



Alternatives à l'étude pour le Ring de Bruxelles

Outre les nombreux investissements pour les transports en commun, les véloroutes et la viabilité dans la région du Ring, le programme des Travaux du Ring inclut le réaménagement du Ring en lui-même. De Werkvennootschap prévoit d'investir dans la viabilité, les liaisons vertes, les liaisons cyclables et les transports en commun. Cela implique une série de procédures et, actuellement, l'analyse de plusieurs alternatives.

Objectifs

Pour le réaménagement du Ring, un processus de planification intégré a été mis en place, nécessaire pour modifier les destinations des transports en commun à l'aide d'un nouveau plan d'exécution spatial (PES). Nous y formulons une série d'objectifs autour de la sécurité routière et de la fluidité du trafic, de la qualité de vie, de l'accès

multimodal et de l'intégration paysagère.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons rédigé un plan de base. Pour le réaménagement du Ring, un avant-projet prévoit une séparation entre circulation de transit et circulation locale, avec respectivement trois et deux bandes dans chaque direction, ainsi que la création de connexions (écoducs) au

dessus du Ring, l'aménagement de liaisons cyclables sur et sous le Ring, l'amélioration du réseau vert et bleu,...

Ce processus intégré de planification nécessite la participation de la population, des communes, des groupes d'intérêts et de toutes les autres parties concernées. En juin et en juillet 2018, nous avons organisé une consultation publique. Nous avons étudié les différents avis collectés et, sur cette base, avons formulé une série d'alternatives.

Ces alternatives, en cours d'analyse, sont une autre façon d'atteindre nos objectifs : le nombre de bandes de circulation, les modifications éventuelles par rapport au profil en long (hauteur du Ring par rapport à son environnement), les zones du

Nous avons étudié les différents avis collectés lors de cette consultation et, sur base de ces avis, nous avons formulé une série d'alternatives au plan de base.

Ring que l'on pourrait couvrir ou le nombre et l'emplacement des bretelles d'accès au Ring.

Toutes les alternatives sont étudiées

Pour le moment, nous analysons ces alternatives en termes de faisabilité technique. Nous essayons également de déterminer dans quelle mesure elles pourraient répondre à nos objectifs. Les alternatives jugées raisonnables seront ensuite évaluées dans une Étude d'Incidence Environnementale (EIE) indépendante afin de déterminer les effets potentiels de certaines activités ou opérations sur l'homme et l'environnement. Grâce à une analyse coûts-avantages (ACA), nous déterminerons les coûts et avantages non seulement financiers et économiques des différentes alternatives, mais aussi sociaux en matière de viabilité, de qualité de l'air, de nuisances sonores et encore plus. L'EIE et l'ACA seront toutes deux bouclées aux environs de l'été 2019.

Sur base de ces deux études, le gouvernement flamand établira provisoirement un projet de PESR (Plan d'exécution spatial régional) conforme à l'alternative retenue, qui fera ensuite l'objet d'une consultation publique. ●



Cher lecteur, _____

L'année dernière, nous avons collecté énormément d'avis, de remarques, d'idées, de suggestions et de réactions concernant les Travaux du Ring de Bruxelles, ce qui nous a permis d'en orienter le programme. Nous accordons énormément d'importance à ce que pensent les communes, groupes d'action, organisations de la société civile, usagers de la route et résidents de la région. C'est pourquoi nous tentons de formuler une série d'alternatives sur la base de ces idées et réactions. Des recherches nous permettront ensuite de mieux comprendre les effets de ces différentes alternatives. Rendez-vous à la première page de ce journal pour en apprendre davantage sur les différentes alternatives et sur les prochaines étapes de notre programme.

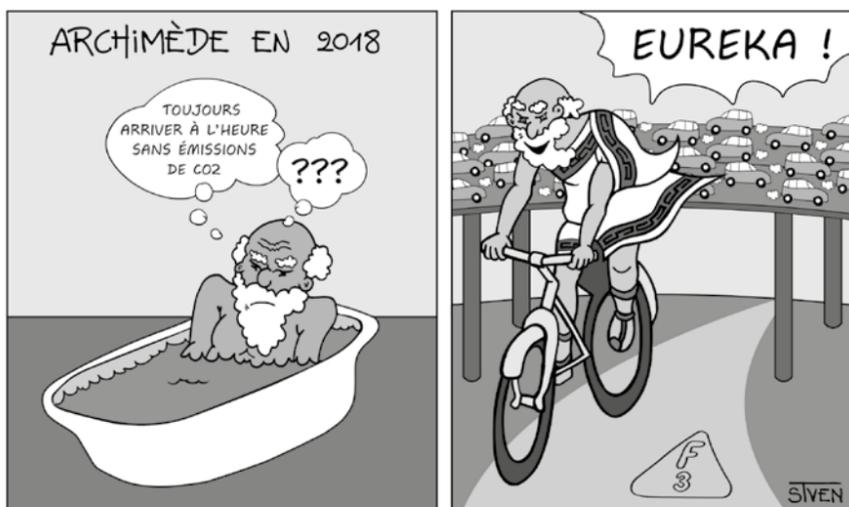
Depuis la dernière édition de ce journal, les travaux d'aménagement de la première véloroute des Travaux du Ring, le long de l'A12 à Meise et Grimbergen, ont débuté. D'ici la prochaine édition, en juin 2019, nous aurons entamé l'aménagement de quatre autres véloroutes. Ces dernières mesurent quatre mètres de large et croisent aussi peu que possible les autres routes. Nous souhaitons ainsi permettre aux usagers d'utiliser leur vélo facilement et en toute sécurité pour rejoindre Bruxelles ou sa périphérie nord.

Cet été, les travaux ont également débuté pour le Ringtrambus, la première des trois lignes du Brabantnet. À Vilvorde, nous avons entamé l'aménagement de pistes cyclables séparées qui longeront le tracé du Ringtrambus. Au total, nous prévoyons environ 60 km d'infrastructures cyclables. Dans les prochaines années, nous aménagerons également 16 km de bandes réservées au Ringtrambus, qui commencera à circuler au printemps 2019. Rendez-vous aux pages 4-5 pour tout découvrir à ce sujet.

Nous souhaitons vous informer de l'évolution des Travaux du Ring. Nous publions ce journal deux fois par an, mais ce n'est pas tout. Peut-être avez-vous déjà participé à une séance d'information ou à une soirée table ronde sur les Travaux du Ring. Dès le mois de février, nous relancerons nos séances d'information, aussi dans votre quartier. Nous vous donnerons alors davantage d'explications concernant l'état d'avancement de notre programme et répondrons à toutes vos questions. Vous retrouverez l'agenda complet de nos séances à l'arrière de ce journal. Bonne lecture et à bientôt !

Wouter Casteels

General Manager, De Werkvennootschap



Éditeur responsable Wouter Casteels, p/a. Botanic Tower, Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel • **Rédacteur en chef** Brigitte Lossy en Marijn Struyf - De Werkvennootschap • **Coordination éditoriale** Annelies Cousserier - Billie Bonkers • **Edition finale** Marleen Van Der Plas - Billie Bonkers • **Editeurs** Annelies Cousserier, Annelies Dickens, Joëlle Heirbaut - Billie Bonkers, Marijn Struyf - De Werkvennootschap • **Design** Bennie De Meulemeester - Billie Bonkers • **Illustration** Louize Perdieu • **Cartoon** Sven Struyf • **Infos et commentaires** info@werkenaandering.be
Plus d'informations et de nouvelles peuvent être trouvées sur werkenaandering.be

Complétez notre enquête

Participez à la création du Ring de demain



Nous avons besoin de vous pour définir l'avenir du Ring Est de Bruxelles. Nous aimerions savoir quels problèmes vous rencontrez et quels changements vous aimeriez voir en tant qu'usager du Ring ou en tant que résident de la région. Grâce à une enquête assez brève,

nous tentons de déterminer les points positifs et négatifs du Ring, afin d'améliorer la situation pour tous les usagers de la route, de renforcer les espaces verts et d'améliorer la qualité de vie.

Participez sur
ringoost.be

Une nouvelle étude s'intéresse au « Ring Est » _____ **3**

Le Ringtrambus sera bientôt là _____ **Les travaux de l'avenue Sainte-Anne** _____ **4**

Nouvelle véloroute en construction le long de l'A12 _____ **Des infrastructures cyclables de qualité** _____ **6**

Les Ambassadeurs vélo reviennent satisfaits _____ **Les étapes de Werken aan de Ring** _____ **8**

Développer le transport de marchandises et d'employés de demain _____ **Des solutions de mobilité pour les entreprises et leurs employés** _____ **10**

La Flandre divisée en 15 zones de transport _____ **12**



Une nouvelle étude s'intéresse au « Ring Est »

Jusqu'à récemment, le programme des Travaux du Ring s'intéressait uniquement à la partie nord du Ring, depuis l'E40 en direction de Gand jusqu'à l'E40 en direction de Liège. Mais le Ring ne s'arrête pas là : il se prolonge à l'est de Bruxelles. Cette partie a également vieilli et aujourd'hui, elle ne permet plus une circulation fluide. Une nouvelle étude axée sur l'amélioration de la viabilité et de la sécurité, aussi bien pour les hommes que pour les animaux, doit remédier à cette situation.

Elle ne s'intéressera pas uniquement à l'infrastructure routière du Ring. En effet, la mobilité ne s'arrête pas à la fin d'une route. Elle est étroitement liée à la zone environnante, qu'elle influence. Cette étude est donc l'occasion idéale pour déterminer ce que l'on pourrait modifier dans la région afin d'améliorer la viabilité en général. Nous allons donc nous intéresser, entre autres, au trafic de contournement, aux nuisances sonores, aux endroits où les usagers faibles ont du mal à traverser la route, aux transports publics et à la fragmentation des espaces verts.

La Forêt de Soignes traversée par le Ring

La partie est du Ring traverse l'une des régions les plus boisées de Belgique : la Forêt de Soignes. Il est agréable de s'y promener à pied, à vélo ou à cheval, mais le

Les agglomérations situées dans les environs du Ring souffrent depuis des années du trafic de contournement, néfaste pour la qualité de vie des résidents.



© Agentschap wegen en verkeer

Ring, qui coupe la forêt en deux, forme une limite bien réelle. Le Ring constitue également une barrière pour les plantes et les animaux qui vivent dans cette zone, et peut s'avérer extrêmement dangereux pour ceux qui tentent de traverser. Pour atténuer ce côté « barrière », nous tentons de trouver des solutions pour rapprocher les deux parties du bois et pour en faire un ensemble écologique plus fort.

Réduire les nuisances au niveau local

Comme le Ring est souvent sujet aux embouteillages, les automobilistes cherchent d'autres solutions pour atteindre leur destination. Conséquence : les

agglomérations situées dans les environs du Ring souffrent depuis des années du trafic de contournement, néfaste pour la qualité de vie des résidents. Dans le cadre de notre nouvelle étude, nous allons chercher des solutions pour renvoyer vers le Ring ces véhicules qui n'ont rien à faire dans ces zones résidentielles.

En outre, ces agglomérations souffrent régulièrement de nuisances sonores. Nous cherchons donc également des solutions pour résoudre cette problématique.

Approche multimodale

À l'avenir, la mobilité évoluera de plus en plus vers une mobilité

multimodale, où les différents moyens de transport s'associent et se coordonnent afin de faciliter le passage d'un moyen de transport à un autre. La nouvelle étude vise à déterminer comment renforcer les différents moyens de transport : comment améliorer les infrastructures piétonnes et cyclables et optimiser les transports en commun dans la région. Nous nous pencherons également sur l'auto-mobilité, et tenterons de parvenir à un aménagement plus efficace des carrefours. Enfin, grâce à l'aménagement de nouveaux parkings combinés, nous allons permettre aux usagers de passer facilement d'un moyen de transport à un autre.

La mobilité au sens large

Bref, comme pour la partie nord, nous souhaitons réaliser pour la partie est du Ring une étude qui s'intéresse à la mobilité au sens large. L'équipe qui réalise cette étude va donc chercher à déterminer des solutions de qualité, axées sur l'avenir, pour améliorer la circulation sur le Ring mais aussi la mobilité dans toute la zone qui l'entoure. ●

Le Ringtrambus sera bientôt là



Au printemps 2019, le Ringtrambus apparaîtra pour la première fois dans nos rues. Impossible de le rater : avec ses 24 mètres de long, il sera nettement plus imposant que les bus classiques et pourra donc transporter davantage de passagers. Le Ringtrambus ne circulera pas sur des rails, mais en site propre dans la mesure du possible. Le Ringtrambus partira de l'Hôpital Universitaire à Jette pour desservir Strombeek, Koningslo, Vilvorde et la zone de l'aéroport.

Pour préparer le tracé à la venue d'un trambus de 24 mètres de long, nous avons déjà effectué quelques modifications à certains arrêts et dans certaines rues de Vilvorde, de Grimbergen et de Machelen. Nous avons ainsi adapté plusieurs arrêts et feux de signalisation, et procédé à un certain nombre d'interventions en vue d'améliorer la sécurité

routière. Pendant les prochaines années, nous allons aménager 16 km de bandes réservées pour que les usagers puissent bénéficier d'un service rapide, efficace et fiable.

Grande première pour la ligne 820

Pour sa première sortie en ville, le Ringtrambus suivra le tracé de

la ligne 820. Dans les prochaines années, nous effectuerons des travaux en vue d'aménager 16 km de bandes réservées sur le tracé du Ringtrambus. Nous n'allons toutefois pas attendre que ces travaux soient terminés pour que le Ringtrambus commence à rouler. Les différentes bandes réservées seront inaugurées au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le trajet du Ringtrambus sera donc de plus en plus fluide, offrant toujours plus de confort aux usagers.

Une alternative efficace et confortable à la voiture

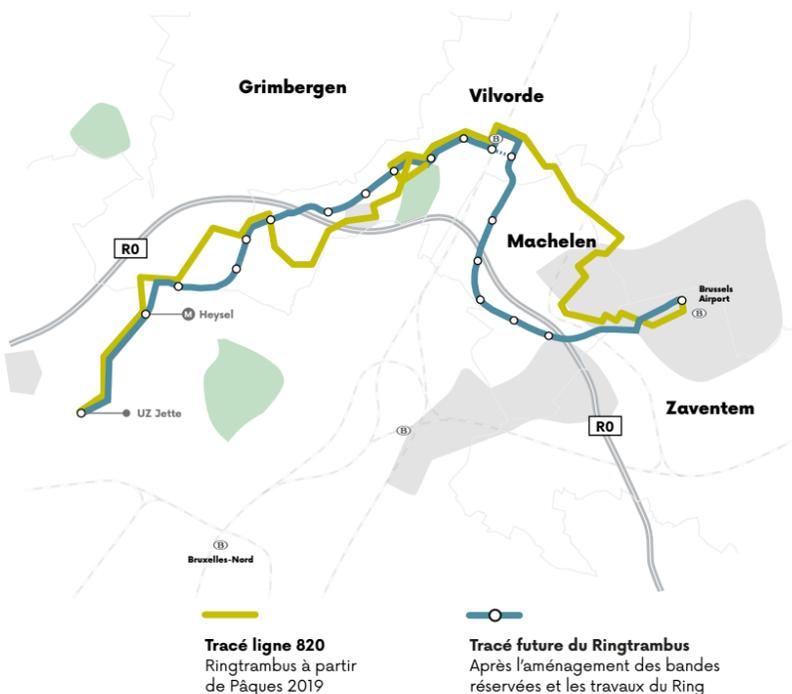
De nouvelles pistes cyclables viendront s'ajouter tout au long du tracé du Ringtrambus. À chaque arrêt, nous allons prévoir des parkings vélos pour



Arrêt Rubensstraat qui donne accès au Domaine des Trois Fontaines

permettre aux usagers de combiner facilement le vélo et le bus. Le Ringtrambus est la première étape dans le développement du Brabantnet, un réseau de trois lignes de transport en commun qui permettront d'accéder plus facilement à la périphérie bruxelloise et à la

capitale. Avec la construction de nouvelles pistes cyclables et d'infrastructures permettant de combiner les différents moyens de transport, le Brabantnet constituera une alternative efficace et confortable aux voitures et aux embouteillages structurels. ●



Chef de projet qui parle

Joost Swinnen
Chef de projet Brabantnet



« En 2009, nous avons aménagé la plus longue bande de bus de Flandre à Kampenhout. Grâce à cette bande de 7,62 km, le nombre d'usagers a doublé, passant de 1 500 à 3 000 voyageurs par jour. Aujourd'hui, pour la périphérie nord de Bruxelles, nous sommes encore plus ambitieux : nous allons aménager 16 km de bandes réservées afin de pouvoir proposer un moyen de transport public de qualité aux usagers. Les Ringtrambus ne seront pas les seuls à pouvoir profi-

ter de ces 16 km de voies réservées : les bus classiques qui se rendent dans le centre de Vilvorde pourront également les emprunter. Ici aussi, nous nous attendons à voir doubler le nombre d'usagers. Aujourd'hui, plus de 5 000 voyageurs prennent le bus pendant les heures de pointe à Vilvorde. Quand ce nombre sera passé à 10 000, le trafic s'allègera considérablement dans la périphérie nord de la capitale. »



Les travaux de l'Avenue Sainte-Anne débuteront en mars 2019

Nous prévoyons à certains endroits une voie réservée au Ringtrambus, ce qui nécessite des changements de taille. Cela vaut également pour l'Avenue Sainte-Anne à Grimbergen et à Vilvorde, qui sera entièrement réaménagée. Le Ringtrambus y aura sa propre bande et de nouvelles pistes cyclables seront construites des deux côtés de la route. Nous allons également repenser les emplacements de parking.

Avant que ces travaux ne puissent

débuter en mars 2019, les sociétés d'utilité publique effectueront de premières modifications : rénovation et adaptation des infrastructures utilitaires (conduites d'eau, lignes électriques et lignes pour internet et pour le téléphone). Dans l'Avenue Sainte-Anne, ces travaux de préparation dureront environ un an. L'accessibilité aux différents logements et commerces pendant les travaux est une de nos priorités. Nous allons également limiter au maximum les nuisances.

Bien avant le début des travaux à l'Avenue Sainte-Anne, nous organiserons une soirée d'information pour les résidents et commerçants du quartier. Vous trouverez les dernières infos à ce sujet sur notre site internet : werkenaandering.be/fr/avenue-sainte-anne. Depuis notre site, vous pouvez également vous inscrire à la newsletter numérique concernant ces travaux.



JoynJoyn, un guide personnalisé pour la mobilité urbaine

Imaginez : nous sommes mardi matin et vous souhaitez vous rendre d'un point A à un point B, mais vous ne savez pas comment faire. Vous aimeriez éviter les embouteillages en ville mais, sans la voiture, impossible d'atteindre votre destination. Du moins, c'est ce que vous pensez. JoynJoyn a justement été conçu pour résoudre ce genre de problèmes. Il s'agit d'un assistant mobilité super pratique. La cerise sur le gâteau ? Il vous suit partout en poche. Grâce à l'application, vous pouvez vérifier à tout moment les solutions de mobilité à proximité. Des vélos partagés aux scooters électriques, en passant par les transports en commun et les voitures partagées. Avec l'application JoynJoyn, rendez-vous où vous voulez en un rien de temps.

joynjoyn.com

Mobit, intelligence et flexibilité à vélo

Pour que les villes restent viables et facilement accessibles, nous devons développer des solutions de mobilité. Mobit nous propose une. Le principe de la voiture partagée est assez répandu maintenant, mais connaissez-vous le vélo partagé ? Le principe est le même : vous réservez un vélo, vous allez le chercher et vous le redéposez à un endroit précis. Rien de plus facile. Mais il faut toujours se rendre à l'endroit convenu.

Avec Mobit, c'est différent. L'application cherche le vélo Mobit le plus proche de vous et vous guide jusqu'à lui. Vous le déverrouillez en scannant le code QR et c'est parti. Vous choisissez vous-même votre itinéraire, votre vitesse et votre destination. Si vous n'avez plus besoin du vélo, vous le garez, vous le verrouillez et votre trajet s'arrête automatiquement.

mobit.eu

Commuty, votre partenaire mobilité

Vous aussi, vous faites partie de ces gens qui prennent la voiture pour se rendre au travail et qui s'arrachent les cheveux pour trouver une place de parking ? Vous n'avez pas envie de faire la route tout seul à vélo ? L'application Commuty vous apportera peut-être la solution idéale.

Grâce à cette application, vous pourrez trouver facilement des personnes avec qui partager le trajet – en voiture ou à vélo – jusqu'à votre entreprise ou ses environs. L'appli vous permet de les contacter afin d'organiser le trajet. Compléter votre agenda afin de recevoir une indemnité kilométrique pour les trajets à vélo ou réserver un emplacement de parking ? C'est aussi possible.

La seule condition : votre entreprise doit être membre de Commuty. Si ce n'est pas encore le cas, c'est le moment de préparer un petit discours pour convaincre vos responsables.

commuty.net

Blue-bike, un vélo dans la poche

Vous avez une réunion dans une autre ville ? Vous faites la navette jusqu'au travail ou jusqu'à l'école ? Vous partez en citytrip dans votre propre pays ? Si vous prenez le train, vous les avez peut-être déjà vus, ces vélos bleus qui attendent dans les gares et stations de bus ou de tram de toute la Belgique. En quelques clics via l'application, vous pourrez rouler toute la journée avec un Blue-Bike. Il vous suffit de le redéposer le soir à la gare, dans le parking prévu à cet effet. Vous aimeriez tester un Blue-Bike ? Rendez-vous à la page 13. Qui sait, peut-être parcourrez-vous bientôt les villes sur l'un de ces vélos !

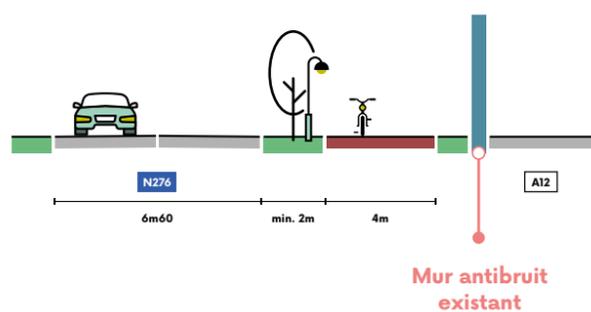
blue-bike.be

Nouvelle véloroute en construction le long de l'A12

Le 25 septembre 2018, De Werkvennootschap a entamé les travaux d'aménagement de la F28, la véloroute qui longera l'A12 et reliera, à terme, Willebroek et Bruxelles. Ce projet fera du vélo une alternative à part entière pour les trajets domicile-travail.

La première partie du tracé, dont s'occupe actuellement De Werkvennootschap, s'étend de la N211 à Meise jusqu'à Potaarde à Grimbergen. Au niveau régional, une connexion avec les pistes cyclables est prévue vers Anvers et Boom. Pendant les travaux du Ring, lorsque nous réaménagerons l'échangeur de l'A12, nous prolongerons la véloroute jusqu'à la Chaussée Romaine.

Concept de base



Une véloroute confortable et sécurisée

Le long de la N276, la piste cyclable actuelle est en de nombreux endroits traversée par des entrées de garage. Comme cela crée des situations dangereuses, nous aménagerons la nouvelle véloroute du côté ouest de l'A12. Nous conserverons la piste cyclable actuelle du côté est de la route entre Potaarde et la Sint-Annastraat. Cette zone sera réservée aux piétons et aux cyclistes. Avec une piste cyclable dégagée de quatre mètres de large, la F28 devient une véloroute sécurisée, de qualité. L'actuel mur antibruit protégera la nouvelle véloroute de l'A12. Un accotement vert de minimum 2 mètres assurera une séparation sûre avec la N276. Nous conserverons un maximum d'arbres et, là où ce n'est pas possible, nous en planterons de nouveaux.

Déroulement des travaux

L'entrepreneur a commencé à préparer la zone de chantier le 25 septembre pour permettre la construction du pont cyclable



Phase 1A
Travaux des sociétés d'utilité publique entre le Bosduiflaan et Potaarde

Phase 1B
Juin 2019

Phase 2
Fin février jusqu'à la mi-mars 2019

Phase 3
Mi-novembre 2018:
Déstruction de la piste cyclable existante et du pavé

Fin novembre 2018:
Rénovation des égouts

Phase 4
Fin-novembre 2018:
Déstruction de la piste cyclable existante et du pavé

Mi-décembre 2018:
Rénovation des égouts

Phase 5
mi-avril jusqu'au début juin 2019



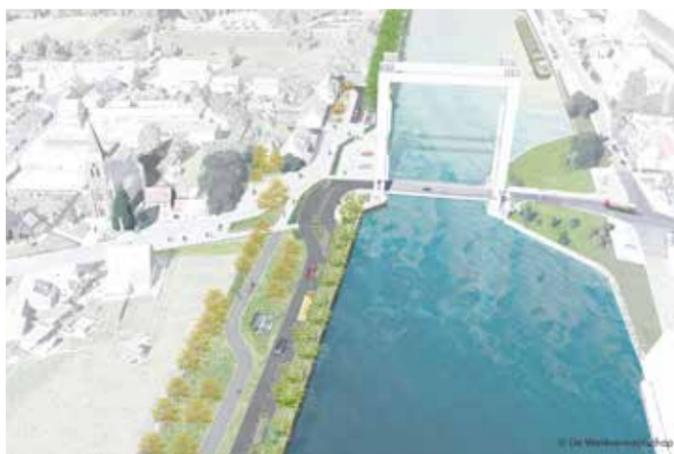
sur le Maalbeek dès le 8 octobre. Les palplanches nécessaires pour la construction du pont ont également été installées. À partir du 19 novembre, l'entrepreneur détruira la piste cyclable entre la Sint-Annastraat

et l'Oratoriënlaan afin de permettre la rénovation des canalisations. Le chantier glissera peu à peu vers le nord. Fin novembre, la piste cyclable sera détruite dans la zone suivante, à partir de l'Oratoriënlaan, et les égouts seront également rénovés. Entre-temps, les sociétés d'utilité publique poursuivent la rénovation des conduites de distribution entre Potaarde et la Bosduiflaan. Ces travaux d'utilité publique devraient être terminés sur l'ensemble du tracé à la fin de l'année. ●

Plus d'infos :
werkenaandering.be/fr/f28

Des infrastructures cyclables de qualité

Nous allons également combler les lacunes de l'infrastructure cyclable dans le reste de la périphérie nord. Au total, nous aménagerons 60 km de nouvelles connexions. Nous aménagerons des véloroutes, mais également des pistes cyclables de qualité, par exemple le long du tracé du Ringtrambus. Avec de vastes pistes cyclables, de larges virages, un éclairage adapté et un itinéraire sans obstacle, nous faisons du vélo une alternative sûre et rapide à la voiture. Les travaux pour ces véloroutes débuteront au printemps 2019 :



Visitez werkenaandering.be/fr/projects-infrastructure-cyclable pour en savoir davantage sur les véloroutes.

F23 Route du Canal Nord

La véloroute reliera Boom à Bruxelles. Ce tronçon longera la N260 et reliera le Pont Brûlé, à Grimbergen, à la Région de Bruxelles Capitale en passant par Vilvorde.

F203 Le long du E40

Cette véloroute sera une connexion verte et rapide entre Bruxelles, Zaventem et Kraainem. Elle reliera la F202, qui longe le R22 à Zaventem, à une piste cyclable que l'on créera le long de l'E40 dans la Région de Bruxelles-Capitale.

F202 Le long du R22

L'itinéraire du côté est du R22 reliera Zaventem et Kraainem. La véloroute rejoindra la F203 vers la Région de Bruxelles-Capitale et la HST-route.

F3 HST-route

La HST-route longe la ligne ferroviaire reliant Louvain et Bruxelles. Nous parachèverons cette véloroute en comblant les chaînons manquants et en aménageant une connexion vers le zoning de Keiberg-Kouterveld.



Messages de notre Ambassadeurs vélo de gauche à droite: Kris, Koen, Lyns, Carolien et Joke

Les Ambassadeurs vélo reviennent satisfaits

Toutes les histoires ont une fin, y compris l'aventure cycliste de Joke, Koen, Lyns, Kris et Carolien, les cinq ambassadeurs enthousiastes que nous avons sélectionnés l'été dernier pour la campagne Ambassadeurs vélo des Travaux du Ring. Nous recherchions des personnes qui étaient prêtes à relever le défi et à se rendre au travail en vélo électrique pendant quatre semaines.

Les dieux de la météo ont été cléments avec nos ambassadeurs entre le 17 septembre et le 12 octobre, la période pendant laquelle les infrastructures cyclables du Brabant flamand ont été testées. Les ambassadeurs venaient des quatre coins de la périphérie nord de Bruxelles. Ils devaient tous traverser ou contourner la capitale pour se rendre au travail. Nous pouvions suivre leurs aventures quotidiennes sur les réseaux sociaux. Maintenant que la campagne est terminée, nous revenons avec eux sur leur expérience.

Comment vous êtes-vous préparés pour devenir ambassadeurs ?

LYNS J'ai profité de la Journée de la Mobilité pour tester mon trajet domicile-travail. C'était l'occasion idéale.

JOKE J'ai parcouru les 36 km qui séparent mon domicile de mon lieu de travail aller et retour avec mon époux.

« Comme un Prince du Pajottenland, je fais, tous les matins, ma joyeuse entrée à Bruxelles. »
Koen

Comment se sont déroulés les trajets domicile-travail ?

CAROLIEN ALIAS NOTRE MAMAN AU VÉLO CARGO J'ai testé le vélo cargo Bullit, un vélo plus sportif. Je n'ai pas pris les premiers virages très rapidement, mais je me suis vite habituée au côté sportif de mon nouveau vélo. Pendant la campagne, nous avons parcouru ensemble plus de 400 km, en plus de 12 h.

KRIS J'ai vraiment apprécié les magnifiques paysages matinaux le long du canal.

JOKE Tous les matins, je me levais à 5h15. Pas pour aller acheter les premiers croissants chez le boulanger, pas pour faire la meilleure affaire sur le marché

aux puces d'Hermann Debroux, mais pour prendre mon service à l'Institut Jules Bordet.

Quels étaient les aspects négatifs de votre expérience ?

CAROLIEN Il n'y a pas beaucoup de possibilités pour se changer sur mon lieu de travail. Quand il pleuvait, je prenais des vêtements de rechange avec moi, mais ce n'était pas toujours pratique.

LYNS Avec mon agenda assez chargé, il était parfois plus agréable de me déplacer en voiture.

KRIS Après une dure journée de travail, il est parfois difficile de reprendre le vélo pour rentrer à la maison.

JOKE Certaines pistes cyclables sont en mauvais état et cela peut être déroutant lorsqu'on roule à vélo.

Quels sont les souvenirs qui vous ont le plus marqués ?

KOEN Un jour, j'ai parcouru le trajet à pied, et je suis rentré à la maison presque aussi vite qu'un jour où il y a des embouteillages.

CAROLIEN Je suis assez tête en l'air, et un jour, je suis partie avec une batterie presque vide. L'assistance électrique m'a lâchée en plein milieu de la plus grosse montée.

KRIS Un jour, je me suis fait surprendre par des canards qui sont arrivés par derrière pour atterrir... précisément devant mes roues ! Une erreur de jugement évidente de la part de ces oiseaux !

Tout le monde était d'accord sur une chose : ça paie de faire le trajet entre son domicile et son lieu de travail à vélo. Nos cinq ambassadeurs ont l'impression d'être en meilleure santé et leur condition physique s'est améliorée. ●

Découvrir les récits de nos fab's sur werkenaandering.be/fr/ambassadeurs-velo

Réseaux sociaux

Les ambassadeurs vélo ont également beaucoup travaillé en ligne, avec leurs « spams vélo » : des vidéos, des quiz vélos pour les citoyens les plus éveillés, des véloselies, des photos de paysages, des véloroutes et bien d'autres choses partagées. Et tout cela a suscité des réactions positives chez leurs abonnés !

Et demain ?

Le vent est favorable pour nos ambassadeurs. Ce sont de fiers navetteurs cyclistes qui chevauchent leur cheval d'acier tous les jours ou toutes les semaines. Joke est totalement convaincue : elle parcourra désormais tous les trajets entre son domicile et son lieu de travail sur son propre vélo électrique.

Nous concluons cet article avec les mots de Koen : « Vive le vélo ! ». **Mais sachez d'ores et déjà que ce n'est pas la fin de notre campagne, car en 2019, nous reviendrons avec de nouveaux ambassadeurs.**

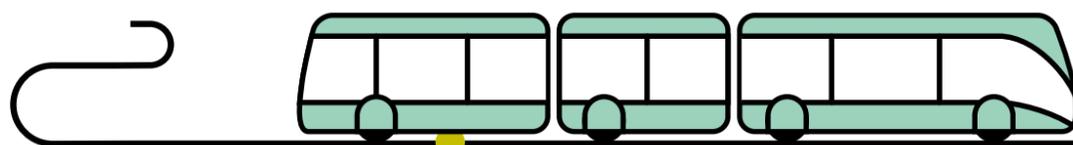
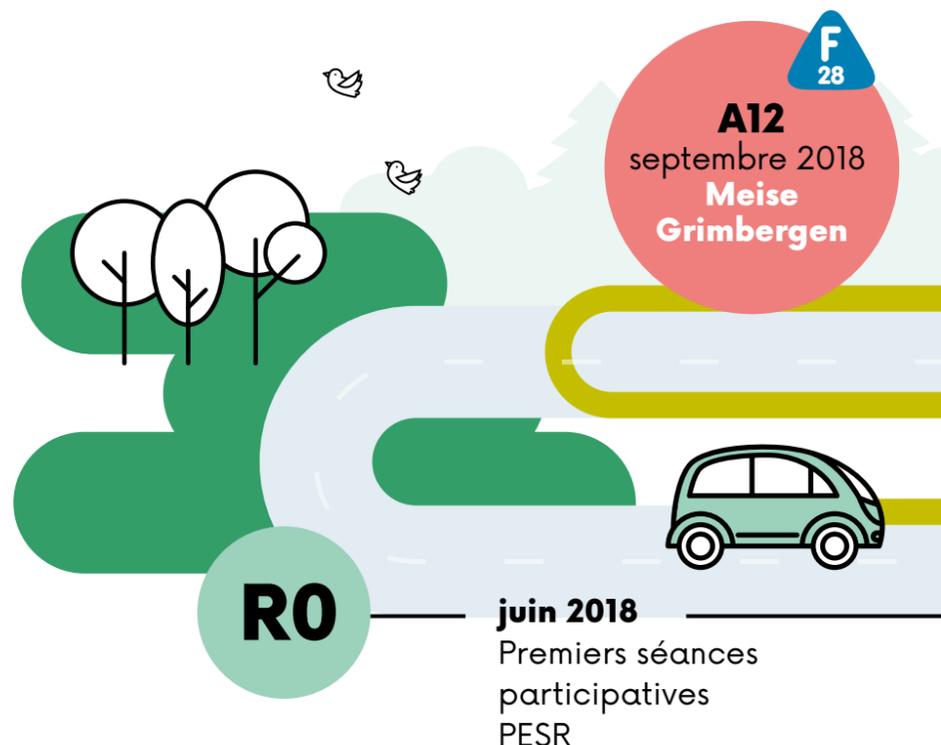
Les étapes de Werken aan de Ring

Le programme Travaux sur le Ring est en constante évolution. Plusieurs chantiers ont débuté depuis l'été dernier. À Vilvorde, le ministre a donné le coup d'envoi du premier chantier sur le tracé du Ringtrambus tandis qu'à Meise, les ouvriers travaillent d'arrache-pied pour aménager la véloroute F28 le long de l'A12. Rendez-vous aux pages 4 à 6 pour en savoir plus à ce sujet.

En outre, nous avons lancé une nouvelle étude pour analyser la situation

concernant la partie est du Ring de Bruxelles. Une enquête visant à identifier clairement les obstacles et opportunités dans cette zone est en cours. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet aux pages 2 et 3.

Dans cette infographie, vous trouverez un état des lieux du programme complet des Travaux du Ring.



Qu'est-ce que...

Le PESR

Le plan d'exécution spatial régional (PESR) est un plan établi par la Région flamande, dans lequel les changements d'affectation dans une certaine zone sont adoptés.

Le RIE

Le rapport sur les incidences environnementales examine les incidences possibles de certaines activités ou interventions sur l'homme et l'environnement. Il est établi avant l'adoption d'un plan ou l'exécution d'un projet, de manière que son impact sur l'homme et l'environnement soit déjà connu à un stade précoce et que les mesures nécessaires puissent être prises.

Ringtrambus

août 2018

Début des premiers travaux

mars 2019

Début des travaux à l'Avenue Sainte-Anne

Sneltram

automne 2018

Collaboration avec les communes situées tout au long du tracé pour prendre des décisions concernant les park & rides et les différents arrêts.

Luchthaventram

en cours

Étude intégrée pour Luchthaventram et le réaménagement de l'Avenue Léopold III

Les véloroutes début des travaux



F₂₃
**Kanaalroute
Noord**
printemps 2019
Grimbergen
Vilvorde

F₂₀₂
R22
printemps 2019
Zaventem
Kraainem

F₂₀₃
E40
printemps 2019
Bruxelles
Kraainem
Zaventem

F₃
HST-route
printemps 2019
Machelen
Zaventem

F₂₉
A201
printemps 2019
début de l'étude
Bruxelles
Machelen

octobre 2018

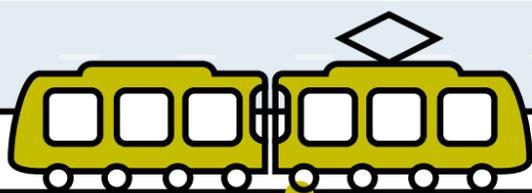
Recherche pour
l'élaboration du R0 Nord
Lancement de l'étude R0 Est
et enquête en ligne

en cours

Quick wins N8, N209, Henneau,
Avenue Léopold III,
carrefour A201 et R0 : accélération

2019

Deuxième moment de participation
avec soirées tables rondes autour du
processus de planification intégré
« réaménagement R0 Nord »



printemps 2019

Ringtrambus en action !

2019

Poursuite de l'aménagement
des bandes réservées aux bus et
des pistes cyclables séparées

2019

Projet-RIE Sneltram-tracé
Demander les autorisations

2019

Projet-RIE Luchthaventram-tracé
Demander les autorisations

Développer le transport de marchandises et d'employés de demain

En septembre, De Werkvennootschap a organisé pour la première fois le congrès « Are you future-proof ? ». 120 participants y ont cherché l'inspiration auprès d'experts et d'entreprises qui ont déjà posé un premier pas vers une meilleure mobilité. En parallèle, The New Mobility Network a été lancé. Il s'agit d'un nouveau réseau visant à soutenir les entreprises qui souhaitent faire la transition vers un meilleur transport en collaboration avec leurs employés.

Les défis pour le secteur logistique

Pendant le congrès, les intervenants ont évoqué les défis auxquels est confronté le secteur du transport – aussi bien pour le transport des marchandises que pour le trajet domicile-travail. Frederic Keymeulen, chargé de mission chez Transport en Logistiek Vlaanderen, a souligné le fait que les embouteillages ne disparaîtront pas si le secteur logistique ne s'impose pas des changements en profondeur.



Les responsables du secteur ont évoqué des solutions envisageables, comme le transport de nuit ou les livraisons centralisées, mais surtout le besoin de collaboration. Certaines solutions nécessitent un débat sociétal plus vaste. Pour d'autres, la collaboration des commanditaires ou des clients du secteur logistique est essentielle.

Peter Lagey, manager de Multimodaal.Vlaanderen, a, lui aussi, lancé un appel à la collaboration. Multimodaal.Vlaanderen est un centre de conseil indépendant qui informe, sensibilise et accompagne les entreprises dans le changement de mentalité nécessaire pour passer au transport multimodal des marchandises. Selon lui, il est grand temps de procéder à ce changement. Pour illustrer ses propos, il nous rappelle le « syndrome de la grenouille cuite » nous avons tendance à réagir davantage quand nous sommes



« Si vous jetez une grenouille dans l'eau bouillante, elle en sortira immédiatement. Si vous la plongez dans une eau froide qui chauffe progressivement, elle restera dans l'eau jusqu'à sa mort. En matière de mobilité et d'embouteillages, nous sommes comme les grenouilles. L'eau est désormais bouillante, il est grand temps de nous sortir de là. »
Peter Lagey

Des solutions de mobilité pour les entreprises et leurs employés

Un salon de la mobilité a été organisé dans la foulée du congrès. Différents fournisseurs y ont participé pour présenter des solutions de mobilité concrètes. Gestion des options de mobilité intelligentes, représentation des sociétés de leasing, applications de covoiturage, voitures ou vélos partagés, combinaison avec les transports en commun : on y retrouvait toutes les pièces essentielles pour développer une politique de mobilité durable pour les employés.

C'est le ministre flamand de la Mobilité et des Travaux publics,

Ben Weyts, qui a donné le coup d'envoi du marché de la mobilité.

Les solutions de partage ont le vent en poupe

Ici aussi, nous avons pu constater que la mobilité partagée était très tendance. **Taxistop**, par exemple, veut faire plus avec moins et a lancé une application d'autopartage. Les entreprises et groupements d'entreprises peuvent faire appel à Taxistop pour mettre en place une politique réussie de covoiturage. Pour ce faire, ils disposent d'une plateforme en ligne très pratique.



Are you future-proof?



confrontés à un risque imminent plutôt que face à une menace qui augmente progressivement. Quand on sait qu'en 2030, le transport de marchandises aura augmenté de 44 %, qu'il est difficile de trouver de nouveaux chauffeurs routiers, que de gros chantiers sont prévus autour d'Anvers et de Bruxelles et que nous ne parvenons pas à nous débarrasser de la problématique du climat, on se rend compte qu'il est grand temps d'utiliser plus efficacement les infrastructures (actuelles et futures) pour le transport des marchandises.

Impliquer les employés dans la mise en place de solutions de mobilité

Jan Borré est la force motrice derrière Via Mobile, une agence de mobilité indépendante qui soutient les entreprises et leur propose des solutions de mobilité. Il a attiré notre attention sur certaines erreurs que l'on commet souvent lorsqu'on tente de mettre en place une meilleure mobilité. Si l'on se lance tête baissée et avec peu de moyens de communication sur les tendances du moment, comme le vélo électrique, il n'y

a aucune garantie de « return on mobility » pour l'entreprise. Nous manquons souvent d'expérience et avons tendance à faire aveuglément confiance aux applications ou aux sites internet. Jan Borré recommande de respecter des périodes d'essai suffisamment longues, de consulter les employés et de communiquer clairement. Les solutions proposées pourront ainsi porter leurs fruits à long terme. ●

« Si une grande partie de vos employés sont rebutés par le système des tickets de métro ou de bus, commencez par lancer une campagne d'information et de communication avant de distribuer des abonnements gratuits. »
Jan Borré

Besoin d'une voiture de temps en temps? Il y a des solutions flexibles : par exemple, avec l'application **DriveNow**, vous avez toujours une clé dans votre poche pour utiliser une BMW ou une MINI. Trouvez une voiture avec l'application, déverrouillez-la et c'est parti!

Le programme **Bike to Work**, visant à promouvoir l'utilisation du vélo, aide de plus en plus souvent les cy-

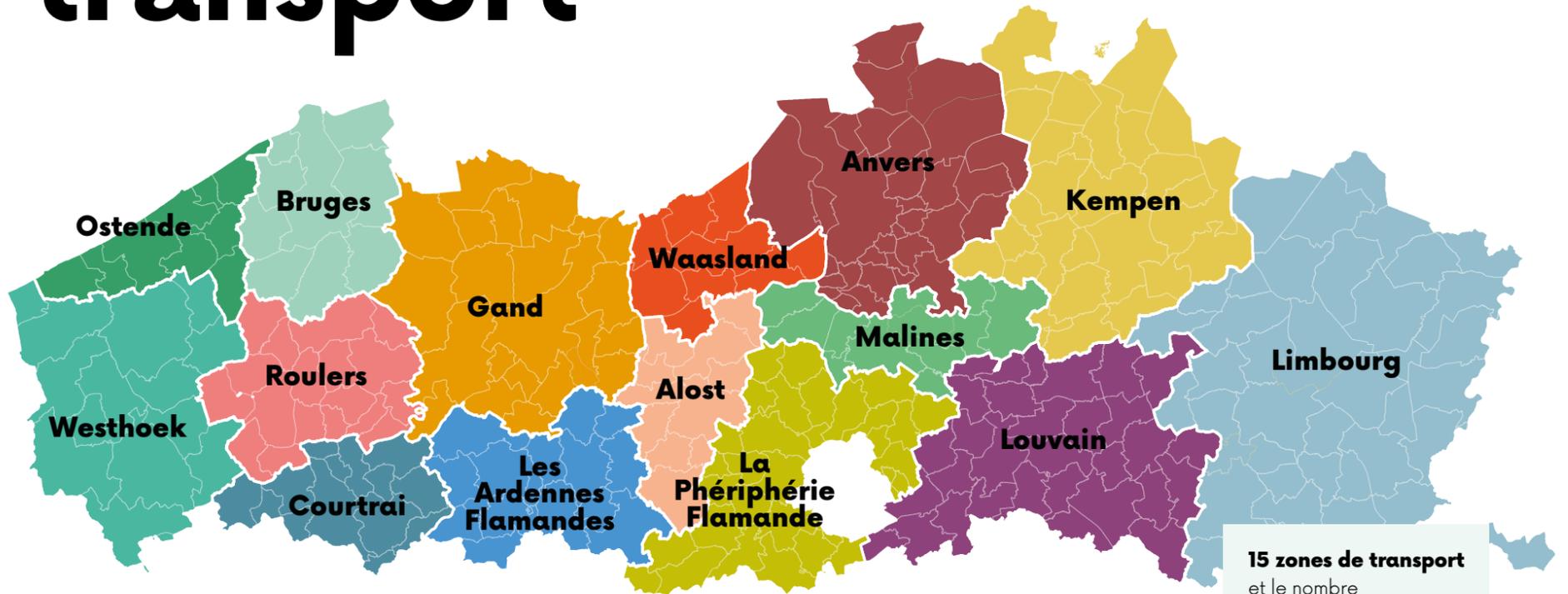
clistes à se mettre en selle. En enregistrant les trajets que vous parcourez à vélo pour vous rendre au travail, vous gagnez des points-vélo que votre employeur peut transformer en avantages.

Tout le monde à vélo, voilà l'objectif de **Cycle Valley**. Cet organisme offre aux entreprises et aux villes des solutions sur mesure avec, dans le rôle principal, les deux-roues.. ●



Découvrez d'autres fournisseurs de mobilité sur:
werkenaandering.be/fr/marche-de-la-mobilite

La Flandre divisée en 15 zones de transport



Depuis l'été 2018, la Flandre est divisée en 15 zones de transport. Après un test dans quatre zones, qui s'est révélé positif, elles ont été définitivement mises en place. Le nouveau concept d'« accessibilité de base » va permettre de transformer radicalement la politique de mobilité dans les villes et communes flamandes.

Dans chaque zone de transport, les acteurs de la mobilité peuvent désormais tous contribuer à la politique en la matière. Avec leur aide, les pouvoirs locaux peuvent donc prendre des décisions pour améliorer la mobilité dans leur commune. Les usagers deviennent ainsi le point central de la politique de mobilité. Grâce à l'« accessibilité de base », les transports (publics) vont faire l'objet d'une vaste réorganisation en Flandre. Avec les zones de transport, les pouvoirs locaux, qui reçoivent beaucoup de remarques sur les bus et les trams, pourront participer plus activement à la politique de mobilité. Par le passé, les villes et les communes recevaient déjà beaucoup de questions et de remarques des habitants sur les bus et les trams, mais elles ne pouvaient rien faire étant donné que la gestion de la société De Lijn est la res-

Les usagers deviennent ainsi le point central de la politique de mobilité.

ponsabilité de la Région flamande. Tout cela va changer désormais. L'expertise locale sera exploitée et la politique de mobilité développée du bas vers le haut. Les villes et les communes pourront ainsi prendre leurs responsabilités et contribuer à gérer la mobilité sur leur territoire.

La zone de transport

Après un test positif réalisé dans quatre zones, la Flandre a été divisée en 15 zones de transport. Dans chacune d'entre elles, les communes discutent avec les acteurs de la mobilité en Flandre (le département de la Mobilité et des Travaux Publics, De Lijn, l'Agence flamande des routes et de la circulation, l'agence de Vlaamse Waterweg...). D'autres acteurs, notamment les partenaires bruxellois et fédéraux, sont les bienvenus s'ils souhaitent donner leur avis et prodiguer des conseils.

De Werkvennootschap, qui coordonne Travaux sur le Ring, est également impliquée dans les zones de transport. En effet, le programme Travaux sur le Ring nécessite une étroite collaboration avec la zone de transport « Vlaamse Rand » (la périphérie nord de Bruxelles), les communes concernées et la

Région de Bruxelles-Capitale.

Les quinze zones de transport sont Alost, Anvers, Bruges, Gand, Hageland, La Campine, Courtrai, le Limbourg, Malines, Ostende, Roulers, les Ardennes flamandes, la Périphérie bruxelloise, le Pays de Waes et le Westhoek.

Un plan de mobilité pour chaque zone

Au sein d'un conseil, tous les acteurs de la mobilité rédigeront un plan de mobilité distinct pour chaque zone de transport. Ce plan intégré considérera la mobilité au-delà des limites des différentes communes. Outre les transports en commun, il s'intéressera également au transport privé, au transport de marchandises, au vélo, au transport sur l'eau et aux principaux nœuds de circulation.

Ce plan de mobilité régionale permettra aux autorités de créer des systèmes de partage ou de mettre en place des formules d'abonnements adaptées. Enfin, elles pourront prendre des mesures au niveau de l'infrastructure et organiser des travaux sur les routes. Les zones de transport détermineront également en partie l'offre des transports publics dans leur Région.

15 zones de transport et le nombre de communes

Bruges	(9)
Courtrai	(13)
Ostende	(9)
Roulers	(18)
Westhoek	(15)
Alost	(11)
Gand	(23)
Les Ardennes Flamandes	(15)
Waasland	(9)
Anvers	(32)
Malines	(12)
Kempen	(28)
La Périphérie Flamande	(33)
Louvain	(31)
Limbourg	(42)

Nouvelle vision : l'accessibilité de base

« L'accessibilité de base » met un terme à l'ancienne vision des autorités flamande relative à la « mobilité de base ». Depuis 2001, ce concept était la référence en matière de transports en commun en Flandre. Le système de mobilité de base reposait sur l'offre : chaque Flamand devait pouvoir trouver un arrêt de bus à moins de 750 m de chez lui. Qu'il ait besoin de prendre le bus ou non, un arrêt de bus était aménagé pour répondre à ce critère. Aujourd'hui, c'est en fonction de la demande que l'on crée l'offre. Nous essayons donc de mettre à la disposition des habitants le bon véhicule avec la bonne capacité au bon endroit. ●

Plus d'infos :
basisbereikbaarheid.be
(page en néerlandais)

#Ringspotters recherchés

La vie le long du Ring

en images



Aidez-nous à compléter nos archives photos sur Instagram et tentez de remporter un très chouette prix

Le Ring de Bruxelles est une véritable balise dans le paysage de la capitale. Une balise qui joue un rôle essentiel pour tous ceux qui se déplacent, vivent ou travaillent dans les environs. Et nous aimerions rendre cela visible, en images.

Vous faites partie de ces nombreuses personnes qui se déplacent parfois sur, sous ou le long du Ring ? Alors, préparez votre smartphone et aidez-nous à compléter nos archives sur le Ring d'aujourd'hui. Car dans les prochaines années, le Ring et la région environnante seront totalement métamorphosés.

Plus d'informations sur werkenaandering.be/fr/instawall

Concrètement : Postez une photo qui représente la vie sur, sous ou le long du Ring sur Instagram ou sur Twitter

avec
le hashtag
#Ringspotter

Les dix photos qui auront reçu le plus de « like »
le 31 janvier 2019 à minuit seront récompensées par un bon cadeau pour imprimer des photos.

Vous n'avez pas gagné ? Ne vous en faites pas ! Votre photo aura sa place sur notre mur photo, qui nous accompagnera à chaque soirée table ronde au printemps 2019. Vous trouverez davantage d'informations à ce sujet à la page 16.

Concours

Participez à notre concours et tentez de remporter un pack mobilité bien rempli. Essayez de résoudre ces mots mêlés et découvrez le mot mystère. Tous les mots que vous devez trouver apparaissent dans ce journal.

Envoyez-nous vite vos réponses (concours + question subsidiaire) par e-mail à cette adresse : wedstrijdewerkenaandering.be.

Vous pouvez participer à ce concours du 24 novembre jusqu'au 23 décembre 2018 à minuit inclus. Les noms des gagnants seront révélés le 2 janvier 2019 sur la page werkenaandering.be/fr/concours. Vous retrouverez également le règlement du concours sur cette page.

Quel bus roulera pour la première fois en 2019 ? →

Quel oiseau réchauffe les jours les plus froids ? →

L'étude concernant le Ring Est est axée sur la sécurité et la ... →

La partie brune située sur le haut de la typha est également appelé →

Comment s'appelle une autoroute pour cyclistes ? →

Lors du marché de la mobilité, vous avez pu découvrir différents solutions de ... →

Solution

Question subsidiaire Combien de formulaires complétés aurons-nous reçus le 23 décembre 2018 à minuit ?

Les animaux et plantes du Ring

Illustration Louize Perdieus

La martre des pins a un pelage brun chocolat et une bavette couleur crème. Elle est surtout active pendant la nuit. La martre des pins est particulièrement agile et sait faire des sauts de plusieurs mètres pour attraper ses proies. Elle atterrit toujours sur ses pattes.

Chouchouter les oiseaux pendant l'hiver

L'hiver est bientôt là et les oiseaux qui ne migrent pas ou qui passent l'hiver par ici ont souvent du mal à trouver de la nourriture pendant cette saison. Tu peux leur donner un petit coup de main en plaçant de la nourriture dans ton jardin.

Donne-leur un peu de nourriture tous les jours et surtout, ne t'arrête pas au milieu de l'hiver parce que les oiseaux deviennent vite dépendants. Sais-tu que si tu continues à nourrir les oiseaux tout au long de l'année, leurs chances de survie en hiver augmentent ?

Les oiseaux sont donc toujours contents de pouvoir picorer un peu dans ton jardin.

Si tu suspends de la nourriture, assure-toi de la mettre suffisamment haut pour que les chats ne puissent pas attraper les oiseaux.

La taupe, reine des souterrains, est capable de retourner jusqu'à 15 kg de terre en une heure. Elle a un pelage soyeux variant du gris au noir et raffole des vers de terre. Si tu vois une taupinière à un endroit, tu peux être sûr que le sol y est sain et fertile.

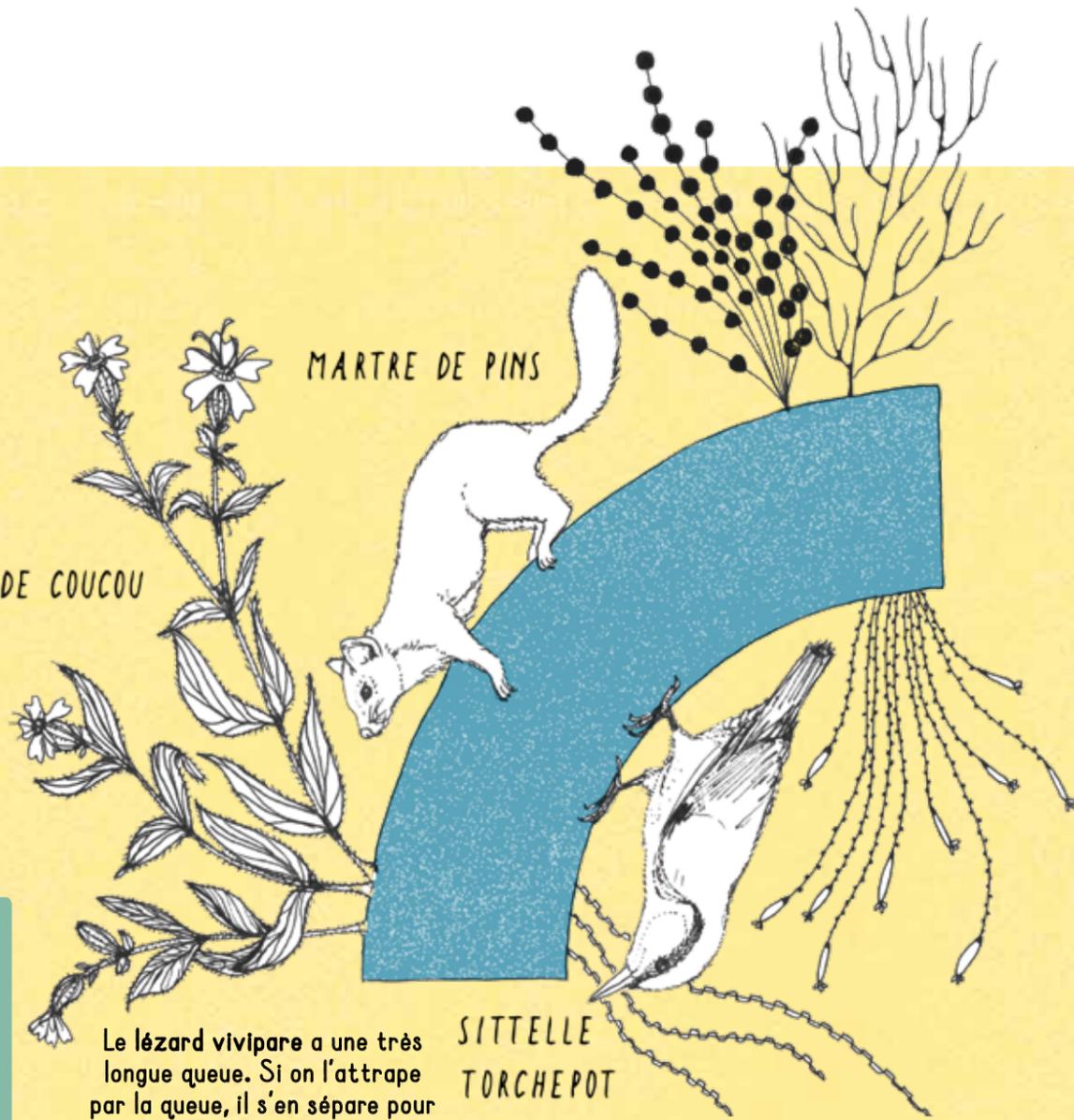
Friandise n°1 : des boules de graisse

Pour préparer cette friandise, demande de l'aide à un adulte.

Fais chauffer 250 g d'huile de friture végétale (inutilisée et sans sel) dans une poêle. Tout en mélangeant, ajoute 250 g d'un mélange de graines pour oiseaux. Laisse le tout refroidir un peu. Ensuite, verse ton mélange dans des pots à yaourt vides en verre. Attache un bout de bois à la fin

d'un fil de coton assez solide et plonge le fil dans la graisse avant qu'elle ne durcisse. Grâce à cela, le fil restera bien en place dans la boule.

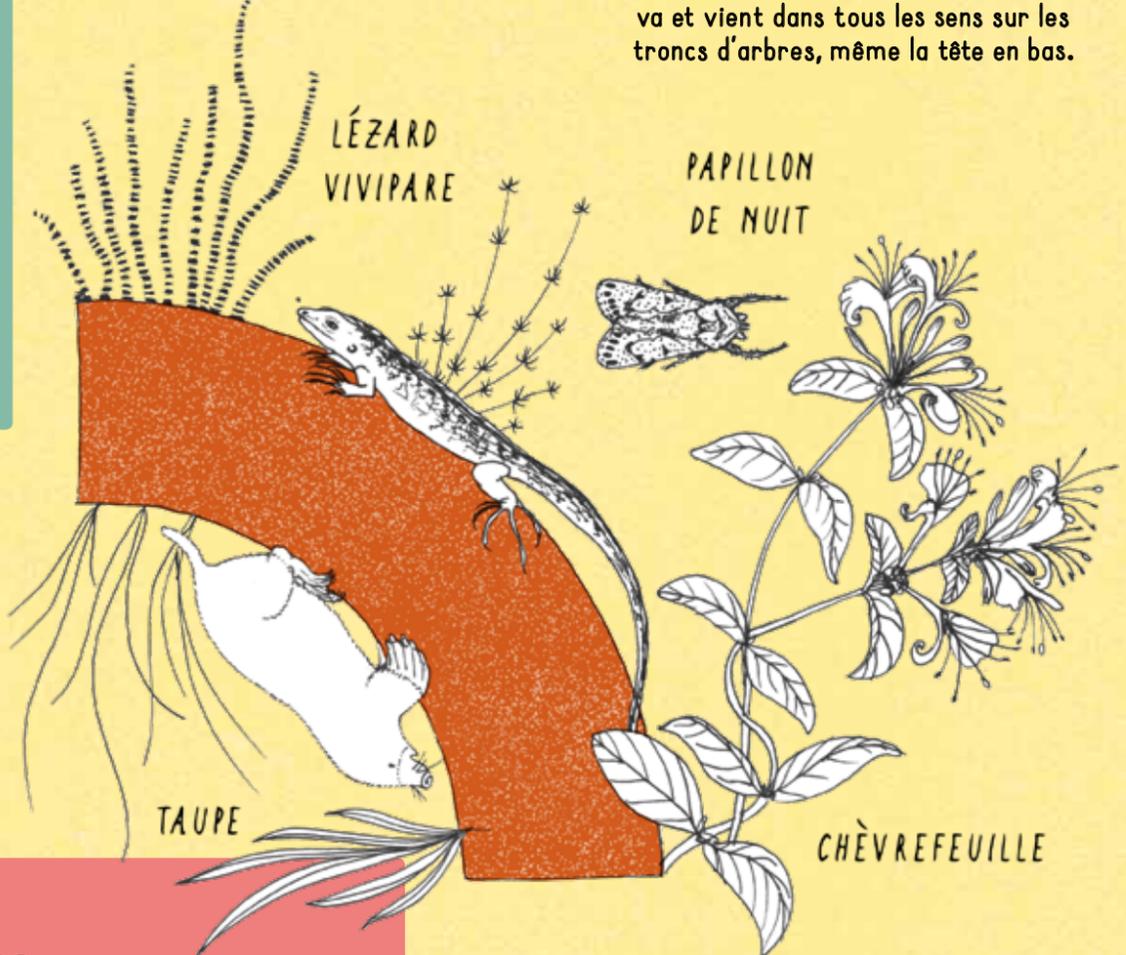
Quand tu auras suspendu les guirlandes de cacahuètes et les boules de graisse dans ton jardin, tu pourras profiter régulièrement d'un très beau spectacle, ponctué de jolis chants d'oiseaux.



Le lézard vivipare a une très longue queue. Si on l'attrape par la queue, il s'en sépare pour pouvoir s'échapper. Il est très difficile de le voir, car il est très craintif et très rapide.

SITTELE
TORCHEPOT

La sittelle torchepot est un petit oiseau des bois d'une très grande agilité. Elle va et vient dans tous les sens sur les troncs d'arbres, même la tête en bas.



LÉZARD
VIVIPARE

PAPILLON
DE NUIT

TAUPE

CHÈVREFEUILLE



Si tu décides de partir en randonnée nocturne avec ta lampe de poche, tu trouveras sans doute des papillons de nuit mâles sur le chèvrefeuille qui se met alors à dégager une odeur plus forte. Les fleurs du chèvrefeuille contiennent beaucoup de nectar et le papillon de nuit peut le butiner facilement.



ROITELET

ORPHYS ABEILLE

SCARABÉE RHINOCÉROS EUROPÉ

ORCHIS PYRAMIDAL

TRITON ALPESTRE

Le triton alpestre passe une partie de l'année dans l'eau et l'autre partie sur la terre. Il est très souple quand il s'agit de chasser et y parvient aussi bien sur l'eau que sur la terre.

Le roitelet réchauffe les jours les plus froids. Avec sa queue retroussée et son chant explosif, il sait se faire remarquer.

Tu ne trouves pas qu'on dirait qu'une petite abeille est posée sur la fleur ? C'est justement pour cela que la plante s'appelle l'orphys abeille.

Tu as vu un scarabée avec une grande corne sur la tête ? Alors, tu as sans doute repéré un scarabée rhinocéros européen. Il se nourrit de sève d'arbres et de fruits pourris.

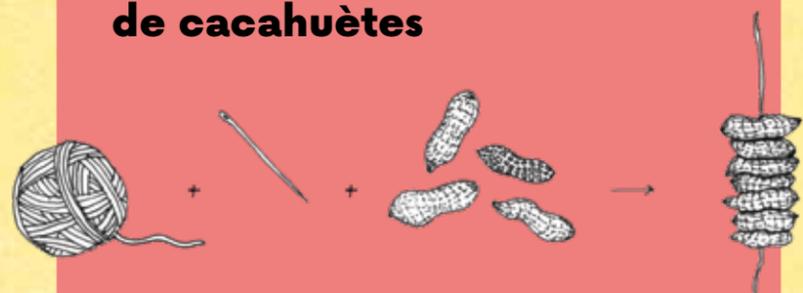
La grenouille rieuse est une grande bavarde. On la reconnaît facilement à son dos brun olive. La grenouille rieuse aime les étendues d'eau vastes et profondes, qui regorgent de nourriture. Elle adore les araignées, les fourmis, les poissons, les escargots et les chenilles.

Une des plantes qui poussent entre les roseaux au bord de l'eau est le typha. La partie brune sur le haut de la plante est aussi appelée « cigare ». Savais-tu qu'avant, on faisait sécher le cigare du typha afin de l'utiliser pour nettoyer les lampes ?

GRENOUILLE RIEUSE

TYPHA

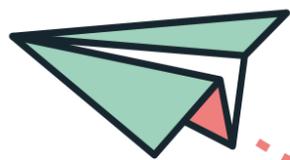
Friandise n°2 : une guirlande de cacahuètes



Attache un cordon ou une ficelle à une aiguille. Embroche les cacahuètes (avec les coquilles) les unes à la suite des autres. Tu peux fabriquer des guirlandes de la longueur que tu souhaites. Suspends la guirlande à un endroit visible de ton jardin, pour que les oiseaux puissent la repérer facilement en passant.



Il est grand temps de se revoir pour discuter



Les Travaux du Ring avancent bien. Pour le réaménagement du Ring de Bruxelles, nous étudions attentivement les alternatives et variantes possibles. Nous serions ravis de partager ce que nous apprenons avec vous pendant les soirées tables rondes du printemps 2019. Parallèlement, à la même période, notre kiosque d'information parcourra les communes situées dans la périphérie nord et Bruxelles. Dans le courant du mois de janvier, nous afficherons sur notre site les dates et lieux de nos différents rendez-vous.

Inscrivez-vous à la soirée table ronde
de votre choix sur
werkenaandering.be/fr/reflechissez-avec-nous

Nous vous accueillons :

5 février 2019
Overijse

6 février 2019
Auderghem

12 février 2019
Woluwe-Saint-Lambert

13 février 2019
Wezembeek-Oppeem

14 février 2019
Bruxelles centre

18 février 2019
Woluwe-Saint-Étienne

19 février 2019
Evere

26 février 2019
Zaventem

28 février 2019
Machelen

12 mars 2019
Vilvorde

14 mars 2019
Grimbergen

20 mars 2019
Strombeek-Bever

21 mars 2019
Meise

26 mars 2019*
Jette

28 mars 2019
Wemmel (NL)

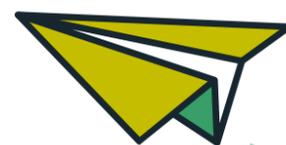
2 avril 2019
Wemmel (FR)

4 avril 2019
Zellik

23 avril 2019*
Dilbeek

25 avril 2019*
Leeuw-Saint-Pierre

30 avril 2019
Forest



* ces dates doivent encore être confirmées