part entière pour une partie du trajet, mais il appartient au voyageur de faire des choix et au gouvernement de créer des alternatives de qualité. »

Boîte à outils

Pour inspirer le plus grand nombre possible d'intéressés, le Gouvernement

flamand a développé une boîte à outils permettant de concrétiser un certain nombre d'exigences en matière de performances. Ces exigences ont été définies pour l'installation de Points Mob de qualité et visent non seulement la mobilité, mais également des services complémentaires, la possibilité de les identifier et leur intégration spatiale. « Non seulement les autorités, mais également les entreprises et les particuliers peuvent y réfléchir », souligne Kaat. « Il existe différents types de Points Mob, du plus petit au plus grand. Un arrêt de bus comprenant un abri à vélos de qualité, par exemple, est également un Point Mob. »

Accessibilité de base

Les Points Mob s'intègrent entièrement dans la vision de De Werkvennootschap et du Gouvernement flamand en matière de mobilité. L'accessibilité de base occupe une position centrale dans cette vision, qui tend vers un système de transport multimodal dont la mobi-

lité combinée et les Points Mob font partie intégrante. Un transfert modal, au sein duquel la part du trafic automobile diminue au profit des modes transport en commun (ou de nouvelles formes de transport partagé) et vélo, est une nécessité absolue pour garantir la croissance économique, ainsi que l'accessibilité et la qualité de vie des zones résidentielles et d'emploi à l'avenir. L'un des objectifs du plan climatique flamand est également de développer un système de transport multimodal dans lequel on vise une part d'au moins 50 % des modes de transport durables pour les régions de transport très urbanisées d'Anvers, Gand et Périphérie flamande. •



Kaat Maes, chef de projet Points Mob

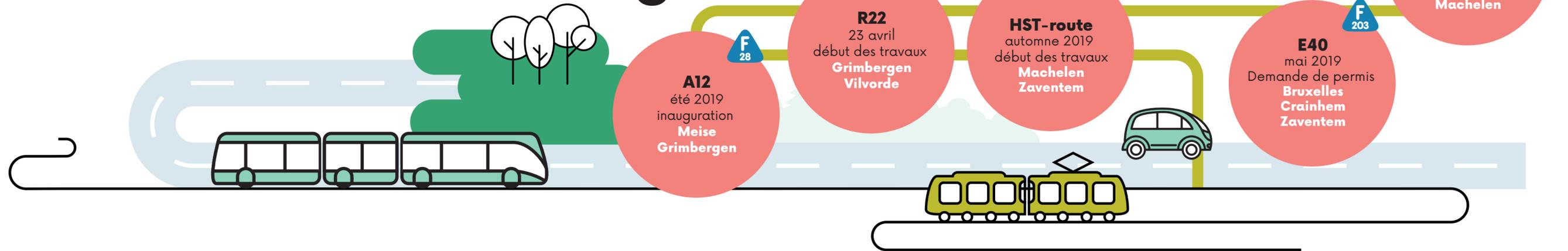
Qu'est-ce qu'un Point Mob ?

Dans un Point Mob, vous trouvez des alternatives valables à la voiture. Le Point Mob contribue ainsi à une mobilité plus durable. Un arrêt de bus ou de tram ou une gare de chemin de fer sont, par exemple, équipés de bornes de chargement, de voitures (électriques) partagées, de vélos partagés.

Certains Points Mob comprendront également d'autres équipements, comme un système de casiers pour des colis et des informations en temps réel sur les transports en commun.



Les étapes de Werken aan de Ring



Ring Nord

automne 2018
étude conceptuelle dans
le cadre de la recherche
d'autres solutions
(voir page 4)

printemps 2019
23 tables de discussion
'Werken aan de Ring'

juin 2019
publication
de la note de cadrage

été 2019
lancement du
plan RIE et ACAS

automne 2019
premiers résultats
du plan RIE et ACAS

2020
présentation
du projet PESR

Ring Est

automne 2018
étude

printemps 2019
discussion sur
les propositions Ring Est

juin 2019
conclusion de l'étude

été 2019
lancement
de l'étude « quick wins »

Quick Wins

N209
été 2019
entrée et sortie
Vilvoorde Koningslo
demande de permis

Henneau
automne 2019
RO – Henneulaan
demande de permis

A201 x R0, N8
étude en cours

Brabantnet

Ringtrambus

printemps 2019
soirées de discussion

mai 2019
début des travaux
sur Sint-Annalaan

automne 2019
Ringtrambus en action !

2019 - 2020
poursuite de l'aménagement
de voies de bus et de pistes
cyclables gratuites

Sneltram

printemps 2019
soirées de discussion

voortjaar 2019
coordination avec les communes
le long du tracé pour les aires
de stationnement incitatif et
les arrêts de bus

automne 2019
lancement du projet RIE
Sneltram-tracé

2020
demande de permis

Luchthaventram

printemps 2019
soirées de discussion
étude Luchthaventram-tracé
et étude l' Avenue Leopold III

automne 2019
lancement du projet RIE
Luchthaventram-tracé

2020
demande de permis

Héros du vélo à pleine vitesse

Cela fait un an que les Héros du vélo ont fait leur première apparition. L'objectif : accorder une attention particulière aux usagers de la route vulnérables et au rôle important que jouent les cyclistes dans la transition vers une mobilité plus durable. Cette année, nous mettons à nouveau en scène quelques nouveaux héros du vélo qui donnent le bon exemple.

Le 1er avril, nos cinq Héros du vélo ont donné le coup d'envoi de la campagne. Jessica, Bart, Klaus, Femke et Tania se sont engagés à laisser leur voiture à la maison autant que possible jusqu'au 28 juin et à effectuer leur trajet domicile-travail en vélo. Pendant la campagne, les Héros du vélo ont pu utiliser un vélo électrique. En échange, ils ont partagé leur expérience sur les réseaux sociaux. Mais également au sein de leur propre

« C'est chouette de voir qu'on n'est pas seul. Mais on peut être encore plus nombreux ! Allez, venez ! » Klaus

entreprise, les Héros du vélo ont mis au défi leurs collègues d'enfourcher eux-mêmes leur vélo. « Il y a beaucoup de navetteurs à vélo potentiels, il faut juste arriver à les convaincre ! », déclare Jessica.

Grâce à la campagne des Héros du vélo, nous sensibilisons à la mobilité de manière ludique. À partir d'exemples très concrets, de témoignages sincères et d'histoires qui donnent envie, nous

« 725 km de pur plaisir cycliste. Génial ! » Jessica

« Lorsque j'allais en voiture, il m'arrivait de faire l'impasse sur le petit déjeuner. Pour mon trajet à vélo, j'ai évidemment bien besoin de cette énergie. » Tania



Femke



Bart



Jessica



Klaus



Tania

Faire du vélo doit rester une expérience sereine

Wim Roels est le fondateur de Cycle Valley, une jeune entreprise qui a de l'enthousiasme et du dynamisme dans son ADN. Ils sont heureux de transmettre la passion du cyclisme à leurs clients en proposant des solutions de mobilité. Et ils partagent également cette passion avec nos Héros du vélo. Pendant 3 mois, les Héros ont testé les vélos de Cycle Valley et ont reçu des conseils personnalisés. La main-

tenance sur site et l'assistance dépannage 24/7 faisaient également partie du service fourni. « Faire du vélo doit être une expérience sereine », souligne Wim. Selon lui, le vélo est un produit très intéressant, car il est encore possible d'innover et de faire évoluer ce moyen de locomotion. « Nous ne sommes qu'au début de l'évolution du vélo », affirme encore Wim. •

Pour la campagne des Héros du vélo, nous avons collaboré avec Cyclevalley.be



Wim Roels van Cycle Valley

Véloroutes: mise à jour

Les véloroutes que nous réalisons dans le cadre des Travaux sur le Ring sont chacune un chaînon manquant important dans la Périphérie flamande et Bruxelles. Les véloroutes offrent une alternative rapide et de qualité au navetteur. Elles longent des axes majeurs vers Bruxelles et leur réalisation est prévue à court terme. La véloroute le long de l'A12 à Meise et Grimbergen est quasiment terminée. Les travaux battent leur plein pour la véloroute le long du Boulevard de la Woluwe à Crainhem et Zaventem. Il y aura aussi un tunnel cycliste sous la Chaussée de Louvain. Les travaux du pont cycliste TGV au-dessus du ring de Bruxelles vont bientôt démarrer. Pour la véloroute le long du canal à Vilvorde et Grimbergen, le début des travaux est également imminent.



Toutes les véloroutes ont une largeur de quatre mètres et sont croisées le moins possible par d'autres routes. En offrant assez d'espace de dépassement dans les deux sens, le vélo électrique et le speed pedelec peuvent dépasser les cyclistes normaux rapidement et en toute sécurité. Nous misons à fond sur le vélo, cela se voit également dans nos autres projets. Ainsi, plus de 30 km de pistes cyclables dédiées et sûres longeront l'itinéraire du Ringtrambus. Une partie est entre-temps déjà réalisée.

Pour une vue globale de nos véloroutes et de nos projets cyclistes, rendez-vous sur werkenaandering.be/fr/projects-infrastructure-cyclable

Véloroute à Dilbeek

Depuis quelque temps déjà, la province du Brabant flamand planche sur les études de la véloroute F2 à Dilbeek, entre Sint-Martens-Bodegem et la Région de Bruxelles-Capitale. Ce tronçon de la véloroute F2 longe le côté nord de la ligne de chemin de fer 50 sur une distance d'environ 8 kilomètres. Le reste de la véloroute sera réalisé dans le cadre des « Travaux sur le Ring ». Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la véloroute rejoint la F212 Asse - Jette par la ligne de chemin de fer 60.

Dans ce cadre, un moment d'information aura lieu le 29 octobre entre 17 h et 20 h au Centre Culturel de Dilbeek, dans la périphérie ouest. Plus d'infos sur werkenaandering.be/fr/reflechissez-avec-nous

F
Les héros du vélo sur les réseaux sociaux !
Facebook @FietsheldenBE
Instagram @Werkenaantering

avons mis le vélo à l'honneur comme alternative à la voiture. **Les Héros du vélo ont une vie plus intense** Se lever quinze minutes plus tôt fait partie du nouveau rituel quotidien des Héros du vélo. En outre, les Héros disent également qu'ils prennent tous le temps de déguster leur petit déjeuner, ce qui n'était pas le cas par le passé. L'arrivée au travail se passe bien pour tout le monde : se rafraîchir un coup, changer ses vêtements

de cyclisme pour des vêtements de travail, puis se mettre au travail l'esprit délogé. L'une des nombreuses conséquences positives des trajets quotidiens à vélo est que le vélo sort également de l'écurie pendant le weekend. Les véloroutes et les planificateurs d'itinéraires cyclables sont soumis à des tests intensifs. Et les Héros du vélo s'accordent tous sur un point : avec le vélo, vous êtes le maître de votre temps de déplacement.

Nouvelle action en septembre

Mi-septembre, nous lancerons une nouvelle campagne sur les Héros du vélo. Des nouveaux passionnés affronteront une aventure cycliste difficile et partageront leur héroïsme avec tout le monde. Voulez-vous être le premier informé de la nouvelle campagne ? Suivez-nous sur les réseaux sociaux ! •

Le Summer Challenge 2019 a incité 120 entreprises à enfourcher leur vélo



L'édition 2019 du Summer Challenge a eu lieu du 27 mai au 21 juin 2019. Dans cette compétition, des équipes d'au plus cinq collègues sont mises au défi de se rendre au travail le plus possible à vélo pendant un mois. 2 289 cyclistes ont participé, répartis dans 624 équipes appartenant à 120 entreprises. Chaque équipe a choisi elle-même son défi : effectuer 25 %, 50 %, 75 % ou 100 % de ses déplacements domicile-travail à vélo. En outre, un concours

de photos hebdomadaire a été organisé sur Facebook. Le plaisir de se rendre au travail à vélo et un sentiment de groupe maximum : vérifiez ! •

Voulez-vous en savoir plus sur le Summer Challenge ? Surfez sur biketowork.be.

Bike to Work est une initiative du Fietserbond, l'union des cyclistes flamande

481.067
km parcourus à vélo

2.289
participants

624
équipes

120
entreprises

84
tonnes de CO2 économisées



Mobicoachs Delphine Van Eeckhout et Freya De Muynck

Mobicoachs en action

Comment franchir le pas vers une approche durable de la mobilité des travailleurs ? Comment élaborer un plan d'action ? A-t-on besoin d'une politique cycliste et par où commencer ? Il ne s'agit là que de quelques-unes des nombreuses questions concernant la mobilité des travailleurs auxquelles les mobicoachs peuvent répondre. Les mobicoachs Freya De Muynck et Delphine Van Eeckhout répondent à ces questions pour la région 'Ring autour de Bruxelles'.

Comment procédez-vous ?

FREYA Nous commençons par une prise de contact, lors de laquelle nous nous présentons brièvement. Si une entreprise souhaite travailler avec nous, nous faisons un entretien préliminaire. Tous les employés concernés par le thème mobilité sont assis avec nous autour de la table. Ensemble, nous faisons le point sur la société. Nous étudions les problèmes, nous analysons les chiffres concernant la mobilité et nous demandons des données pertinentes telles que le nombre d'employés disposant d'une voiture de société et le nombre de places de parking. De plus, nous menons un sondage auprès des employés afin de connaître leurs déplacements quotidiens, leurs observations en ce qui concerne la mobilité durable et leur intérêt pour d'autres solutions. Après avoir traité toutes ces données, nous organisons une nouvelle rencontre. Nous présentons alors notre analyse en proposant un plan d'action contenant des mesures efficaces pour franchir

Nous sommes conscients que cette transition ne se fera pas en un clin d'œil, mais pouvons aller dans la bonne direction

le pas vers une mobilité tournée vers l'avenir.

Que remarquez-vous souvent dans les entreprises ?

DELPHINE D'une part, de nombreuses entreprises investissent dans le vélo. Les entreprises commencent à chercher des moyens d'utiliser de manière

plus flexible la voiture de société : une prime vélo, une voiture de société plus verte, etc. Le vélo est très populaire dans la politique de mobilité. D'autre part, la sécurité routière est très importante. Si une partie du trajet semble dangereuse, les travailleurs viennent au travail d'une autre façon. La sécurité sociale semble aussi très importante pour les travailleurs.

Quels sont les points sensibles et où voyez-vous des possibilités ?

FREYA Les quick wins représentent de grandes opportunités pour les entreprises. Pour le moment, de nombreuses entreprises ne

sont pas facilement accessibles, mais nous allons tout faire pour améliorer la situation grâce aux quick wins. Nous optimisons les trajets Bruxelles-Périphérie et Périphérie-Bruxelles. C'est important que les entreprises utilisent les quick wins pour bien se profiler par rapport aux jeunes potentiels. Les entreprises doivent oser regarder vers l'avenir. Nous sommes conscients que cette transition ne se fera pas en un clin d'œil, mais ensemble nous pouvons aller dans la bonne direction. ●

Sur la page 8 et 9, vous trouverez une vue d'ensemble de nos quick wins.

Que signifie le New Mobility Network ?

NEW MOBILITY NETWORK

Le New Mobility Network veut réveiller les entreprises et les aider à franchir le pas vers une mobilité tournée vers l'avenir.

L'organisation flamande De Werkvenootschap veut améliorer l'accessibilité et la qualité de vie de plusieurs régions flamandes. En plus des changements infrastructurels, il faut également évoluer vers un transport plus durable des marchandises et des travailleurs. Pas seulement en fonction des travaux à venir, mais aussi parce que les choses devront être différentes à l'avenir.

C'est ainsi que le New Mobility Network a vu le jour. Le New Mobility Network veut réveiller les entreprises et les aider à franchir le pas vers une mobilité tournée vers l'avenir. Ce passage à une nouvelle mobilité demande du temps et des efforts. Deux coachs de mobilité ont été désignés pour la région bruxelloise. Ils accompagnent les entreprises à travers des programmes de coaching et des ateliers sur mesure.

Plus d'infos sur newmobilitynetwork.be



À cheval vers une ville de Bruxelles plus verte

Situé au centre de Schaerbeek, le parc Josaphat est une oasis de verdure et de tranquillité. De tous les animaux qui ont élu domicile dans le parc, Domino, Taram, Vouziers, Camille et Gibrouille sont sans doute ceux qu'on remarque le plus. Car ces chevaux et ces ânes ont une mission spéciale dans et autour du parc : ce sont les collecteurs de déchets officiels du quartier. Nous avons demandé aux charretiers Philippe et Anthonov comment cela marche exactement.

Philippe est l'un des 5 charretiers des chevaux Domino, Taram et Vouziers. « Chaque jour, je parcours 15 km avec les animaux pour ramasser les déchets des habitants de Schaerbeek », dit-il fièrement. Et il ne le fait pas tout seul. Pendant que Philippe s'occupe des chevaux et dirige le chariot dans la bonne direction,

quelqu'un les accompagne à pied pour charger les sacs à ordures dans le chariot. « C'est assez fatiguant de faire tous ces kilomètres », confesse Anthonov, qui marche à côté du chariot, « mais l'air libre fait du bien et je ne connais pas le stress ». De plus, Philippe et Anthonov ont un travail très social, car partout

Chaque jour, je parcours 15 km avec les animaux pour ramasser les déchets des habitants de Schaerbeek



où ils vont, ils sont accueillis amicalement. Pendant leur ronde dans le parc Josaphat, chacun les salue chaleureusement, les enfants courent à côté des chevaux et les gens lèvent leur pouce en souriant.

Les ânes Camille et Gibrouille aident les jardiniers du parc. Ils vident les paniers des jardiniers et portent de la nourriture et des feuilles. C'est-à-dire si les ânes en ont envie. Parce qu'ils sont vraiment têtus. Dans le parc même,

il y a également une ronde avec les chevaux, mais la commune veut aller encore plus loin et maintenir le parc totalement exempt de CO₂.

Les véhicules communaux qui entrent dans le parc sont tous des véhicules hybrides. Et les plantes ne sont plus pulvérisées avec des produits chimiques, mais sont traitées avec d'autres plantes. En bref, ce parc est un poumon vert au cœur de la ville, où l'homme et les animaux contribuent à un Bruxelles plus vert. ●

L'artère bleue à travers Bruxelles

Comme c'est malheureusement le cas pour de nombreuses voies navigables, le canal de Bruxelles est également très pollué. Une des tâches du Port de Bruxelles étant de garder le canal propre, le bateau nettoyeur « Castor » a été acheté en 2006. Cette année, un deuxième bateau a été ajouté, le « Botia », et ensemble les bateaux nettoyeurs collectent tous les déchets flottant sur du canal.

Castor et Botia sont comparables à des balayeuses de voirie. Ils disposent tous les deux d'un réservoir pour recueillir les déchets. Botia dispose même d'un système de collecte des hydrocarbures, qu'il dépose chez une entreprise de traitement des hydrocarbures. En 2018, les bateaux ont collecté un volume de 195 mètres cubes de déchets flottants. Les déchets sont transférés dans de grands sacs et envoyés aux en-

Les mers et les océans plus propres commencent par des rivières et des canaux propres.

treprises de traitement. Le Port de Bruxelles a par ailleurs installé des « pièges », un système de récolte des déchets flottants sous les ponts du canal.

Quand il a plu, les bateaux nettoyeurs travaillent à plein régime. Le système d'égout ne peut pas avaler le surplus d'eau et le rejette dans le canal, amenant encore plus de déchets. Dans de tels moments, les employés du bateau trouvent de tout dans



l'eau ou dans les pièges : matelas, coffres-forts vides, épaves, un sac d'argent ...

Le Port de Bruxelles préférerait devoir utiliser moins de bateaux nettoyeurs. Par le biais de cam-

pagne de sensibilisation, le Port souhaite rappeler à tous de garder le canal propre, car rendre les mers et les océans plus propres commence par des rivières et des canaux propres. ●

Voyager en train

Voyager délibérément
à travers l'Europe

« Au début, le paysage est plat et doré, pour finir blanc et montagneux. Cela ne se passe pas soudainement, le processus de changement prend environ trois semaines.

Le train me mène de l'architecture imposante du Parlement à Budapest aux sommets blancs des Alpes. Ce furent des semaines d'extrêmes, mais j'ai pris le voyage en train en plein visage. Au sens figuré et de façon positive, bien sûr. »



Bratislava

« L'art, la culture, la nature et l'architecture ont été le fil conducteur de mon voyage en train, qui m'a conduit de Budapest à Nuremberg, en passant par Bratislava, Vienne, Melk, Salzbourg et Innsbruck.

Voyager en train a été un choix délibéré. Un choix de voyager de façon consciente. Ne pas se rabattre d'office sur l'avion, chercher des alternatives. Je n'ai pas de permis de conduire, le train est donc pour moi un moyen de

transport pratique. Mais lors de mon voyage en Europe, j'ai également ressenti le train comme aventureux, relaxant et inspirant. Ce furent des vacances merveilleuses, sans boue sur mes chaussures ou sans avoir à dormir dans une tente dans la cordillère des Andes. « Voyager en train n'est possible que d'une grande ville à l'autre » est un cliché que nous avons entendu souvent. Mais la preuve du contraire est donc bien là. »



Obersee, Nationalpark Berchtesgaden



Innsbruck

L'été passé, Bennie a traversé toute l'Europe en train. Vous pouvez lire son carnet de voyage complet ici : werkenaandering.be/fr/voyager-en-train

Bike Experience

(Re)découvrez le plaisir de rouler
à vélo à travers Bruxelles

Parcourir à vélo la capitale de l'Europe, cela semble merveilleux. En réalité, cependant, beaucoup de gens en ont peur et disent souvent que la ville n'est pas assez sûre. Seuls les cyclistes expérimentés prennent le risque de s'aventurer dans cette « jungle urbaine ». Bike Experience, une jeune startup au cœur de Bruxelles, a pris le guidon en mains et vous assure de devenir un véritable pro du vélo en deux étapes. La première étape vous fait participer à l'« Afterwork Bike Experience », où vous faites connaissance autour d'un verre et regardez ensemble les choses à faire et à ne pas faire pour faire du vélo à Bruxelles. Ensuite, vous prenez la route avec un coach personnel ! Au cours de cette deuxième étape, un cycliste expérimenté vous guidera et vous accompagnera



lors de trois excursions à vélo, aller-retour. Aller et revenir du travail par exemple. Cela semble bien, non ? Il y a encore mieux ! La participation est entièrement gratuite, et si vous n'avez pas de vélo, Bike Experience peut vous en louer un. Et si vous êtes bien mordu par le microbe, vous pouvez suivre une formation chez la startup pour devenir vous-même coach et motiver et guider d'autres enthousiastes du vélo. Au fait, la prochaine « Afterwork Bike Experience » a lieu le 5 juin.

bikeexperience.brussels

À vélo en Périphérie flamande

Vous avez peut-être déjà des projets, ou peut-être votre agenda est-il encore totalement libre. Dans ce dernier cas, nous avons une excellente suggestion : faites une surprenante promenade à vélo dans la belle Périphérie flamande.

Vous avez toujours voulu savoir comment Eddy Merckx se sentait sur son vélo ? Alors, le mieux est de partir de Meise. La route Eddy Merckx commence à l'ancienne usine de vélos du Cannibale et longe le Jardin Botanique National. L'endroit idéal pour une pause ou un pique-nique. Après ce repos bien mérité pour vos mollets, vous êtes prêt à gravir le Fluxenberg. Un effort qui vous donne une vue splendide !

Ceux qui aiment ne faire qu'un avec la nature peuvent suivre la Route du Canal. Vous pouvez commencer sur la Grand-Place à Vilvorde, puis parcourir les domaines de Drie Fonteinen et de Tangebeekbos.

La Route de Soignes commence à Overijse. De votre vélo, vous découvrirez les belles avenues (drèves) de la fo-

rêt de Soignes. Faites une pause en cours de route et visitez l'un des centres d'accueil de votre itinéraire, De Warandepoort, Druf ou la musée de la forêt Jan van Ruusbroec.

Les jambes vous démangent de découvrir la Périphérie Flamande à coups de pédale ? Ne manquez pas de jeter un coup d'œil au site web de Vlaanderen Fietsland et choisissez le parcours de votre randonnée cycliste.

vlaanderenfietsland.be



Promenade à vélo au Pajottenland © Lander Loeckx

Se promener dans la plus grande forêt de Belgique

Avec ses 4421 hectares, la forêt de Soignes est la plus grande zone forestière de Belgique. Elle réunit les trois régions de notre pays : les régions flamande, wallonne et de Bruxelles-capitale. Plus de la moitié de la forêt appartient à la Région flamande et s'étend sur les communes de Hoeillaert, Tervueren et Overijse. Une belle collection de 17000 arbres, dont certains ont plus de 200 ans, se trouve donc tout près de Bruxelles. Et les arbres d'une circonférence de 2,5 m à plus de 4 m ne se font pas rares. Bref, une forêt dont on peut être fier !

En raison de sa grande superficie, la forêt n'est pas seulement un habitat pour certains arbres et plantes, mais aussi pour une collection colorée d'animaux. Chevreuils, sangliers,

écureuils, chauves-souris, piverts... En mars 2019, même la rare martre des pins a été aperçue près de l'écoduc de Groenendaal qui traverse le Ring de Bruxelles. C'était très particulier, parce que jamais auparavant cette espèce n'avait été vue dans cette vaste zone forestière. La construction d'écoducs permet de limiter la fragmentation de la zone forestière. Et cela porte ses fruits.

Une promenade à travers la forêt vous mènera donc assurément à des rencontres intéressantes. Dans tous les cas, une balade en forêt est recommandée les jours (trop) chauds, car le feuillage dense laisse peu passer la lumière du soleil et il est agréable d'y rester au frais.

Itinéraires pédestres et cyclables et informations pratiques sur la forêt de Soignes : toerismevlaamsbrabant.be/fr/en/naturenbos.be/zoniënwoud

Écoduc de Groenendaal : werkenaandering.be/fr/ecoducdegroenendaal

MObIFEST

14-15 & 22
SEPTEMBRE '19

itinéraire
de découverte workshops
foodtrucks repair café vélos
héros du vélo

VILVORDE ~ HOEILAART ~ ZELLIK
werkenaandering.be/fr/mobifest



NEW
MOBILITY
NETWORK

