

	Rues cyclables / ICC / marquage	Stationnement vélo	Mobilier cycliste	Bancs	Mise en œuvre du PAVE	Eclairage place Dumon	Total
Anderlecht	236.069,97						236.069,97 €
Auderghem		18.547,97	10.000,00				28.547,97 €
Berchem-ste-Agathe							0,00 €
Bruxelles-Ville		29.845,40					29.845,40 €
Etterbeek							0,00 €
Evere			10.000,00				10.000,00 €
Forest	€ 250.000,00	26.005,60	9.608,00				285.613,60 €
Ganshoren		15.352,48	4.502,65				19.855,13 €
Ixelles	24.000,00	19.190,60		10.000,00			53.190,60 €
Jette		17.858,08	9.997,02				27.855,10 €
Koekelberg		7.475,84		709,67			8.185,51 €
Saint-Gilles	10.430,42	10.400,01	2.235,05				23.065,48 €
St-Josse-ten-Noode					15.509,27		15.509,27 €
Schaerbeek	5.330,05	23.333,24	6.292,00		364.670,00		399.625,29 €
Uccle		24.821,94					24.821,94 €
Watermael-Boitsfort	3.750,00						3.750,00 €
Woluwé-St-Lambert	47.190,00	12.514,65		10.000,00			69.704,65 €
Woluwé-St-Pierre	7.407,89	22.278,52	6.839,53			€ 209.784,25	246.310,19 €
Total	584.178,33 €	227.624,33 €	59.474,25 €	20.709,67 €	380.179,27 €	209.784,25 €	1.481.950,10 €

SOUTIEN REGIONAL AUX ACTIONS COMMUNALES DE MOBILITE 2017



INTRODUCTION

La mobilité conditionne directement la qualité de nos vies. Elle structure l'espace et l'aménagement urbain, elle a un impact sur la qualité de l'environnement, elle conditionne notre accès à l'ensemble des fonctions et à l'exercice de toutes les activités. La politique de mobilité se révèle donc fondamentale. De très nombreux acteurs sont concernés par sa mise en œuvre, dont notamment les Communes.

Adopté le 9 septembre 2010 par le Gouvernement régional, le Plan IRIS 2 vise à améliorer l'accessibilité de la Capitale par tous les modes, en particulier par les modes actifs (marche et vélo) et les transports publics. Une capitale rendue plus accessible est non seulement le gage d'un dynamisme économique et social, mais aussi celui d'une qualité de vie supérieure pour les habitants de la Région. L'objectif global d'IRIS 2 est de réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2018 par rapport à 2001.

Le renforcement de la collaboration entre Communes et Région est un gage de réussite pour rencontrer l'objectif du Plan IRIS 2. C'est pourquoi une série de mécanismes de soutien ont été élaborés par la Région à l'attention des Communes afin de les stimuler à œuvrer dans le sens d'une mobilité toujours plus durable.

La collaboration entre les Communes et la Région

La Région soutient les Communes et les actions qu'elles entreprennent pour mettre en œuvre leur politique de mobilité. Ce soutien prend la forme de subsides. La collaboration Commune-Région qui en résulte est au bénéfice de tous : la Commune, ses habitants, ses usagers et la cohérence de la politique de mobilité sur le territoire régional.

Et concrètement ?

La Région s'engage auprès des Communes qui le souhaitent. Le formulaire ci-après, intitulé « Soutien régional aux actions communales de mobilité - Appel à manifestation d'intérêt à l'attention des Communes bruxelloises », vous permet de signaler votre intérêt pour l'un ou l'autre des mécanismes de soutien mis en place pour l'année 2017. Ce document est à renvoyer selon les modalités qui y sont précisées. Le formulaire est suivi de fiches qui détaillent la portée de chaque mécanisme de soutien et qui vous permettent de remplir le formulaire en connaissance de cause.

Par retour de courrier, il sera confirmé auprès de chaque Commune ce qui pourra être effectivement pris en charge par la Région, en tenant compte notamment du nombre de Communes intéressées pour chaque mécanisme, et du budget disponible. Suite à une concertation entre la Commune et la Région, ces dernières s'engagent par voie de subsides en fonction des modalités retenues.

Pour certaines actions (Villages de la Mobilité, périmètres sans voitures/journée vélo, rangs à pied ou à vélo), des appels à projets spécifiques seront lancés ultérieurement.

Nous vous remercions par avance pour votre précieuse collaboration.

FORMULAIRE À RENVOYER AVANT LE 16 JANVIER 2017:

Commune de:

Bourgmestre ou Echevin responsable

Nom : Prénom :
Compétence :
Adresse :
Tél : Fax : E-mail :

Personne de contact dans l'administration communale

Nom : Prénom :
Service/ fonction :
Adresse :
Tél : Fax : E-mail :

Numéro de compte bancaire de l'administration communale sur lequel la/les éventuelle(s) subvention(s) sera/seront à verser

IBAN :

Cochez les mécanismes pour lesquels vous marquez un intérêt :

1. Vélo – équipements
 - Stationnement vélo sécurisé/non sécurisé (80% - 60% avec un maximum de 30.000 €)
 - Mobilier urbain pour cyclistes (max. 10.000 €)
2. Vélo – infrastructures
 - Rues cyclables
 - Itinéraires cyclables communaux
 - Marquage cyclables
3. Piétons – équipements
 - Bancs (max. 10.000 €)
4. Piétons – infrastructures
 - Mise en œuvre du PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public)
5. Sensibilisation (sélection de projets dans le cadre de jurys)
 - Village de la mobilité durant la Semaine de la Mobilité en septembre (max 12.000 €)
 - Périmètres sans voiture / journées vélo (max 10.000 €)
 - Rangs scolaires à pied ou à vélo (max 15.000 €)

Nom :

Signature :

SOUTIEN REGIONAL AUX ACTIONS COMMUNALES DE MOBILITE

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT À L'ATTENTION DES COMMUNES BRUXELLOISES

ADRESSES

Formulaire à renvoyer à :

<p>1^{er} exemplaire :</p> <p>Par courrier Cabinet du Ministre Pascal Smet Zenith Building Bld du Roi Albert II, 37 – 12^{ème} étage 1030 Bruxelles</p> <p>Ou par mail mvanwijnendaele@gov.brussels</p>	<p>2^{ème} exemplaire :</p> <p>Par courrier Mr. Philippe Barette, Directeur SPRB – Bruxelles Mobilité Direction Stratégie CCN - Rue du Progrès 80 bte 1 1035 Bruxelles</p> <p>Ou par mail pbarette@sprb.brussels</p>
---	--

CONTACTS UTILES A BRUXELLES MOBILITE

- Pour les questions d'ordre administratif :
Mélanie Masuy – 02/204.10.06 – mmasuy@sprb.brussels
- Pour les projets relatifs à la mise en œuvre du Plan vélo :
Frederik Depoortere – 02/204.21.59 – fdepoortere@sprb.brussels
- Pour les questions concernant les piétons :
Gregory Moors – 02/204.19.31 – gmoors@sprb.brussels
- Pour les actions dans le cadre de la Semaine de la Mobilité:
Christine Heine – 02/204.19.23 – chheine@sprb.brussels
- Pour les actions concernant les périmètres sans voiture / les journées vélo et concernant les rangs :
Sofie Walschap – 02/204.19.93 – swalschap@sprb.brussels

CONTACT UTILE A L'AGENCE RÉGIONALE DU STATIONNEMENT

Pour les questions concernant le stationnement vélo sécurisé, la centrale d'achats et Cycloparking :
Geoffey Usé – 02/563.39.51 - guse@parking.brussels

PLANNING

- 16/01/2017 : renvoi du formulaire à la Région à titre d'information
- 1/03/2017 : renvoi des projets détaillés (plans) à la Région
- 20/04/2017 : avis officiel de la Région (éligibilité des projets) aux Communes
- 15/08/2017 : date limite pour le renvoi des bons de commande
- 30/09/2017 : envoi des arrêtés au cabinet du Ministre

FICHE 1. EQUIPEMENTS VÉLO

1.1 STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ ET NON SÉCURISÉ

Afin de pouvoir utiliser de manière effective le vélo comme mode de déplacement, il est nécessaire d'aménager des places de stationnement vélo. Le Plan IRIS 2 prévoit à cet égard d'augmenter le nombre de parkings vélos, tant sécurisés que non sécurisés, au niveau des nœuds de connexion multimodaux, ainsi que dans les quartiers résidentiels.



Ainsi, un Plan régional de Stationnement vélos, qui fait partie intégrante du nouveau Plan régional de Stationnement, est en cours de préparation afin d'améliorer la politique de stationnement vélo.

Dans la poursuite du Plan vélo 2010-2015, il est prévu que le soutien de la politique cycliste à l'égard des Communes s'effectue par l'intermédiaire d'avenants à la convention cadre de mobilité liant la Région et les Communes. C'est dans ce cadre que la Région soutient les Communes au niveau de la politique communale de stationnement vélos. De plus, la Région et l'Agence régionale du Stationnement (ci-après "l'Agence") travaillent main dans la main pour augmenter le nombre de places des stationnement vélo dans les Communes

Plusieurs cas de figure sont possibles:

- Parkings vélos non sécurisés sur la voie publique (par exemple : U renversé...),
- Parkings vélos couverts mais non sécurisés sur la voie publique,
- Parkings vélos couverts et sécurisés sur la voie publique (box vélos),
- Parkings vélos au sein d'immeubles,
- ...

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit un plan localisant les places et les infrastructures de parkings vélos qu'elle souhaite réaliser sur son territoire et le soumet à la Région, qui se concertera ensuite avec l'Agence.
- La Commune suivra les recommandations du vade-mecum relatif aux aménagements des parkings vélos lors du choix et de l'installation des infrastructures. Le boxe vélo sera équipé de préférence d'un 'arceau vélo amélioré' avec un système de fixation pour les cadres de vélo.
- La Commune prend en charge une partie* du coût des infrastructures et en réalise l'installation.
- La Commune est invitée à confier la gestion des boxes vélo et d'autres parkings vélos sécurisés éventuels à l'Agence, qui développe Cycloparking, une plateforme de gestion pour tous types de stationnement vélo dans la Région.
- Si la Commune ne confie pas la gestion à l'Agence, le prix de location par an par place dans un boxe vélo ne peut pas être supérieur à 60€, le montant maximal déterminé par l'Agence.
- La Commune est invitée à adhérer à la centrale d'achats mise en place par l'Agence.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, elle communiquera au sujet du stationnement vélo dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...

Intervention de la Région :

- La Région finance une partie* de l'installation de places de stationnement **sécurisées**, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région et l'Agence.
- La Région finance 80% de l'installation de places de stationnement **non sécurisées**, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région.
 - Le paiement de la subvention s'effectue sur base des factures introduites auprès de la Région, selon les répartitions définies dans la présente fiche, et pour un montant total maximal de 30.000 €.
 - La Région met à disposition l'expertise des techniciens et spécialistes de l'administration régionale, pour ce qui concerne la localisation et le choix des infrastructures de parkings vélos.

Intervention de l'Agence régionale du Stationnement :

- L'Agence finance une partie* de l'installation de places de stationnement sécurisées, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région et l'Agence.
- Le paiement s'effectue en direct via la centrale d'achats.
- L'Agence met à disposition des Communes une centrale d'achats et coordonne la mise en œuvre de Cycloparking, la plateforme de gestion pour tous types de stationnement vélo dans la Région, gérée par l'asbl Cyclo.
- L'Agence met à disposition l'expertise des techniciens et spécialistes de son administration, pour ce qui concerne la localisation et le choix des infrastructures de parkings vélos.

*Répartition des frais entre la Région, l'Agence et les Communes :

Stationnement sécurisé	
1. Communes ayant confié la gestion du stationnement à l'Agence	Prise en charge financière à 100% . En fonction des budgets disponibles à l'Agence, financement soit à 100% par l'Agence, soit 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par l'Agence.
2. Communes participant au projet Cycloparking	En fonction des budgets disponibles à l'Agence, financement soit à 100% par l'Agence, soit 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par la Commune.
3. Communes ne confiant pas la gestion à l'Agence et ne participant pas à Cycloparking	Financement à hauteur de 60% par la Région (via un arrêté de subvention) et 40% par la Commune.
Stationnement non sécurisé	
	Financement à hauteur de 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par la Commune.

1.2 MOBILIER URBAIN POUR CYCLISTES



De petites attentions font la différence et montrent que votre Commune aime ses cyclistes. Cette fiche se concentre sur tous les types de mobilier urbain qui peuvent contribuer à rendre la pratique du vélo plus agréable. D'autres propositions de mobilier urbain créatif visant à améliorer le confort des cyclistes sont les bienvenues et seront étudiées au cas par cas.

La priorité à cet égard va à l'installation d'une *pompe à vélo* publique ou d'un *arceau parking vélos avec une pompe intégrée*, de préférence dans les lieux où les cyclistes sont nombreux à stationner leur vélo. L'installation d'une *station de réparation publique*, de préférence dans un lieu bien contrôlé, est également la bienvenue.

Le *repose-pied pour cyclistes* permet de rendre l'attente à un feu rouge plus agréable, lorsque par exemple le cycliste a l'habitude de lever sa selle assez haut, ou lorsqu'il transporte des enfants et qu'il lui est difficile de poser un pied à terre. Ici aussi, un parking vélos avec une barre d'appui peut être installé.

Des *fontaines* sont une belle attention pour les cyclistes (et les promeneurs), à installer de préférence au niveau des carrefours lorsque le cycliste est contraint d'attendre, près des infrastructures vélo, sur les places et sur les routes touristiques.

A certains endroits (fort fréquentés), un *compteur de vélos* peut être un bon moyen de communication vers les cyclistes et citoyens. Un compteur de vélos fournit non seulement des informations utiles aux responsables politiques, mais montre également aux non-cyclistes que des cyclistes y sont présents et qu'il faut en tenir compte. Un compteur de vélos est placé de préférence à un endroit fixe, mais un compteur mobile peut également permettre de faire des comptages afin de guider ou défendre de futurs choix politiques.

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit un plan des endroits susceptibles d'accueillir du mobilier urbain et le transmet à la Région.
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, elle communiquera au sujet du nouveau mobilier urbain dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...
- La Commune transmet les données récoltées par les compteurs de vélos à l'administration régionale.

Intervention de la Région :

- La Région finance le mobilier urbain pour cyclistes qui répond aux conditions susmentionnées. Le montant des dépenses est limité à 10.000 euros.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale.

FICHE 2. INFRASTRUCTURES VÉLO

Cette fiche traite des rues cyclables, des itinéraires cyclables communaux et des marquages vélo.

2.1 RUES CYCLABLES

La loi qui introduit la notion de « rue cyclable » dans l'Arrêté royal relatif au règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique du 1^{er} décembre 1975, ci-après dénommée Code de la route, est entrée en vigueur le 13 février 2012.

Une rue cyclable est une rue aménagée pour donner la priorité à la circulation des cyclistes. Dans la rue cyclable, des règles de comportement spécifiques à l'égard des cyclistes sont en vigueur : les véhicules motorisés y ont accès mais ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse dans une rue cyclable ne peut jamais dépasser les 30 kilomètres par heure. Une rue cyclable est signalée par un panneau de circulation qui indique le début et la fin du tronçon concerné.

Dans les rues cyclables, les cyclistes peuvent emprunter la voirie sur toute sa largeur lorsque celle-ci est en sens unique dans leur direction de circulation. Dans le cas d'une rue bidirectionnelle, le cycliste peut circuler uniquement sur toute la largeur de la partie droite.



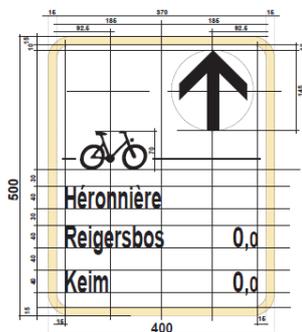
Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune doit avoir effectué un audit Bypad de sa politique cyclable.
- La Commune établit un plan des rues susceptibles d'être transformées en rues cyclables et le soumet à la Région.
- Lors du choix des rues, la Commune tiendra compte de la hiérarchie des voiries et du régime de vitesse en vigueur, et éventuellement des effets de porte. Dans un premier temps, les rues choisies font partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux ou communaux.
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à cette nouvelle réglementation. Concrètement, la Commune communiquera les rues cyclables dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux...

Intervention de la Région :

- Dans le cadre de l'aménagement des rues cyclables, et après accord de la Région sur le choix des voiries, la Région finance les panneaux et leur installation, ainsi que le marquage au sol si nécessaire. Sur base du plan et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la localisation des rues cyclables.

2.2 ITINÉRAIRES CYCLABLES COMMUNAUX



La Région a balisé la plupart des itinéraires cyclables régionaux (ICR). Ces itinéraires suivent principalement des routes locales et forment un réseau de routes utilitaires sûres, confortables et rapides qui couvrent l'ensemble de la Région.

Ce réseau peut être complété par des itinéraires cyclables communaux (ICC) ; certains d'entre eux sont déjà indiqués sur la carte vélo régionale. Ces itinéraires communaux densifient le réseau régional et assurent un réseau couvrant l'ensemble du territoire au niveau local.

Ces itinéraires longent des rues paisibles dans lesquelles des zones 30 sont implantées, ou empruntent des pistes cyclables lorsqu'une partie des itinéraires suit un axe plus important.

L'itinéraire est indiqué via une signalisation spécifique et un marquage au sol.

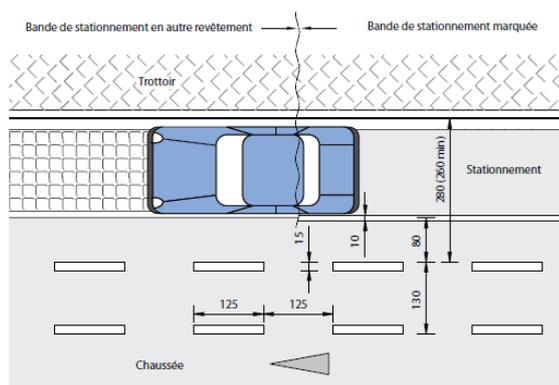
Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune doit avoir effectué un audit Bypad de sa politique cyclable.
- La Commune établit un plan des rues susceptibles d'être transformées en itinéraires cyclables communaux (ICC) et le transmet à la Région.
- La Commune définira ces itinéraires en concertation avec les acteurs locaux. Ces ICC doivent contribuer à densifier davantage le réseau d'itinéraires cyclables régionaux.
- Pour le fléchage, la Commune adopte la charte de fléchage rédigée par la Région. L'itinéraire est en outre indiqué via le marquage de logos et de doubles chevrons.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative aux nouveaux itinéraires. Concrètement, la commune communiquera les itinéraires cyclables communaux dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...

Intervention de la Région :

- La Région finance les panneaux, l'installation et le marquage dans le cadre de l'aménagement des itinéraires cyclables communaux. Sur base du plan et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la validation des itinéraires proposés.

2.3. MARQUAGES CYCLABLES



Des marquages au sol peuvent à court terme améliorer le confort des cyclistes dans de nombreuses rues communales. Ces marquages rendent les rues plus lisibles, ralentissent la circulation et garantissent une plus grande sécurité. Les marquages au sol sont vus sept fois plus que les signalisations verticales.

Lorsque la largeur de la route le permet, des pistes cyclables marquées peuvent être aménagées. Dans d'autres cas, une piste cyclable suggérée peut également contribuer à renforcer la sécurité du cycliste en lui accordant une place dans le trafic.

Dans les rues à forte inclinaison, un marquage spécifique peut également rendre le vélo plus agréable, même si aucun problème de fluidité du trafic ou de sécurité ne se présente directement.

Les marquages doivent être lisibles et évidents si l'on souhaite leur respect et leur compréhension par tous les usagers de la route. L'entretien peut également être prévu dans le cadre de ce subside, y compris l'entretien des itinéraires cyclables régionaux (ICR), la priorité étant donnée aux itinéraires ayant été aménagés il y a plus de 10 ans.

Conditions à remplir par Commune :

- La Commune doit avoir effectué un audit Bypad de sa politique cyclable.
- La Commune établit un plan des rues susceptibles de faire l'objet de marquages au sol pour les cyclistes et le transmet à la Région pour approbation.
- La Commune suivra le Vademecum de la Région lors de l'élaboration des plans. Dans le cas de l'entretien d'un ICR, la Commune demande les plans existants à la Région. Dans certains cas, ces plans devront être mis à jour selon les nouvelles normes (p.e. les doubles chevrons).
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative aux nouveaux marquages. Concrètement, la commune communiquera à ce sujet dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...

Intervention de la Région :

- La Région finance les marquages effectués conformément au Vademecum vélo. Sur base du plan et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale, notamment pour affiner les plans de marquage.

FICHE 3. BANCS



Comme précisé dans le Plan Piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale et au travers du GO10, l'espace public doit donner la possibilité de marcher mais également de s'arrêter, s'asseoir et flâner. Pour y parvenir, l'installation de bancs s'avère donc plus que nécessaire.

Des points de repos à peu près tous les 250 mètres sont particulièrement importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu leur âge, leur handicap et/ou leur condition physique. Dans cette optique, ces points de repos doivent être présents en suffisance dans l'espace public et certainement aux endroits où les piétons sont les plus nombreux à

circuler (réseau structurant piéton issu du PAVE, places, parcs). Ces bancs sont également l'occasion pour tous de prendre le temps de s'arrêter, flâner et profiter de la ville.

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune soumet à la Région pour approbation l'endroit précis où les bancs seront installés après avoir consulté les conseils de seniors et/ou de PMR pour connaître les lieux où les besoins sont les plus importants.
- Afin d'assurer un usage optimal de tous (y compris les PMR), les bancs installés doivent respecter les conditions suivantes (règles provenant du Cahier de l'Accessibilité piétonne) :
 - le banc est accessible de plain-pied ;
 - la hauteur d'assise du banc est de 45 cm au minimum ;
 - la surface assise du banc est la moins creuse possible ;
 - au moins un accoudoir est prévu (pour servir d'appui) d'un côté du banc ;
 - le banc est équipé d'un dossier ;
 - un espace libre de 90 x 150 cm est réservé à côté du banc pour permettre à une personne en chaise roulante d'y stationner.
- La Commune diffuse l'information relative à l'aménagement de nouveaux bancs via le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux...

Intervention de la Région :

- Le montant des dépenses est limité à 10.000 € par commune. Ce montant comprend l'achat des bancs avec ou sans pose (dans le cas où l'installation est exécutée par les ouvriers communaux). Le montant est octroyé sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la localisation de ces bancs.

FICHE 4. MISE EN ŒUVRE DU PAVE



La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées vise à donner aux personnes en situation de handicap les mêmes chances qu'aux autres de participer pleinement à tous les aspects de la vie. En la ratifiant, la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à prendre des mesures pour supprimer les obstacles et barrières à l'accessibilité de l'espace public, laquelle constitue un prérequis indispensable pour permettre aux citoyens en situation de handicap de pouvoir participer, en vertu du principe d'égalité des chances, à la vie économique, sociale, culturelle et récréative. Les communes ont en la matière un grand rôle à jouer en s'assurant que les entretiens

et nouveaux aménagements prévus sur leur territoire permettent à tous leurs usagers de se déplacer sans contrainte et en toute sécurité dans l'espace public.

Le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) a permis de définir un réseau piéton dans chaque commune réparti sur 3 niveaux (itinéraires principaux, itinéraires de liaison et maillage de base) ainsi que de diagnostiquer l'ensemble des non-conformités sur les espaces piétons (trottoirs, places, traversées piétonnes,..) par rapport aux règles en vigueur dans le RRU et le cahier de l'accessibilité piétonne.

Il est donc désormais plus aisé pour la commune de définir des priorités et de mettre en œuvre certaines recommandations du PAVE afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et d'ainsi faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (personnes handicapées, parents avec poussettes, livreurs,..).

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune doit avoir réalisé un PAVE.
- La Commune intervient en priorité sur ses itinéraires piétons principaux ou de liaison. Une intervention sur le maillage de base n'est envisagée que si la commune décide de résoudre une non-conformité bien définie sur l'ensemble de ses voiries (ex : contraster l'ensemble de ses potelets sur les trois types d'itinéraires piétons).
- Toutes les non-conformités identifiées dans le PAVE peuvent être prises en charge dans le cadre de cette subvention, à savoir :
 - contraster les potelets, poteaux, abribus,...
 - au droit de traversées piétonnes existantes, créer les inflexions permettant d'abaisser les bordures au niveau de la chaussée (bordures niveau 0) et ajouter les dispositifs podotactiles habituels (dalles de vigilance et dalles de guidage) ;
 - créer de nouvelles traversées piétonnes équipées des dispositifs de dalles à protubérance et de guidage. En la matière, les principes de sécurité routière doivent être respectés (retrait des 5m, création d'oreilles de trottoir,..) ;
 - modifier des hauteurs d'équipement (potelets avec hauteur inférieure à 80 cm ; cf. les boules rondes au sol,..) ;
 - déplacer des obstacles (poteaux, potelets,..) afin de disposer de largeurs de passage réglementaires ou de dégager la ligne guide naturelle des personnes déficientes visuelles ;
 - équiper les escaliers de mains courantes et/ou placer des dalles à protubérances en haut et en bas de ceux-ci ;

- faciliter le cheminement des personnes déficientes visuelles en ajoutant des dalles de guidage artificielles là où cela s'avère nécessaire ;
 - améliorer la qualité des places de stationnement pour personnes handicapées (largeur, longueur, marquage,..) et/ou leur accès vers le trottoir, ou en créer de nouvelles ;
 - améliorer la qualité du revêtement de sol (via entretien ou réaménagement) des trottoirs ou des traversées piétonnes ;
 - réduire le dévers des trottoirs à maximum 2% ;
 - élargir les trottoirs lorsque les largeurs de cheminement sont insuffisantes ;
 - remplacer les grilles afin d'assurer des vides d'au maximum 2 cm de large ou de diamètre.
- Toutes les interventions doivent être réalisées en respectant les règles issues du RRU et du cahier de l'accessibilité piétonne. Elles doivent également respecter les principes de sécurité routière repris dans le plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la RBC.
 - La Commune diffuse l'information et la communication relatives aux actions envisagées via le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux et en informera prioritairement les conseils actifs au sein de la commune (seniors, personnes handicapées,..).

Intervention de la Région :

- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment les actions de mise en accessibilité proposées par la Commune.
- La Région finance les actions de mise en accessibilité effectuées conformément au RRU et au cahier de l'accessibilité piétonne (à la fois l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées). Sur base des actions et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

FICHE 5. SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ DURABLE

5.1 VILLAGE DE LA MOBILITÉ



Dans le cadre du Dimanche sans voiture, la Région soutient les Communes dans l'organisation de « Mon village à la ville ». Il s'agit d'une zone de convivialité et de quiétude, identifiable par l'aménagement d'une pelouse, où prennent place des activités récréatives, culturelles, ludiques et citoyennes (jeux, repas partagés, ateliers, expressions libres, concerts, etc.).

« Mon village à la ville » comporte aussi un espace d'information et de sensibilisation à la mobilité durable, lieu de rencontre entre l'administration communale et les citoyens. La présence d'acteurs locaux impliqués dans la mobilité est souhaitée (stands, présentation d'initiatives

locales, etc.). Pour renforcer le volet « mobilité » du village, la Région encourage les Communes à lancer, durant la Semaine de la Mobilité, des tests de nouveaux aménagements : nouvelle zone 30, nouveau sens unique, nouvel aménagement de carrefour, nouvelle zone de livraison,... Ces tests doivent servir d'outil pour les Communes en vue, par exemple, d'informer les citoyens sur certains projets locaux de mobilité annoncés dans le PCM, d'initier des concertations avec des habitants pour envisager des solutions à des problèmes de mobilité rencontrés dans certains quartiers (trafic de transit, sécurité routière, cadre de vie,...). La Semaine de la Mobilité est en effet un moment idéal pour appuyer la communication autour de ces tests.

Conditions à remplir par la Commune :

Le projet doit être fédérateur. Pour ce faire :

- la proposition devra s'appuyer sur un réel projet local de mobilité développé par la Commune (réalisé, en voie de réalisation ou en préparation/discussion/test) et la localisation du village devra autant que possible y être liée ;
- la Commune est invitée à impliquer les citoyens et associations locales autour de ce projet local de mobilité qui constituera l'axe central du village.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière à ces deux aspects dans sa sélection.

Intervention de la Région :

La Région :

- octroie 12.000 € maximum par projet retenu ;
- met à disposition des Communes le logo de l'événement « Mon village à la ville » et les fichiers des affiches unilingues et bilingues (livrés en PDF dont l'actualisation et l'impression seront à charge des Communes participantes), des banderoles pour les barrières Nadar (disponibles sur demande auprès de Brulocalis (AVCB), mais en quantité limitée) ;
- les Communes prenant part à l'appel à projets pourront bénéficier d'un appui méthodologique au travers d'une rencontre de suivi avec Bruxelles Mobilité et Brulocalis.

Type de dépenses éligibles :

- équipements divers (panneaux, chasubles, cartes, brassards...);
- fournitures destinées à diffuser l'information ou à la sensibilisation (CD/DVD, leaflet...);
- location de matériel destiné à la réalisation de l'activité (matérialisation temporaire de dispositifs physiques en accord avec la zone de police, tentes...);
- prestations extérieures;
- gazon.

Type de dépenses inéligibles :

- les frais de personnel ou des salaires communaux;
- l'achat de nourriture (en général inéligible sauf exception motivée);
- les frais déjà couverts par un autre financement.

5.2 PÉRIMÈTRES SANS VOITURE / JOURNÉES VÉLO

Tous les sondages démontrent que les Bruxellois apprécient le Dimanche sans voiture et qu'une grande partie d'entre eux se montrerait favorable à ce que de tels événements se répètent plusieurs fois dans l'année.



Ce moment sans voiture constitue une occasion unique de jouir pleinement de la Région, de sa Commune, de son quartier, voire tout simplement de sa rue. Dans un périmètre complètement fermé à la circulation automobile, les habitants peuvent retrouver le plaisir de laisser jouer leurs enfants dehors sans craintes, de partager un repas « en rue » avec des voisins ou de déambuler en profitant du silence. C'est aussi une occasion unique pour mobiliser des associations locales autour de projets communs de réappropriation de l'espace public et pour entamer un débat sur la mobilité locale de demain.

C'est pourquoi la Région souhaite encourager les Communes qui le souhaitent à développer des *périmètres sans voiture* ou *une journée vélo* sur leur territoire, sur des zones plus ou moins restreintes.

Les *périmètres sans voiture* pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Bien évidemment, le premier d'entre eux est de limiter très strictement l'utilisation des voitures à l'intérieur d'un périmètre défini (voire de préférence de l'interdire complètement). Les projets doivent en outre mettre en avant la dimension mobilité. Dans ce cadre précis, les Communes sont tout à fait libres de décliner leur *périmètre sans voiture* et les activités qui seraient organisées à cette occasion selon leurs objectifs et priorités locaux. A titre d'exemple, ce moment sans voiture pourrait être mis à profit pour organiser une journée d'information sur un projet de mobilité bien précis ou des modes de déplacement alternatifs, des tests d'aménagement, un espace de détente et de jeux pour les enfants, etc.

Par ailleurs, l'organisation d'une *journée* spécifique de promotion *du vélo* pour un public ciblé au sein de la Commune est également encouragée. Une telle journée permet de montrer un nouvel aménagement cyclable aux habitants d'un quartier, mais peut aussi consister en une sortie organisée, un rallye, une balade guidée pour les écoles ou les travailleurs des entreprises. Un « marché du vélo » avec des stands de représentants du monde associatif du vélo et des activités de promotion du vélo (mise à disposition de draisennes, bike piming, slow bike contest,...) à un endroit stratégique au sein de la Commune est également envisageable.

Conditions à remplir par la Commune :

Le *périmètre sans voiture* ou *la journée vélo* doit contenir dans sa communication un volet réflexion/sensibilisation à la mobilité durable et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile.

Description d'un *périmètre sans voiture* et/ou d'une *journée vélo* :

- Le projet peut être mis en œuvre à n'importe quelle période de l'année, n'importe quel jour de la semaine, pendant une durée d'un ou plusieurs jours, consécutifs ou non, sur une zone plus ou moins limitée.
- Il ne doit pas forcément s'accompagner d'activités et animations coûteuses. Il peut être simplement considéré comme une occasion de rendre ponctuellement la rue aux habitants dans le but de sensibiliser ceux-ci à la réappropriation de l'espace public.

Ne peuvent pas être considérés comme *périmètres sans voiture* ou *journée vélo*:

Les événements commerciaux, sportifs ou culturels (braderies, brocantes, marchés annuels, 20 km de Bruxelles, etc.), même si ces événements nécessitent une limitation/interdiction de la circulation.

Intervention de la Région :

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la Commune de maximum 10.000 € visant à couvrir :

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...) ;
- les prestataires de services intervenant dans l'organisation du *périmètre sans voiture* ou de la *journée vélo* ;
- sous réserve d'approbation, les frais de nourriture en lien direct avec l'événement (ex : collation durable lors d'un rallye scolaire) peuvent être pris en charge dans le cadre d'une activité spécifique organisée en collaboration avec les écoles et/ou entreprises sises sur la Communes.

En aucun cas la subvention ne couvrira les frais de personnel de l'administration communale.

5.3 RANGS SCOLAIRES À PIED OU À VÉLO

Ce projet a pour objet d'encourager la Commune à développer des rangs à pied ou à vélo, au cours de l'année scolaire 2016 – 20167 ou 2017-2018.

Les rangs s'inscrivent dans la volonté des pouvoirs publics de développer la marche et le vélo, conformément au Plan IRIS 2 et aux Plans Vélo et Piéton de la Région.

Il s'agit de mettre en place dans les écoles primaires bruxelloises, au cours de l'année scolaire 2016-2017 ou 2017-2018, des rangs à pied ou à vélo entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, dans le cadre de sorties scolaires ou vers des activités extra-scolaires avec une volonté forte d'autonomisation du processus par les Communes et d'appropriation du service par l'école.

Le projet vise le transfert modal. Dans le cadre d'une sortie scolaire, il s'agit d'une alternative idéale pour les déplacements en bus, par exemple vers la piscine ou la bibliothèque.



Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit le(s) projet(s), a le rôle de porteur du projet et la responsabilité de sa construction avec tous les acteurs locaux, en ce compris son propre personnel (y compris ALE), les écoles et la police.
- La Commune s'engage à mettre un projet de rang en œuvre, soit le matin et/ou l'après-midi entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, soit dans le cadre d'activités scolaires, soit vers des activités extra-scolaires. Elle lance le projet de préférence durant la Semaine de la Mobilité 2017, mais également à tout autre moment pendant l'année scolaire 2016-2017 ou 2017-2018.
- Les rangs sont organisés si possible sans interruption hivernale.
- La Commune veillera à prendre les assurances nécessaires pour couvrir la responsabilité des participants au projet (accompagnateurs et élèves).
- La Commune s'associe au minimum à une école par projet (pas de concentration de plusieurs projets dans un établissement unique).
- La Commune veille à monter un projet avec des écoles de différents réseaux.
- La Commune tend à travailler avec des écoles voisines (par exemple des écoles francophones et néerlandophones qui seraient adossées).
- La Commune et l'(les) école(s) concernée(s) concrétisent leur démarche dans une charte.
- Le projet doit mobiliser les acteurs locaux actifs dans ce domaine au sein de la Commune et ailleurs, par exemple du personnel ALE.
- Il s'agit d'une collaboration entre plusieurs services communaux. Les services mobilité, prévention, instruction publique, extrascolaire, agenda 21... pourraient être associés au projet.
- La Commune désigne un responsable politique et un responsable administratif / coordinateur en son sein.
- La Commune consulte sa Zone de Police pour les aspects de sécurité routière liés au projet et précise les contacts qui sont assurés avec cette dernière (notamment pour l'identification du trajet, le choix de l'itinéraire et le balisage éventuel).
- La Commune veille à ce que le personnel chargé de l'encadrement des rangs dispose des compétences minimales requises pour ce type de tâche.

La Zone de Police dispense, en collaboration avec Brulocalis (ACVB), une formation à l'attention des accompagnateurs des rangs. Cette formation vise à donner aux accompagnateurs les éléments pour qu'ils puissent réaliser leur travail le plus convenablement possible et en toute sécurité.

Intervention de la Région :

La Région :

- est membre du Comité d'accompagnement et organise et coordonne les réunions ;
- gère les aspects financiers et les liens avec le Cabinet du Ministre en charge de la Mobilité ;
- fournit les chasubles et/ou casques pour les enfants des écoles concernées ;
- fournit la carte de localisation des élèves aux écoles retenues qui en font la demande ;
- organise les contacts presse ;
- octroie 15.000 € maximum par projet ;
- confie à Brulocalis (AVCB) le suivi administratif et pratique du projet.

Types de dépenses éligibles – liste non exhaustive :

- équipements divers;
- fournitures destinées à diffuser l'information ou à la sensibilisation (CD, DVD, leaflet ...);
- les assurances complémentaires ;
- les frais de personnel des accompagnateurs sur le terrain ;
- les services d'un prestataire extérieur (collaboration avec une association) ;
- les frais de communication et de nourriture liés à l'organisation d'un événement festif en rapport avec le lancement du projet ;
- les frais de fonctionnement ;
- l'achat de matériel nécessaire à la mise en place du rang et à son fonctionnement.

Types de dépenses non éligibles :

- les frais de personnel du coordinateur (pris en charge par la Commune) ;
- les frais déjà couverts par un autre financement.



SOUTIEN REGIONAL AUX ACTIONS COMMUNALES DE MOBILITE 2018



INTRODUCTION

La mobilité conditionne directement la qualité de nos vies. Elle structure l'espace et l'aménagement urbain, elle a un impact sur la qualité de l'environnement, elle conditionne notre accès à l'ensemble des fonctions et à l'exercice de toutes les activités. La politique de mobilité se révèle donc fondamentale. De très nombreux acteurs sont concernés par sa mise en œuvre, dont notamment les Communes.

Adopté le 9 septembre 2010 par le Gouvernement régional, le Plan IRIS 2 vise à améliorer l'accessibilité de la Capitale par tous les modes, en particulier par les modes actifs (marche et vélo) et les transports publics. Une capitale rendue plus accessible est non seulement le gage d'un dynamisme économique et social, mais aussi celui d'une qualité de vie supérieure pour les habitants de la Région. L'objectif global d'IRIS 2 est de réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2018 par rapport à 2001.

Le renforcement de la collaboration entre Communes et Région est un gage de réussite pour rencontrer l'objectif du Plan IRIS 2. C'est pourquoi une série de mécanismes de soutien ont été élaborés par la Région à l'attention des Communes afin de les stimuler à œuvrer dans le sens d'une mobilité toujours plus durable.

Cette collaboration entre Communes et Région est également au centre du processus d'élaboration du nouveau Plan Régional de Mobilité « Good Move » en cours.

La collaboration entre les Communes et la Région

La Région soutient les Communes et les actions qu'elles entreprennent pour mettre en œuvre leur politique de mobilité. Ce soutien prend la forme de subsides. La collaboration Commune-Région qui en résulte est au bénéfice de tous : la Commune, ses habitants, ses usagers et la cohérence de la politique de mobilité sur le territoire régional.

Et concrètement ?

La Région s'engage auprès des Communes qui le souhaitent. Le formulaire ci-après, intitulé « Soutien régional aux actions communales de mobilité - Appel à manifestation d'intérêt », vous permet de signaler votre intérêt pour l'un ou l'autre des mécanismes de soutien mis en place pour l'année 2018. Ce document est à renvoyer selon les modalités qui y sont précisées. Le formulaire est suivi de fiches qui détaillent la portée de chaque mécanisme de soutien et qui vous permettent de remplir le formulaire en connaissance de cause.

Par retour de courrier, il sera confirmé auprès de chaque Commune ce qui pourra être effectivement pris en charge par la Région, en tenant compte notamment du nombre de Communes intéressées pour chaque mécanisme, et du budget disponible. Suite à une concertation entre la Commune et la Région, ces dernières s'engagent par voie de subsides en fonction des modalités retenues.

Pour certaines actions (Villages de la Mobilité, living Brussels/journée vélo, rangs à pied ou à vélo), des appels à projets spécifiques seront lancés ultérieurement, en collaboration avec Brulocalis (AVCB).

Nous vous remercions par avance pour votre précieuse collaboration.

SOUTIEN REGIONAL AUX ACTIONS COMMUNALES DE MOBILITE

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT

FORMULAIRE À RENVOYER AVANT LE 12 JANVIER 2018:

Commune de:

Bourgmestre ou Echevin responsable

Nom : Prénom :
Compétence :
Adresse :
Tél : Fax : E-mail :

Personne de contact dans l'administration communale

Nom : Prénom :
Service/ fonction :
Adresse :
Tél : Fax : E-mail :

Cochez les mécanismes pour lesquels vous marquez un intérêt :

1. Vélo – équipements
 - Stationnement vélo sécurisé/non sécurisé (80% - 60% avec un maximum de 30.000 €)
 - Mobilier urbain pour cyclistes (max. 10.000 €)
2. Vélo – infrastructures
 - Rues cyclables
 - Itinéraires cyclables communaux
 - Marquage cyclables
3. Piétons – équipements
 - Bancs (max. 10.000 €)
4. Piétons – infrastructures
 - Mise en œuvre du PAVE (Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public)
5. Sensibilisation (sélection de projets dans le cadre de jurys)
 - Village de la mobilité durant la Semaine de la Mobilité en septembre (max 12.000 € / 15.000 €)
 - Living Brussels / journées vélo (max 10.000 €)
 - Rangs scolaires à pied ou à vélo (max 15.000 €)

Numéro(s) de compte bancaire de l'administration communale sur lequel la/les éventuelle(s) subvention(s) sera/seront à verser (s'il y a différents numéros de compte pour les différents projets, merci de le signaler)

IBAN :

Nom :

Signature :

SOUTIEN REGIONAL AUX ACTIONS COMMUNALES DE MOBILITE

APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT

ADRESSES

Formulaire à renvoyer à :

1 ^{er} exemplaire : Par mail mvanwijnendaele@gov.brussels	2 ^{ème} exemplaire : Par mail pbarette@sprb.brussels
---	--

CONTACTS UTILES A BRUXELLES MOBILITE

- Pour les questions d'ordre administratif :
Sofie Walschap - 02/204.19.93 – swalschap@sprb.brussels
- Pour les projets relatifs à la mise en œuvre du Plan vélo :
Frederik Depoortere – 02/204.21.59 – fdepoortere@sprb.brussels
- Pour les questions concernant les piétons :
Gregory Moors – 02/204.19.31 – gmoors@sprb.brussels
- Pour les actions dans le cadre de la Semaine de la Mobilité:
Christine Heine – 02/204.19.23 – chheine@sprb.brussels
- Pour les actions concernant les 'living Brussels' / les journées vélo et concernant les rangs :
Sofie Walschap – 02/204.19.93 – swalschap@sprb.brussels

CONTACT UTILE A L'AGENCE RÉGIONALE DU STATIONNEMENT

Pour les questions concernant le stationnement vélo sécurisé, la centrale d'achats et Cycloparking :
Geoffey Usé – 02/563.39.51 - guse@parking.brussels

PLANNING

- 12/01/2018 : renvoi du formulaire à la Région à titre d'information
- 1/03/2018 : renvoi des projets détaillés (plans) à la Région
- 20/04/2018 : avis officiel de la Région (éligibilité des projets) aux Communes
- 15/08/2018 : date limite pour le renvoi des bons de commande (**copie à amaertens@sprb.brussels**)
- 30/09/2018 : date limite pour l'envoi des projets d'arrêtés par Bruxelles Mobilité au cabinet du Ministre

FICHE 1. EQUIPEMENTS VÉLO

1.1 STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ ET NON SÉCURISÉ

Afin de pouvoir utiliser de manière effective le vélo comme mode de déplacement, il est nécessaire d'aménager des places de stationnement vélo. Le Plan IRIS 2 prévoit à cet égard d'augmenter le nombre de parkings vélos, tant sécurisés que non sécurisés, au niveau des nœuds de connexion multimodaux, ainsi que dans les quartiers résidentiels.



Ainsi, un Plan régional de Stationnement vélos, qui fait partie intégrante du nouveau Plan régional de Stationnement, est en cours de préparation afin d'améliorer la politique de stationnement vélo.

Dans la poursuite du Plan vélo 2010-2015, il est prévu que le soutien de la politique cycliste à l'égard des Communes s'effectue par l'intermédiaire d'avenants à la convention cadre de mobilité liant la Région et les Communes. C'est dans ce cadre que la Région soutient les Communes au niveau de la politique communale de stationnement vélos. De plus, la Région et l'Agence régionale du Stationnement (ci-après "l'Agence") travaillent main dans la main pour augmenter le nombre de places des stationnement vélo dans les Communes.

Plusieurs cas de figure sont possibles:

- Parkings vélos non sécurisés sur la voie publique (par exemple : U renversé...),
- Parkings vélos couverts mais non sécurisés sur la voie publique,
- Parkings vélos couverts et sécurisés sur la voie publique (box vélos),
- Parkings vélos au sein d'immeubles,
- ...

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit un plan localisant les places et les infrastructures de parkings vélos qu'elle souhaite réaliser sur son territoire et le soumet à la Région, qui se concertera ensuite avec l'Agence.
- La Commune suivra les recommandations du vade-mecum relatif aux aménagements des parkings vélos lors du choix et de l'installation des infrastructures. Le boxe vélo sera équipé de préférence d'un 'arceau vélo amélioré' avec un système de fixation pour les cadres de vélo.
- La Commune prend en charge une partie* du coût des infrastructures et en réalise l'installation.
- La Commune est invitée à confier la gestion des boxes vélo et d'autres parkings vélos sécurisés éventuels à l'Agence, qui développe Cycloparking, une plateforme de gestion pour tous types de stationnement vélo dans la Région.
- Si la Commune ne confie pas la gestion à l'Agence, le prix de location par an par place dans un boxe vélo ne peut pas être supérieur à 60€, le montant maximal déterminé par l'Agence.
- La Commune est invitée à adhérer à la centrale d'achats mise en place par l'Agence.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, elle communiquera au sujet du stationnement vélo dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...

Intervention de la Région :

- La Région finance une partie* de l'installation de places de stationnement **sécurisées**, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région et l'Agence.
- La Région finance 80% de l'installation de places de stationnement **non sécurisées**, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région.
- Le paiement de la subvention s'effectue sur base des factures introduites auprès de la Région, selon les répartitions définies dans la présente fiche, et pour un montant total maximal de 30.000 €.
- La Région met à disposition l'expertise des techniciens et spécialistes de l'administration régionale, pour ce qui concerne la localisation et le choix des infrastructures de parkings vélos.

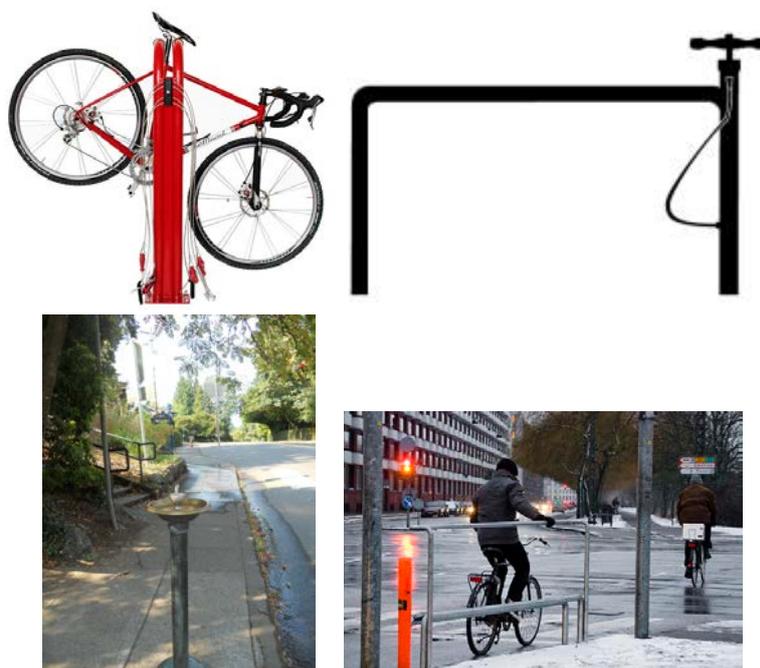
Intervention de l'Agence régionale du Stationnement :

- L'Agence finance une partie* de l'installation de places de stationnement sécurisées, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région et l'Agence.
- Le paiement s'effectue en direct via la centrale d'achats.
- L'Agence met à disposition des Communes une centrale d'achats et coordonne la mise en œuvre de Cycloparking, la plateforme de gestion pour tous types de stationnement vélo dans la Région, gérée par l'asbl Cyclo.
- L'Agence met à disposition l'expertise des techniciens et spécialistes de son administration, pour ce qui concerne la localisation et le choix des infrastructures de parkings vélos.

*Répartition des frais entre la Région, l'Agence et les Communes :

Stationnement sécurisé	
1. Communes ayant confié la gestion du stationnement à l'Agence	Prise en charge financière à 100% . En fonction des budgets disponibles à l'Agence, financement soit à 100% par l'Agence, soit 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par l'Agence.
2. Communes participant au projet Cycloparking	En fonction des budgets disponibles à l'Agence, financement soit à 100% par l'Agence, soit 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par la Commune.
3. Communes ne confiant pas la gestion à l'Agence et ne participant pas à Cycloparking	Financement à hauteur de 60% par la Région (via un arrêté de subvention) et 40% par la Commune.
Stationnement non sécurisé	
	Financement à hauteur de 80% par la Région (via un arrêté de subvention) et 20% par la Commune.

1.2 MOBILIER URBAIN POUR CYCLISTES



De petites attentions font la différence et montrent que votre Commune aime ses cyclistes. Cette fiche se concentre sur tous les types de mobilier urbain qui peuvent contribuer à rendre la pratique du vélo plus agréable. D'autres propositions de mobilier urbain créatif visant à améliorer le confort des cyclistes sont les bienvenues et seront étudiées au cas par cas.

La priorité à cet égard va à l'installation d'une *pompe à vélo* publique ou d'un *arceau parking vélos avec une pompe intégrée*, de préférence dans les lieux où les cyclistes sont nombreux à stationner leur vélo.

L'installation d'une *station de réparation publique*, de préférence dans un lieu bien contrôlé, est également la bienvenue.

Le *repose-pied pour cyclistes* permet de rendre l'attente à un feu rouge plus agréable, lorsque par exemple le cycliste a l'habitude de lever sa selle assez haut, ou lorsqu'il transporte des enfants et qu'il lui est difficile de poser un pied à terre. Ici aussi, un parking vélos avec une barre d'appui peut être installé.

Des *fontaines* sont une belle attention pour les cyclistes (et les promeneurs), à installer de préférence au niveau des carrefours lorsque le cycliste est contraint d'attendre, près des infrastructures vélo, sur les places et sur les routes touristiques.

A certains endroits (fort fréquentés), un *compteur de vélos* peut être un bon moyen de communication vers les cyclistes et citoyens. Un compteur de vélos fournit non seulement des informations utiles aux responsables politiques, mais montre également aux non-cyclistes que des cyclistes y sont présents et qu'il faut en tenir compte. Un compteur de vélos est placé de préférence à un endroit fixe, mais un compteur mobile peut également permettre de faire des comptages afin de guider ou défendre de futurs choix politiques.

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit un plan des endroits susceptibles d'accueillir du mobilier urbain et le transmet à la Région.
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, elle communiquera au sujet du nouveau mobilier urbain dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...
- La Commune transmet les données récoltées par les compteurs de vélos à l'administration régionale.

Intervention de la Région :

- La Région finance le mobilier urbain pour cyclistes qui répond aux conditions susmentionnées. Le montant des dépenses est limité à 10.000 euros.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale.

FICHE 2. INFRASTRUCTURES VÉLO

Cette fiche traite des rues cyclables, des itinéraires cyclables communaux et des marquages vélo.

2.1 RUES CYCLABLES

La loi qui introduit la notion de « rue cyclable » dans l'Arrêté royal relatif au règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique du 1^{er} décembre 1975, ci-après dénommée Code de la route, est entrée en vigueur le 13 février 2012.

Une rue cyclable est une rue aménagée pour donner la priorité à la circulation des cyclistes. Dans la rue cyclable, des règles de comportement spécifiques à l'égard des cyclistes sont en vigueur : les véhicules motorisés y ont accès mais ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse dans une rue cyclable ne peut jamais dépasser les 30 kilomètres par heure. Une rue cyclable est signalée par un panneau de circulation qui indique le début et la fin du tronçon concerné.

Dans les rues cyclables, les cyclistes peuvent emprunter la voirie sur toute sa largeur lorsque celle-ci est en sens unique dans leur direction de circulation. Dans le cas d'une rue bidirectionnelle, le cycliste peut circuler uniquement sur toute la largeur de la partie droite.



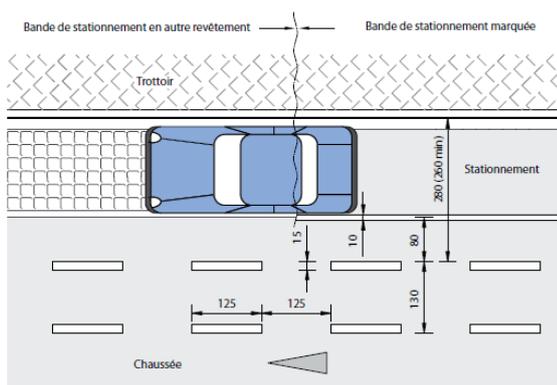
Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune doit avoir effectué un audit Bypad de sa politique cyclable.
- La Commune établit un plan des rues susceptibles d'être transformées en rues cyclables et le soumet à la Région.
- Lors du choix des rues, la Commune tiendra compte de la hiérarchie des voiries et du régime de vitesse en vigueur, et éventuellement des effets de porte. Dans un premier temps, les rues choisies font partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux ou communaux.
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative à cette nouvelle réglementation. Concrètement, la Commune communiquera les rues cyclables dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux...

Intervention de la Région :

- Dans le cadre de l'aménagement des rues cyclables, et après accord de la Région sur le choix des voiries, la Région finance les panneaux et leur installation, ainsi que le marquage au sol si nécessaire. Sur base du plan et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la localisation des rues cyclables.

2.3. MARQUAGES CYCLABLES



Des marquages au sol peuvent à court terme améliorer le confort des cyclistes dans de nombreuses rues communales. Ces marquages rendent les rues plus lisibles, ralentissent la circulation et garantissent une plus grande sécurité. Les marquages au sol sont vus sept fois plus que les signalisations verticales.

Lorsque la largeur de la route le permet, des pistes cyclables marquées peuvent être aménagées. Dans d'autres cas, une piste cyclable suggérée peut également contribuer à renforcer la sécurité du cycliste en lui accordant une place dans le trafic.

Dans les rues à forte inclinaison, un marquage spécifique peut également rendre le vélo plus agréable, même si aucun problème de fluidité du trafic ou de sécurité ne se présente directement.

Les marquages doivent être lisibles et évidents si l'on souhaite leur respect et leur compréhension par tous les usagers de la route. L'entretien peut également être prévu dans le cadre de ce subside, y compris l'entretien des itinéraires cyclables régionaux (ICR), la priorité étant donnée aux itinéraires ayant été aménagés il y a plus de 10 ans.

Conditions à remplir par Commune :

- La Commune doit avoir effectué un audit Bypad de sa politique cyclable.
- La Commune établit un plan des rues susceptibles de faire l'objet de marquages au sol pour les cyclistes et le transmet à la Région pour approbation.
- La Commune suivra le Vademecum vélo de la Région lors de l'élaboration des plans. Dans le cas de l'entretien d'un ICR, la Commune demande les plans existants à la Région. Dans certains cas, ces plans devront être mis à jour selon les nouvelles normes (p.e. les doubles chevrons).
- Pour l'établissement du plan, la Commune consultera également les groupes de cyclistes locaux.
- La Commune diffuse l'information et la communication relative aux nouveaux marquages. Concrètement, la commune communiquera à ce sujet dans le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux,...

Intervention de la Région :

- La Région finance les marquages effectués conformément au Vademecum vélo. Sur base du plan et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale, notamment pour affiner les plans de marquage.

FICHE 3. BANCS



Comme précisé dans le Plan Piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale et au travers du GO10, l'espace public doit donner la possibilité de marcher mais également de s'arrêter, s'asseoir et flâner. Pour y parvenir, l'installation de bancs s'avère donc plus que nécessaire.

Des points de repos à peu près tous les 250 mètres sont particulièrement importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu leur âge, leur handicap et/ou leur condition physique. Dans cette optique, ces points de repos doivent être présents en suffisance dans l'espace public et certainement aux endroits où les piétons sont les plus nombreux à

circuler (réseau structurant piéton issu du PAVE, places, parcs). Ces bancs sont également l'occasion pour tous de prendre le temps de s'arrêter, flâner et profiter de la ville.

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune soumet à la Région pour approbation l'endroit précis où les bancs seront installés après avoir consulté les conseils de seniors et/ou de PMR pour connaître les lieux où les besoins sont les plus importants.
- Afin d'assurer un usage optimal de tous (y compris les PMR), les bancs installés doivent respecter les conditions suivantes (règles provenant du Cahier de l'accessibilité piétonne) :
 - le banc est accessible de plain-pied ;
 - la hauteur d'assise du banc est de 45 cm au minimum ;
 - la surface assise du banc est la moins creuse possible ;
 - au moins un accoudoir est prévu (pour servir d'appui) d'un côté du banc ;
 - le banc est équipé d'un dossier ;
 - un espace libre de 90 x 150 cm est réservé à côté du banc pour permettre à une personne en chaise roulante d'y stationner.
- La Commune diffuse l'information relative à l'aménagement de nouveaux bancs via le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux...

Intervention de la Région :

- Le montant des dépenses est limité à 10.000 € par commune. Ce montant comprend l'achat des bancs avec ou sans pose (dans le cas où l'installation est exécutée par les ouvriers communaux). Le montant est octroyé sur base du plan établi par la Commune et validé par la Région.
- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment la localisation et le modèle de ces bancs.

FICHE 4. MISE EN ŒUVRE DU PAVE



La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées vise à donner aux personnes en situation de handicap les mêmes chances qu'aux autres de participer pleinement à tous les aspects de la vie publique. En la ratifiant, la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à prendre des mesures pour supprimer les obstacles et barrières à l'accessibilité de l'espace public, laquelle constitue un prérequis indispensable pour permettre aux citoyens en situation de handicap de pouvoir participer, en vertu du principe d'égalité des chances, à la vie économique, sociale, culturelle et récréative. Les communes ont en la matière un grand rôle à jouer en s'assurant que les entretiens

et nouveaux aménagements prévus sur leur territoire permettent à tous leurs usagers de se déplacer sans contrainte et en toute sécurité dans l'espace public.

Le plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) permet de définir un réseau piéton dans chaque commune réparti sur 3 niveaux (itinéraires principaux, itinéraires de liaison et maillage de base) ainsi que de diagnostiquer l'ensemble des non-conformités sur les espaces piétons (trottoirs, places, traversées piétonnes,..) par rapport aux règles en vigueur dans le RRU et le Cahier de l'accessibilité piétonne.

Il est donc désormais plus aisé pour la commune de définir des priorités et de mettre en œuvre certaines recommandations du PAVE afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et d'ainsi faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (personnes handicapées, parents avec poussettes, livreurs,..).

Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune doit avoir réalisé un PAVE.
- La Commune intervient en priorité sur ses itinéraires piétons principaux ou de liaison. Une intervention sur le maillage de base n'est envisagée que si la commune décide de résoudre une non-conformité bien définie sur l'ensemble de ses voiries (ex : contraster l'ensemble de ses potelets sur les trois types d'itinéraires piétons).
- Toutes les non-conformités identifiées dans le PAVE peuvent être prises en charge dans le cadre de cette subvention, à savoir :
 - contraster les potelets, poteaux, abribus,...
 - au droit de traversées piétonnes existantes, créer les inflexions permettant d'abaisser les bordures au niveau de la chaussée (bordures niveau 0) et ajouter les dispositifs podotactiles habituels (dalles de vigilance et dalles de guidage) ;
 - créer de nouvelles traversées piétonnes équipées des dispositifs de dalles à protubérance et de guidage. En la matière, les principes de sécurité routière doivent être respectés (retrait des 5m, création d'oreilles de trottoir,..) ;
 - modifier des hauteurs d'équipement (potelets avec hauteur inférieure à 80 cm ; cf. les boules rondes au sol,..) ;
 - déplacer des obstacles (poteaux, potelets,..) afin de disposer de largeurs de passage réglementaires ou de dégager la ligne guide naturelle des personnes déficientes visuelles ;

- équiper les escaliers de mains courantes et/ou placer des dalles à protubérances en haut et en bas de ceux-ci ;
 - faciliter le cheminement des personnes déficientes visuelles en ajoutant des dalles de guidage artificielles là où cela s'avère nécessaire ;
 - améliorer la qualité des places de stationnement pour personnes handicapées (largeur, longueur, marquage,..) et/ou leur accès vers le trottoir, ou en créer de nouvelles ;
 - améliorer la qualité du revêtement de sol (via entretien ou réaménagement) des trottoirs ou des traversées piétonnes ;
 - réduire le dévers des trottoirs à maximum 2% ;
 - élargir les trottoirs lorsque les largeurs de cheminement sont insuffisantes ;
 - remplacer les grilles afin d'assurer des vides d'au maximum 2 cm de large ou de diamètre.
- Toutes les interventions doivent être réalisées en respectant les règles issues du RRU et du Cahier de l'accessibilité piétonne. Elles doivent également respecter les principes de sécurité routière repris dans le plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la RBC.
 - La Commune diffuse l'information et la communication relatives aux actions envisagées via le bulletin d'information communal, sur son site internet, dans les médias locaux et en informera prioritairement les conseils actifs au sein de la commune (seniors, personnes handicapées,..).

Intervention de la Région :

- La Région met à disposition l'expertise des spécialistes de l'administration régionale en ce qui concerne notamment les actions de mise en accessibilité proposées par la Commune.
- La Région finance les actions de mise en accessibilité effectuées conformément au RRU et au Cahier de l'accessibilité piétonne (à la fois l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées). Sur base des actions et du budget proposés par la Commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

FICHE 5. SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ DURABLE

5.1 VILLAGE DE LA MOBILITÉ



Dans le cadre du Dimanche sans voiture et de la Semaine de la Mobilité, la Région soutient les Communes dans l'organisation de « Mon village à la ville ». Il s'agit d'une zone de convivialité et de quiétude, identifiable par l'aménagement d'une pelouse, où prennent place des activités récréatives, culturelles, ludiques et citoyennes (jeux, repas partagés, ateliers, expressions libres, concerts, etc.).

« Mon village à la ville » comporte aussi un espace d'information et de sensibilisation à la mobilité durable, lieu de rencontre entre l'administration communale et les citoyens. La présence d'acteurs locaux impliqués dans la mobilité

est indispensable (stands, présentation d'initiatives locales, etc.). Pour renforcer le volet « mobilité » et « espace public » du village, la Région encourage les Communes à lancer par le biais des tests de nouveaux aménagements : nouvelle zone 30, nouveau sens unique, nouvel aménagement de carrefour, nouvelle zone de livraison,... Ces tests doivent servir d'outil pour les Communes en vue, par exemple, d'informer les citoyens sur certains projets locaux de mobilité annoncés dans le PCM, d'initier des concertations avec des habitants pour envisager des solutions à des problèmes de mobilité rencontrés dans certains quartiers (trafic de transit, sécurité routière, cadre de vie,...). La Semaine de la Mobilité est en effet un moment idéal pour appuyer la communication autour de ces tests.

Les Communes désireuses d'étendre leur projet « Mon village à la ville » dans le temps peuvent le faire en offrant ainsi cet espace de quiétude aux citoyens avant ou après le Dimanche sans voiture.

Conditions à remplir par la Commune :

Le projet doit être fédérateur. Pour ce faire :

- la proposition devra s'appuyer sur un réel projet local de mobilité ou d'espace public développé par la Commune (réalisé, en voie de réalisation ou en préparation/discussion/test) et la localisation du village devra autant que possible y être liée ;
- la Commune est invitée à impliquer les citoyens et associations locales autour de ce projet local de mobilité qui constituera l'axe central du village.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière à ces deux aspects dans sa sélection.

Intervention de la Région :

La Région :

- octroie 12.000 € maximum par projet retenu qui se déroule uniquement durant le Dimanche sans voiture et 15.000 € maximum par projet étendu dans le temps ;
- met à disposition des Communes le logo de l'événement « Mon village à la ville » et les fichiers des affiches unilingues et bilingues (livrés en PDF dont l'actualisation et l'impression seront à charge des Communes participantes), des banderoles pour les barrières Nadar (disponibles sur demande auprès de Brulocalis (AVCB), mais en quantité limitée) ;
- les Communes prenant part à l'appel à projets pourront bénéficier d'un appui méthodologique au travers d'une rencontre de suivi avec Bruxelles Mobilité et Brulocalis.

Type de dépenses éligibles :

- équipements divers (panneaux, chasubles, cartes...);
- fournitures destinées à diffuser l'information ou à la sensibilisation (CD/DVD, leaflet...);
- location de matériel destiné à la réalisation de l'activité (matérialisation temporaire de dispositifs physiques en accord avec la zone de police, tentes...);
- prestations extérieures;
- gazon.

Certaines de ces dépenses sont plafonnées.

Type de dépenses inéligibles :

- les frais de personnel ou des salaires communaux;
- l'achat de nourriture (en général inéligible sauf exception motivée);
- les frais déjà couverts par un autre financement.

5.2 LIVING BRUSSELS / JOURNÉES VÉLO

Tous les sondages démontrent que les Bruxellois apprécient le Dimanche sans voiture et qu'une grande partie d'entre eux se montrerait favorable à ce que de tels événements se répètent plusieurs fois dans l'année.



Ce moment sans voiture constitue une occasion unique de jouir pleinement de la Région, de sa Commune, de son quartier, voire tout simplement de sa rue. Dans un périmètre complètement fermé à la circulation automobile, les habitants peuvent retrouver le plaisir de laisser jouer leurs enfants dehors sans craintes, de partager un repas « en rue » avec des voisins ou de déambuler en profitant du silence. C'est aussi une occasion unique pour mobiliser des associations locales autour de projets communs de réappropriation de l'espace public et pour entamer un débat sur la mobilité locale de demain.

C'est pourquoi la Région souhaite encourager les Communes qui le souhaitent à développer un projet *living Brussels* ou *une journée vélo* sur leur territoire, sur des zones plus ou moins restreintes.

Les projets *living Brussels* pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Bien évidemment, le premier d'entre eux est de limiter très strictement l'utilisation des voitures à l'intérieur d'un périmètre défini (voire de préférence de l'interdire complètement). Les projets doivent en outre mettre en avant les dimensions mobilité et espace public. Dans ce cadre précis, les Communes sont tout à fait libres de décliner leur *living Brussels* et les activités qui seraient organisées à cette occasion selon leurs objectifs et priorités locaux. A titre d'exemple, ce moment sans voiture pourrait être mis à profit pour organiser une journée d'information sur un projet de mobilité bien précis ou des modes de déplacement alternatifs, des tests d'aménagement, un espace de détente et de jeux pour les enfants, etc.

Par ailleurs, l'organisation d'une *journée* spécifique de promotion *du vélo* pour un public ciblé au sein de la Commune est également encouragée. Une telle journée permet de montrer un nouvel aménagement cyclable aux habitants d'un quartier, mais peut aussi consister en une sortie organisée, un rallye, une balade guidée pour les écoles ou les travailleurs des entreprises. Un « marché du vélo » avec des stands de représentants du monde associatif du vélo et des activités de promotion du vélo (mise à disposition de draisennes, bike pimping, slow bike contest,...) à un endroit stratégique au sein de la Commune est également envisageable.

De plus, la Région souhaite étendre son action 'Be bright, use a light' et y associer les communes.

Conditions à remplir par la Commune :

Le *living Brussels* ou la *journée vélo* doit contenir dans sa communication un volet réflexion/sensibilisation à la mobilité durable et l'utilisation de l'espace public, et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile.

Description d'un *living Brussels* et/ou d'une *journée vélo* :

- Le projet peut être mis en œuvre à n'importe quelle période de l'année, n'importe quel jour de la semaine, pendant une durée d'un ou plusieurs jours, consécutifs ou non, sur une zone plus ou moins limitée.
- Il ne doit pas forcément s'accompagner d'activités et animations coûteuses. Il peut être simplement considéré comme une occasion de rendre ponctuellement la rue aux habitants dans le but de sensibiliser ceux-ci à la réappropriation de l'espace public.

Ne peuvent pas être considérés comme *living Brussels* ou *journée vélo*:

Les événements commerciaux, sportifs ou culturels (braderies, brocantes, marchés annuels, 20 km de Bruxelles, etc.), même si ces événements nécessitent une limitation/interdiction de la circulation.

Intervention de la Région :

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la Commune de maximum 10.000 € visant à couvrir :

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...);
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...);
- les prestataires de services intervenant dans l'organisation du *living Brussels* ou de *la journée vélo*.

En aucun cas la subvention ne couvrira les frais de personnel de l'administration communale.

5.3 RANGS SCOLAIRES À PIED OU À VÉLO

Ce projet a pour objet d'encourager la Commune à développer des rangs à pied ou à vélo, au cours de l'année scolaire 2017 – 2018 ou 2018-2019.

Les rangs s'inscrivent dans la volonté des pouvoirs publics de développer la marche et le vélo, conformément au Plan IRIS 2 et aux Plans Vélo et Piéton de la Région.

Il s'agit de mettre en place dans les écoles primaires et secondaires bruxelloises, au cours de l'année scolaire 2017-2018 ou 2018-2019, des rangs à pied ou à vélo entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, dans le cadre de sorties scolaires ou vers des activités extra-scolaires avec une volonté forte d'autonomisation du processus par les Communes et d'appropriation du service par l'école.

Le projet vise le transfert modal. Dans le cadre d'une sortie scolaire, il s'agit d'une alternative idéale pour les déplacements en bus, par exemple vers la piscine ou la bibliothèque.



Conditions à remplir par la Commune :

- La Commune établit le(s) projet(s), a le rôle de porteur du projet et la responsabilité de sa construction avec tous les acteurs locaux, en ce compris son propre personnel (y compris ALE), les écoles et la police.
- La Commune s'engage à mettre un projet de rang en œuvre, soit le matin et/ou l'après-midi entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, soit dans le cadre d'activités scolaires, soit vers des activités extra-scolaires. Elle lance le projet de préférence durant la Semaine de la Mobilité 2018, mais également à tout autre moment pendant l'année scolaire 2017-2018 ou 2018-2019.
- Les rangs sont organisés si possible sans interruption hivernale.
- La Commune veillera à prendre les assurances nécessaires pour couvrir la responsabilité des participants au projet (accompagnateurs et élèves).
- La Commune s'associe au minimum à une école par projet (pas de concentration de plusieurs projets dans un établissement unique).
- La Commune veille à monter un projet avec des écoles de différents réseaux.
- La Commune tend à travailler avec des écoles voisines (par exemple des écoles francophones et néerlandophones qui seraient adossées).
- La Commune et l'(les) école(s) concernée(s) concrétisent leur démarche dans une charte.
- Le projet doit mobiliser les acteurs locaux actifs dans ce domaine au sein de la Commune et ailleurs, par exemple du personnel ALE.
- Il s'agit d'une collaboration entre plusieurs services communaux. Les services mobilité, prévention, instruction publique, extrascolaire, agenda 21... pourraient être associés au projet.
- La Commune désigne un responsable politique et un responsable administratif / coordinateur en son sein.
- La Commune consulte sa Zone de Police pour les aspects de sécurité routière liés au projet et précise les contacts qui sont assurés avec cette dernière (notamment pour l'identification du trajet, le choix de l'itinéraire et le balisage éventuel).
- La Commune veille à ce que le personnel chargé de l'encadrement des rangs dispose des compétences minimales requises pour ce type de tâche.

La Zone de Police dispense, en collaboration avec Brulocalis (ACVB), une formation à l'attention des accompagnateurs des rangs. Cette formation vise à donner aux accompagnateurs les éléments pour qu'ils puissent réaliser leur travail le plus convenablement possible et en toute sécurité.

Intervention de la Région :

La Région :

- fournit les chasubles et/ou casques pour les enfants des écoles concernées ;
- fournit la carte de localisation des élèves aux écoles retenues qui en font la demande ;
- octroie 15.000 € maximum par projet.

Types de dépenses éligibles – liste non exhaustive :

- équipements divers;
- fournitures destinées à diffuser l'information ou à la sensibilisation (CD, DVD, leaflet ...);
- les assurances complémentaires ;
- les frais de personnel des accompagnateurs sur le terrain ;
- les services d'un prestataire extérieur (collaboration avec une association) ;
- les frais de communication et de nourriture liés à l'organisation d'un événement festif en rapport avec le lancement du projet ;
- les frais de fonctionnement ;
- l'achat de matériel nécessaire à la mise en place du rang et à son fonctionnement.

Types de dépenses non éligibles :

- les frais de personnel du coordinateur (pris en charge par la Commune) ;
- les frais déjà couverts par un autre financement.