



Sommaire

La politique en matière de sécurité routière en France	1
Goulet Louise et Chaussée de Charleroi, suite... et fin ?	2
Villes, Mobilité et Durabilité	4
La mobilité à la page www	7
Des mesures impopulaires pour la mobilité de demain	8
L'agenda	9
Le covoiturage, ça roule	10
Les plans de déplacements	11
Le stationnement n'est plus réglementé... plus tant	14
Nom de code : LundaISA	17
Le bruit routier : un problème avec des solutions	18
SUL, le décompte a commencé	20
Le contrôle des vitesses aux Pays-Bas	21
Dernière nouvelle	21

LA MOBILITÉ SELON NOS COLLÈGUES ÉTRANGERS

La mobilité, c'est l'affaire de tous, partout. Ce nouveau numéro du Moniteur de la Mobilité, très international, met donc l'accent sur l'échange de bonnes pratiques en présentant au travers de plusieurs articles des politiques, des projets ou tout simplement des idées développés en France, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas ou encore en Suède. L'objectif n'est pas d'écrire que tout va mieux ailleurs mais bien de démontrer que des projets, parfois fort impopulaires lors de leur démarrage se sont révélés en fin de compte très appréciés par les citoyens qui ont vu leur cadre de vie s'améliorer. On s'apercevra à cet égard qu'une bonne communication reste un atout majeur dans la réussite d'un projet de mobilité. S'il est évident que les politiques de mobilité d'ici et de là-bas ne sont pas comparables en tout temps et en tout point, il nous semble toutefois primordial, au travers du Moniteur, de partager des bonnes pratiques tant belges qu'étrangères afin d'illustrer la voie à suivre pour nos décideurs.

La Rédaction

La politique en matière de sécurité routière en France ... un exemple à suivre !

Les résultats de la politique en matière de sécurité routière menée en France sont spectaculaires : l'année dernière, 5.732 personnes ont trouvé la mort sur la route, soit une diminution de plus de 20 % par rapport à 2002. Le nombre total d'accidents a diminué de 17,5 % pour arriver à presque 87.000 et le nombre de blessés a baissé de 19,4 % pour arriver à un peu plus de 111.000.

Jugez plutôt, pas moins de 82 % des Français la considèrent aujourd'hui comme un thème de conversation important. A la sensibilisation s'ajoute également un important volet répressif : 66 radars fixes et 30 radars mobiles ont déjà été placés et l'année prochaine, on en ajoutera encore 900.

Les résultats sont significatifs. Au cours des deux derniers mois de l'année dernière, 183.000 automobilistes ont été verbalisés. Dans 90 % des cas, l'excès de vitesse était limité à un maximum de 20 km/h, ce qui coûte au passage un point sur le permis

Par Erik Caelen (AVCB)

La nouvelle politique en matière de sécurité routière en France porte ses fruits ! Chaque jour, on dénombre quatre morts de moins sur les routes françaises, en particulier depuis l'installation de radars le long des routes. Les jeunes restent cependant un groupe à risque important puisqu'ils représentent à eux seuls presque le double de morts sur la route. Une bonne raison pour renforcer les initiatives, annonce le Comité interministériel de la sécurité routière dans son dernier rapport.

Les clés du succès

Quels sont les ingrédients du succès de cette politique ? En 2002, le Président Jacques Chirac lui-même a lancé la campagne visant à diminuer le nombre de morts sur les routes françaises. L'effet d'annonce et les nombreuses actions développées par les cent départements ont joué pleinement leur rôle pour atteindre l'objectif : la sécurité routière est devenue en France le principal sujet de conversa-

« Les excès de vitesse extrêmes - plus de 50 km/h au-dessus de la vitesse autorisée - ont presque été éradiqués puisqu'ils ne constituent plus que 0,3 % des cas »

français. Les excès de vitesse extrêmes - plus de 50 km/h au-dessus de la vitesse autorisée - ont presque été éradiqués puisqu'ils ne constituent plus que 0,3 % des cas.

Ils ne s'arrêtent pas là !

L'année prochaine, les autorités compétentes mettront en œuvre également le contrôle de trajet, à commencer par les tunnels les plus dangereux. L'ivresse au volant sera également réprimée par des contrôles renforcés.

Seul bémol à ce tableau plutôt encourageant, les jeunes (15-24 ans) restent un groupe cible fortement touché par les accidents de la route, particulièrement difficile à atteindre puisque le pourcentage de victime dans cette tranche d'âge n'a diminué que de 2,3 %, en passant de 26 à 23,7 %. L'État a donc décidé de développer des actions particulières pour les jeunes en élargissant l'éventail de mesu-



res pour renforcer l'enseignement à la circulation. Les écoles devront donner des cours et un permis provisoire de trois ans sera introduit, le cas échéant ramené à deux ans si le candidat-chauffeur suit un cours de comportement préalable.

Dans le domaine de l'infrastructure, le Comité interministériel comparera les « scores » des différents départements, afin de promouvoir ainsi une forme saine de rivalité. Enfin, mentionnons encore que les données relatives à la sécurité routière et les localisations

des routes dangereuses seront disponibles via Internet pour les gestionnaires et utilisateurs de la voirie.

contact : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr

Goulet Louise et Chaussée de Charleroi, suite... et fin ?

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

En septembre 2002 débutait une opération pilote dans le Goulet Louise (voir Moniteur de juin 2003). Elle avait pour but d'améliorer la mobilité de chacun et l'accès de tous aux commerces par de petits aménagements physiques et surtout grâce à une modification du régime de stationnement en vigueur. Cette action déclinée en deux volets, sensibilisation puis sanction, avait connu un réel succès puisque le « goulet » s'était rarement senti aussi fluide. Hélas, trois fois hélas, au fil du temps, l'impact (et la peur du policier ?) s'était manifestement estompé. La Région, les communes de Saint-Gilles et d'Ixelles ainsi que la Ville de Bruxelles et leurs zones de polices respectives ont donc décidé de relancer la dynamique en signant un contrat de mobilité qui devrait assurer la permanence des effets constatés lors de l'opération pilote.

Pour rappel, un contrat de mobilité vise notamment à garantir la fluidité du trafic et favoriser le passage des transports en commun en particulier durant les heures de pointe dans les carrefours ou voiries fréquemment engorgés. Le contrat prévoit, pour atteindre ces objec-

tifs, une présence policière renforcée, financée pour 50% par la Région et pour 50% par la commune signataire. Aujourd'hui, 10 communes bruxelloises bénéficient déjà de tels contrats pour une série de carrefours et de voiries (voir tableau).

« Laissons respirer le Goulet Louise »

La Ville de Bruxelles et la Région se sont engagées à donner de l'air à l'Avenue Louise au travers d'un contrat de mobilité couvrant non seulement le célèbre Goulet mais aussi une série d'autres carrefours et voiries prioritaires, comme par exemple la Place Madou, la rue de la Loi, la rue Belliard, la Porte d'Anvers ou encore la Place du Trône (voir tableau). Concrètement, le contrat prévoit la surveillance des carrefours et voiries, de 7h30 à 9h30 et de 16h00 à 19h00. Pour ce faire, la commune s'engage à affecter au moins un agent par carrefour et à organiser le passage d'une patrouille de police aux heures prévues.

Le contrat prévoit pour chacun des carrefours et chacune des voiries des objectifs particuliers. Pour reprendre quelques exemples cités plus haut, il prévoit, pour le Goulet Louise, de faciliter le passage des trams 91, 92, 93 et 94 et de faire respecter leur site propre, de veiller à ce que les zones de livraisons soient utilisées réglementairement et d'empêcher le stationnement en

double file. Pour la rue de la Loi, le contrat s'axe plus particulièrement sur le respect des interdictions de stationner et de s'arrêter et sur la facilitation du passage des bus des lignes 12, 27 et TEC. Enfin, en ce qui concerne la place du Trône, la Ville de Bruxelles et la Région ont décidé de mettre l'accent sur la protection des piétons

Les contrats de mobilité dans les communes (source Cabinet de P. Smet)

Communes	Carrefours	Voiries
Auderghem	Souverain / Wavre Souverain / Hermann Debroux Rond-point du Souverain	
Bruxelles-Ville	Place du Trône Av. des Arts / rue Belliard Av. des Arts / rue de la Loi Place Madou Porte de Schaerbeek Place Rogier Porte d'Anvers Place Jacquemain Av. Roosevelt / Av. du Congo Av. Roosevelt / Av. Lloyd Georges Av. Louise / rue de l'Abbaye Chée de Vilvorde / Av. Van Praet	Goulet Louise Rue du Luxembourg Rue Belliard Rue de la Loi
Etterbeek	Wavre / Général Jacques	Av. de Tervuren Chée de wavre Av. d'Auderghem Av. de la Chasse Av. des Celtes Bd Général Jacques Bd Louis Schmidt Chée d'Etterbeek
Ganshoren	Charles Quint / Gloires Nationales	
Ixelles	Couronne / Général Jacques Saisons / Général Jacques Boondael / Général Jacques Buyl / Général Jacques Cambre / Folle Chanson Wavre / Ixelles Triomphe / Ecole européenne	Bd Général Jacques Av. de la Couronne Rue du Trône Chée de Waterloo Chée de Vleurgat Chée d'Ixelles Chée de Wavre
Molenbeek-Saint-Jean	Gand / Vandenpeereboom Gand / Dubois Thorn Gare de l'Ouest Gand / Karreveld Ninove / Paloke	
Saint-Gilles	Ma Campagne Place Janson	Chée de Charleroi
Saint-Josse-Ten-Noode	Place Madou Place Saint-Josse Place Rogier	
Schaerbeek	Place Meiser Lambermont / Gilisquet	
Uccle	Square Marlow ou Square des Héros	

sortant du métro et traversant la rue du Luxembourg et sur le respect du caractère local de cette rue.

Un contrat peut en cacher un autre

Les embouteillages du Goulet Louise et l'encombrement de la Chaussée de Charleroi étant assez intimement liés, il semblait logique de trouver une solution d'ensemble à cette situation. Dans la foulée, la commune de Saint-Gilles a donc, elle aussi, signé un contrat de mobilité avec la Région. Ce dernier prévoit une présence policière effective aux carrefours 'Ma Campagne' ainsi qu'aux carrefours formés par la chaussée de Charleroi et la rue de l'Aqueduc et par les rues Moris et de la Victoire. Par ailleurs, la Chaussée de Charleroi elle-même est bien évidemment considérée comme une voirie prioritaire.

La surveillance des carrefours et voiries sera assurée de 7h45 à 9h15 et de 16h00 à 19h00 par des agents et des patrouilles et visera notamment à faciliter le passage des trams, à faire disparaître le stationnement illicite aux abords des carrefours, à veiller au dégagement des carrefours et à assurer le respect des zones de livraisons.

Gageons que cette approche concertée et coordonnée entre les communes avec l'appui de la Région en appelle bien d'autres. En effet, il est fort à parier que le problème de la mobilité à Bruxelles ne pourra se résoudre que par une vision claire, globale et coordonnée de la question.

Contact : Marianne Courtois, mcourtois@smet.irisnet.be

Séminaire STIB — UITP

Villes, Mobilité et Durabilité

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

Les 15 et 16 janvier derniers, l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et la STIB ont organisé un séminaire sur le développement durable et les transports publics. Devant un parterre nombreux issu des quatre coins de l'Europe, une dizaine d'intervenants ont pris la parole pour exposer la situation des transports en commun dans leur ville et donner leur avis sur le futur des politiques en la matière. Petit retour sur un séminaire tout en durabilité...

Le Directeur du développement du Réseau STIB, M. Dochy, a ouvert le bal en exposant la situation bruxelloise. Riche de ses 3 lignes de métro (43,9 km), 17 lignes de tram (205,6 km) et 47 lignes de bus (436,4 km), la Région de Bruxelles-Capitale n'en est pas moins soumise à la pression automobile et aux incivilités en cascade qu'elle occasionne, avec toutes les conséquences fâcheuses que cela peut avoir sur le système de transport en commun (retard, vitesse commerciale en baisse, inconfort dû aux arrêts fréquents et parfois brusques...). Pour tenter d'inverser la tendance, la STIB a développé une série de mesures, pratiquement toujours impopulaires lors de leur présentation.

Les sites propres ou les bandes bus à contre-sens, par exemple, ont donné de très bons résultats malgré les difficultés parfois inhérentes à leur mise en œuvre : installation d'écluses à bus, respect des distances de sécurité, espace restreint, maintien du stationnement bilatéral, plaintes de riverains et de commerçants... Dans d'autres

cas, la STIB a pu opérer des refontes structurelles plus en profondeur de son réseau en réaménageant complètement certaines artères via des sites propres intégraux, sur des longueurs parfois très importantes. Lorsque la largeur de la chaussée est trop réduite, la solution du demi site propre entre deux carrefours permet tout de même de libérer en partie les transports publics des contraintes liées à la circulation.

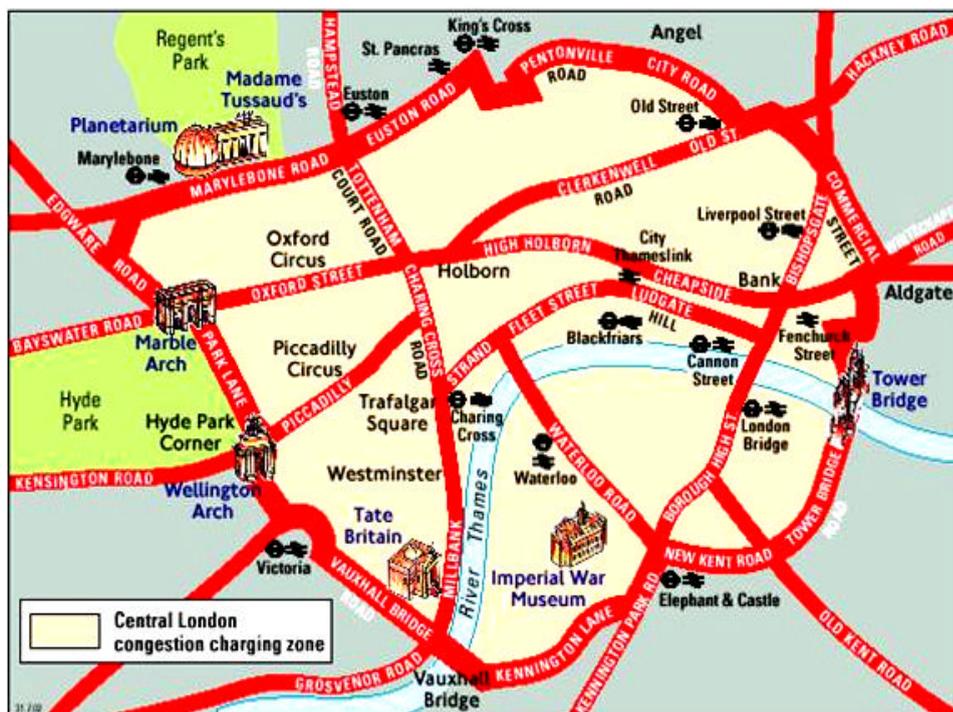
Toutes ces solutions et bien d'autres encore à l'étude (barrières amovibles, site propre réversible...) ne font que confirmer l'idée selon laquelle l'avenir des transports en commun de surface passe par l'augmentation de leur vitesse commerciale, ce qui ne sera possible qu'en les séparant du trafic automobile qui sature les villes.

La tarification de la congestion à Londres

John Fawkner, Head of International & European Affairs Transport for London, a livré les premières conclusions de l'expérience londonienne de tarification de la

congestion. Avec près de 7 millions d'habitants, 1,6 millions de travailleurs dans l'hypercentre, une vitesse moyenne de circulation tombée dramatiquement à moins de 15km/h et une pollution atmosphérique en augmentation constante, les autorités locales londoniennes se devaient de réagir drastiquement, quitte à imposer des mesures pouvant paraître de prime abord totalement impopulaires. En 2003, Londres a donc décidé de mettre en œuvre un péage urbain, au prix de 7,00€ par jour (applicable les jours ouvrables de 7h00 à 18h30). Le système est régulé via une série de caméras automatiques qui enregistrent les numéros de plaques à l'entrée de la ville et les comparent avec les numéros de plaques des véhicules s'étant déjà acquittés de la taxe... et l'amende de 110,00€ pour les fraudeurs semble pour le moins dissuasive.

Certains véhicules comme les motos, les véhicules d'urgence, les taxis, les voitures des personnes à mobilité réduite, les autobus et les cars ou encore les véhicules propres sont exemptés de la taxe. Les rési-



dants de la zone payante bénéficient pour leur part d'une réduction de 90%.

Un premier résultat démontre que le nombre de véhicules entrant dans la zone a baissé de 20%, correspondant à environ 150.000 déplacements en moins. La majorité de ces déplacements (50 à 70%) s'est reportée sur le système de transport en commun, tandis qu'une autre partie s'effectue dorénavant soit via d'autres modes (20 à 30%), soit via un contournement de la zone payante (10 à 20%). M. Fawkner relève également que l'instauration du péage a permis de faire grimper la vitesse moyenne de la circulation dans la zone de 13km/h à 17km/h, de diminuer de 32% la congestion durant les heures d'application du péage et de diminuer de 14% la durée des trajets se terminant dans la zone couverte par le péage. En terme de transports publics uniquement, l'impact est là aussi significatif puisque la fréquentation des autobus a augmenté de 14% entre 8h et 9h, tandis que les retards dus à la congestion diminuaient de 50% et le temps d'attente dans la zone de péage de 30%.

Enfin, il est intéressant de constater qu'une mesure au départ très impopulaire se révèle avec la pratique de plus en plus appréciée par la population puisque plus de 50% de la population londonienne tend à soutenir le péage urbain et envisage favorablement son extension à d'autres zones de la ville, tandis que plus de 70% des habitants sont d'avis que le péage s'est avéré soit très efficace soit assez efficace en réduisant les embouteillages.

Paris à l'heure des bus, ou le réseau Mobilien

Avec plus de 11 millions d'habitants répartis sur un territoire de 12.000 km² et représentant un pôle d'environ 5 millions d'emplois, l'Île de France est sans conteste le pôle le plus attractif de France. Ce statut particulier n'est pas sans conséquence sur la mobilité puisque il génère pratiquement 25 millions de déplacements quoti-

dien. Si seulement 30 à 40% des déplacements dans Paris et vers la banlieue (30% des déplacements totaux) s'effectuent en voiture contre environ 60% en transports publics, il en va tout autrement en ce qui concerne les déplacements banlieues – banlieues (70% des déplacements totaux) qui s'effectuent dans plus de 80% des cas en voiture.

Après avoir planté ce décor, M. de Coulhac, Directeur de l'Agence de développement pour Paris à la RATP, s'est attardé sur les grandes lignes du projet 'Mobilien' (réseau

torisé aux taxis, vélos et véhicules d'urgence, en plus des bus bien évidemment.

Les premiers résultats sur quelques lignes déjà aménagées démontrent les bienfaits de l'approche parisienne puisque la vitesse commerciale des bus tend à y augmenter (plus 20%) malgré l'augmentation nette du trafic sur les itinéraires visés (plus 40% en heures de pointe).

A la lecture de ces quelques exemples de bonnes pratiques, on se rend compte de l'enjeu capitale que représente un réseau de transport public



Rue du Faubourg Saint-Martin après les travaux © Mairie du 10e

bus). Au travers de ce projet, la RATP assure la gestion de 17 lignes de bus Mobilien dans Paris (en plus des 59 lignes de bus classiques) et 51 lignes en banlieue. Ce réseau vise un service amélioré basé sur une information en temps réel, une accessibilité maximale et le respect des normes environnementales. En outre, afin d'assurer une amplitude et une fréquence optimale (un bus toutes les 10 minutes aux heures de pointe et toutes les 20 minutes en dehors), la RATP a recherché les meilleures solutions en vue d'améliorer la vitesse commerciale (inférieure à 10km/h dans Paris en pointe !) et la régularité des bus de ces lignes en développant trois principes d'aménagement : le couloir latéral mono-directionnel, le couloir bi-directionnel latéral et le couloir bidirectionnel axial. Ces couloirs sont caractérisés par un accès au-

performant pour lutter contre l'asphyxie lente, mais inévitable à scénario inchangé, des grandes villes européennes. Les autorités locales et régionales en sont bien conscientes et commencent à agir volontairement sur les politiques de mobilité pour renforcer la place des transports en commun dans notre société. Parfois impopulaires au départ, les mesures prises n'en sont pas pour le moins indispensables et l'expérience de certaines grandes villes tend à démontrer qu'avec le temps la population, certainement pas moins désireuse d'un cadre de vie agréable que les pouvoirs politiques, se rend compte de tous les avantages d'un système de mobilité durable.

Retrouvez prochainement sur notre site les présentations intégrales de tous les orateurs ayant participé à ce séminaire.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgb.be

Les recommandations de l'UITP à propos des piétonniers

- ⇒ La qualité de vie des centres urbains s'améliore avec la création d'espaces piétonniers conviviaux destinés au shopping et aux loisirs
- ⇒ Planifier des itinéraires piétons intégrant des aires de repos et de détente et un accès aisé au réseau de transport public
- ⇒ Les déplacements piétons peuvent être mieux gérés en donnant seulement accès aux transports publics et véhicules de livraison et en limitant l'accès aux autres véhicules
- ⇒ Les espaces de chargement ne devraient pas entrer en conflit avec les mouvements piétons.

Les recommandations de l'UITP à propos de la tarification de la congestion

- ◆ Taxer l'utilisation de la route devrait être perçu dans les espaces urbains congestionnés comme une manière de s'assurer que tous les usagers de la route payent l'entièreté des coûts internes et externes de leurs trajets, et comme un moyen de gérer la demande et d'améliorer les conditions d'utilisation de la voiture et l'efficacité des bus et tramways
- ◆ La taxation des parkings et des voitures de société devrait être adaptée et les contrôles de police renforcés

Mieux se déplacer pour mieux vivre en Ile-de-France



Source : <http://www.pduif.org/index.php>

Les recommandations de l'UITP à propos des sites propre bus

Les avantages de cette formule sont...

- Des gains de temps significatifs.
- Une réduction de la longueur des trajets.
- Un trafic bus plus difficilement interrompu par la circulation automobile.

Les recommandations de l'UITP sont...

- Favoriser l'introduction des sites propres bus afin d'améliorer la qualité du service bus
- Aménager des protections physiques et assurer le contrôle des sites propres afin :
 - ⇒ de diminuer les interruptions du trafic bus et les retards,
 - ⇒ de simplifier les trajets en faisant mieux correspondre les trajets aller et retour,
 - ⇒ d'offrir des hautes fréquences, par exemple toutes les 3 minutes aux heures de pointe et toutes les 6 minutes le reste du temps,
 - ⇒ d'assurer un accès pédestre sûr, rapide et confortable,
 - ⇒ de donner un message clair aux automobilistes, cyclistes et piétons.

Le Moniteur de la Mobilité vous propose quelques commentaires sur des adresses web qui ont retenu notre attention lors de nos recherches d'informations sur la toile. Si vous aussi vous avez déniché une perle rare, n'hésitez pas à nous la proposer à l'adresse habituelle : erik.caelen@avcb-vsgeb.be, nous nous ferons un plaisir de diffuser l'information dans nos pages.



http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/en/brochure_jan04_fr.pdf : 'L'accident de la route n'est pas une fatalité!'

A l'occasion de la journée mondiale de la santé, célébrée le 7 avril dernier, et dont le thème cette année était « la sécurité routière », l'OMS a publié une très intéressante brochure de 24 pages disponible en format électronique à l'adresse web susmentionnée. Cette publication donne une série d'informations concernant les tendances mondiales en ce qui concerne les accidents de la route (saviez-vous que chaque année plus d'un million de personnes mourraient dans les accidents de la route

La mobilité à la page...wwweb !

et que plus de 20 millions étaient blessés ?), compare les situations entre différents pays, trace le profil des victimes ou encore relève les principaux facteurs de risques pour les accidents et les traumatismes. Enfin, last but not least, la brochure aborde une série de conseils pour

diminuer les risques et promeut des mesures pour agir tant aux niveaux gouvernemental que privé ou particulier en faveur d'une plus grande sécurité routière. Bref, un excellent outil de sensibilisation et de communication à mettre entre toutes les mains.

<http://www.mebmobility.irisnet.be>: les plans de déplacements... pourquoi et surtout comment en réaliser un !

Ce site résulte d'une décision commune de l'Union des Entreprises de Bruxelles et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles. L'entreprise y trouvera le cheminement de la démarche et la référence aux sources d'informations pertinentes qui l'aideront à définir une stratégie efficace de mobilité pour ses collaborateurs, ses clients, et l'acheminement de ses marchandises.

Il s'agit de mettre à disposition des communes et des entreprises, ou de leur délégué à la mobilité, un outil leur permettant d'évoluer rapidement dans le domaine du Plan de Déplacements d'Entreprise et de son élaboration.

Pour ce faire, le site plate-forme de l'UEB-CCIB propose - outre une présentation succincte des **aspects légaux** et **l'intérêt d'un PDE pour l'entreprise** - les outils suivants :

- ◆ **Fiche d'accessibilité**
La réalisation d'une fiche d'accessibilité peut être considérée comme une première étape dans la gestion de la mobilité de l'entreprise.
- ◆ **Introduction au Plan de Déplacements d'Entreprise**
Quelques pages résument les enjeux et présentent les différentes étapes d'élaboration d'un Plan de Déplacements d'Entreprise.
- ◆ **Répertoire des liens utiles : accès aux pages principales (approche globale)**
Liens vers les différents sites Internet existants sur le sujet ou apparentés.
Approche complète et détaillée du domaine.
- ◆ **Répertoire des liens utiles : accès à des pages choisies (approche spécifique)**
Liens vers les pages clés des sites Internet existants sur le sujet ou apparentés, via une série de questions fondamentales.

Un commentaire ? Des suggestions ? Des critiques ? Faites-nous en part : erik.caelen@avcb-vsgeb.be, barbara.decupere@avcb-vsgeb.be, jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

Des mesures impopulaires pour la mobilité de demain

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

Dans le cadre du suivi de la cinquième édition du Prix européen du Transport public, qui a été attribué le 5 juin 2003, le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) a réalisé une publication rassemblant les 11 exemples de bonnes pratiques des nominés au prix, de même qu'une 'feuille de route' qui s'appuie sur ces expériences et vise à fournir des outils et des conseils pour aider les décideurs locaux et régionaux à préparer et mettre en œuvre des mesures radicales en vue d'améliorer la mobilité et la rendre plus durable.

Pour rappel, l'édition 2003 du Prix avait pour objectif d'identifier et de récompenser les autorités locales qui ont fait un grand pas vers la diminution de la congestion et de la pollution dans leur ville ou région en sensibilisant les citoyens et les groupes d'intérêt, et en travaillant avec eux, afin d'obtenir leur soutien pour des mesures difficiles et souvent impopulaires qu'il est nécessaire de prendre.

Une feuille de route pour les décideurs

Les problèmes liés à la mobilité découlent en grande partie du nombre croissant de voitures, de la sécurité apparente et du confort qu'elles procurent ainsi que de leur avantage compétitif sur les autres modes de transport. Il en ressort que la voiture est généralement perçue comme l'option 'facile' pour se déplacer, tandis que la marche à pied, le vélo ou les transports publics sont ressentis comme autant de contraintes inconfortables. Par conséquent, si on souhaite inverser cette tendance négative du 'tout à la voiture', il faudra développer une politique rendant les autres moyens de transport plus attractifs et/ou limitant l'utilisation de la voiture.

Au-delà, la brochure propose également aux décideurs un relevé exhaustif des trois phases à suivre pour mettre en œuvre des mesures radicales en matière de mobilité.

La planification apparaît en 5 grandes étapes : évaluation de la situation actuelle, comparaisons avec d'autres villes, développement d'une stratégie, consultation des citoyens et des acteurs et implication des principaux partenaires et, enfin, finalisation du programme.

Dans cette logique, les phases liées à **l'action** et à **l'évaluation** apparaissent comme découlant tout naturellement de la planification.

Le centre historique de Cambridge

La publication réunit 11 bonnes pratiques développées en Italie, en Turquie, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Suède, en Allemagne ou en

core en Autriche. Sans entrer dans le détail de chacune d'entre elles, il nous a semblé intéressant, en guise d'exemple, de nous attarder sur le projet développé par la ville de Cambridge. Ce dernier – qui prévoit la fermeture de rues grâce à un système de bornes mobiles – a été mis en place après que des enquêtes aient révélé que plus de la moitié du trafic dans les rues du centre de Cambridge était occasionné par des automobilistes qui passaient par le centre pour éviter les embouteillages sur le réseau routier extérieur. Le joli centre historique a progressivement perdu de son attrait pour les habitants, les marchands et les touristes en raison de la pollution et de l'insécurité routière croissante, avec d'inévitables conséquences négatives pour l'économie de la ville. La fermeture du centre-ville et une série d'améliorations des lignes d'autobus (notamment l'installation de parkings relais performants) ont eu pour effet positif de relancer très fortement l'utilisation des transports publics dans la ville (plus de 30% d'augmentation en 3 ans seulement). Il faut encore sou-

Mesures 'Carottes'	Mesures 'Bâtons'
Améliorer la fréquence des transports en commun (TC)	Restreindre l'accès à des parties de la ville
Améliorer la qualité du service de TC (confort, propreté, sécurité)	Introduire un péage urbain pour les voitures entrant dans la ville
Investir dans de nouveaux véhicules de TC (faible taux d'émission, énergétiquement efficace, plancher surbaissé)	Introduire des couloirs séparés pour les bus et les trams
Étendre le réseau de TC	Limiter les places de stationnement en ville
Mieux intégrer le système avec les systèmes suburbains et régionaux	Introduire des mesures pour limiter le trafic
Introduire des systèmes de tarification attractifs	
Améliorer l'information relative au TC	
Combiner le système de TC avec des activités culturelles, sociales, touristiques et sportives	
Améliorer les possibilités d'intermodalité	
Introduire des systèmes 'Park and Ride'	
Améliorer les espaces publics pour les cyclistes et les piétons	
Améliorer l'accès, le confort et la sécurité aux points d'arrêt et de changement de mode	

ligner que ce projet de circulation n'aurait jamais pu voir le jour sans un appui de la majorité des citoyens de Cambridge. De même, l'excellence dans la consultation et l'engagement des citoyens, ainsi que le marketing et la publicité, le travail en partenariat, l'ouverture et la responsabilité ont été des facteurs essentiels à la réussite du projet.

Cette expérience, et bien d'autres que vous pourrez découvrir sur le site internet du CCRE à l'adresse http://www.ccre.org/bases/T_599_15_3520.pdf, démontrent à suffisance que des mesures qui peuvent sembler impopulaires aujourd'hui s'avèrent souvent payantes sur le moyen et le long terme... reste à développer de bonnes stratégies, une planification efficace et surtout une politique de communication ouverte et locale.

Contact : <http://www.ccre.org>



Cambridge au couché du soleil (Source : <http://www.0xdeadbeef.com/html/2001/10/>)

L'agenda de la mobilité

Vous organisez un événement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'événements qui ne sont pas annoncés dans nos colonnes ?

Contactez-nous pour nous permettre d'offrir la meilleure information possible à nos lecteurs.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
Du 5 au 7 mai 2004, Lyon (F)	ECOMM — 8 ^{ème} Conférence européenne sur le management de la mobilité	Info : http://www.epomm.org Fax: 33(0)478634979
Du 19 au 21 mai 2004, Dresden (D)	Urban transport 2004 — 10 ^{ème} conférence sur les transports urbains et l'environnement	Info : Wessex Institute of Technology — Tél.: 44(0)2380293223 — Fax: 44(0)2380292853—e-mail: wit@wessex.ac.uk — site : http://www.wessex.ac.uk
Du 23 au 27 mai 2004, Barcelone (E)	FISITA World Automotive Congress — 5 jours de congrès	Info : www.fisita2004.com e-mail : fisita2004@idiada.com
Du 24 au 26 mai 2004, Budapest (Hu)	ITS in Europe : Moving towards an integrated Europe — Trois jours de congrès à propos des tendances récentes en ITS et des développements futures en la matière	Info: www.itsineurope.com
Les 3, 4 et 5 juin 2004, Paris (F)	Repenser l'espace public en faveur du piéton: les perspectives	Info : Ecole nationale des Ponts et Chaussées — Tél. : 33(0)144582713 — Fax : 33(0)144582830 — e-mail : rose@enpc.fr —site : http://pte.enpc.fr
Du 10 au 11 juin 2004, Utrecht (NL)	Foire de 3 jours pour les gestionnaires de parking	Info: www.fleet-management-expo.nl - e-mail: stijn@deferrante.com - Tel.: 0306667388
16 juin 2004, Breda (NL)	Régulation des feux de circulation : journée d'étude	Info: DTV Consultants, Marcel Willekens m.willekens@dtvconsultants.nl

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Le car-sharing, ça roule !

Nous vous livrons régulièrement un chiffre-clé relatif à l'un ou l'autre aspect du stationnement ou plus largement de la mobilité, en Région de Bruxelles-Capitale.

Notre rubrique est consacrée cette fois à un premier bilan de la politique de car-sharing développée en Région de Bruxelles-Capitale depuis maintenant plus d'un an.

Commune	Nom de la station	Nombre de voitures	Mois de démarrage de la station	Nombre de locations	Nombre de locations par véhicule et par mois
Etterbeek	Thieffry	3	12/2003	40	13,3
Evere	Conscience	2	08/2003	66	6,6
Ixelles	Flagey	4	05/2003	613	19,2
Saint-Gilles	Horta	3	05/2003	424	17,7
Saint-Gilles	Janson	2	08/2003	170	17,0
Saint-Josse	Madou	3	05/2003	464	19,3
Saint-Josse	Nord	3	05/2003	620	25,8
Schaerbeek	Dailly	3	10/2003	138	15,3
Total		23		2535	16,8

Source : Questions et Réponses – Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale – 15 février 2004 (n°48)

Fin 2003, huit stations de car-sharing avaient été ouvertes et 23 voitures étaient mises à disposition des abonnés. Le nombre total de locations au 31 décembre 2003 s'élevait à 2535. Si on ramène ce total à un nombre moyen de locations par véhicule, par mois et par station (étant donné que les stations n'ont pas été toutes ouvertes en même temps et ne disposent pas toutes du même nombre de véhicules), on se rend compte que les stations ouvertes les premières sont les plus fréquentées et que la variation entre la moins fréquentée (à peine 6,6 locations par véhicule et par mois) et la plus fréquentée (25,8) est relativement grande. Ceci s'explique sans doute pas la fait que les stations de car-sharing doivent avant tout se faire connaître du public. Cambio, société gestionnaire du parc, a donc décidé de mettre l'accent durant le premier trimestre 2004 sur la publicité autour des stations déjà ouvertes avant de poursuivre l'extension du nombre de stations et de véhicules. L'objectif est d'atteindre, fin 2005, 17 stations et 74 voitures partagées (en ce compris peut-être des véhicules électriques ou hybrides). En terme d'abonnés, Cambio précise qu'au 31 décembre 2003, ils comptaient 331 abonnés (essentiellement des particuliers et quelques entreprises).

Obligation pour les organismes de plus de 200 personnes de mettre en place un plan de déplacements

Par Philippe Barette et Christine Heine (AED)

Qu'est ce qu'un plan de déplacements d'entreprise ?

Il s'agit de l'étude, de la mise en œuvre et du suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou de ces entreprises.

Comme exemples de mesures, on peut citer : la sensibilisation du personnel à l'usage de moyens de transport alternatifs à la voiture, l'inscription à la centrale de covoiturage, l'installation de parkings sécurisés pour les vélos, l'achat de véhicules « propres » ou l'utilisation du car-sharing pour les déplacements de service, etc. Les mesures à mettre en œuvre par une entreprise dépendent bien sûr de sa localisation géographique et de son type d'activités.

Pourquoi réaliser un plan de déplacements ?

Plus de 650.000 personnes travaillent à Bruxelles, dont 56% environ (plus de 360.000) proviennent de l'extérieur de la Région. 370.000 personnes (environ 57%) se rendent sur leur lieu de travail en voiture.

Ces dernières années, l'emploi s'est fortement développé en périphérie de Bruxelles (dans des zones parfois peu accessibles en transport public), ce qui a pour conséquence un accroissement important du trafic sur les autoroutes d'accès à Bruxelles (vers Bruxelles mais aussi vers la périphérie) et sur le ring.

Tous les jours, les médias nous parlent des difficultés de circulation aux heures de pointe, des embouteillages et des accidents, qui entraînent, non seulement pertes de temps et stress mais aussi consommation supplémentaire d'énergie, pollutions atmosphériques et sonores, etc. Les principales victimes de cette situation sont les travailleurs eux-mêmes et les entreprises qui les emploient qui voient leur accessibilité se détériorer.

C'est pourquoi les entreprises et les travailleurs ont un rôle à jouer !

Le cadre légal bruxellois : l'ordonnance du 25 mars 1999 et l'arrêté du 5 février 2004

L'article 19 de l'ordonnance du 25 mars 1999 (MB du 24 juin 1999) sur l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant prévoit que les organismes de droit public ou privé occupant plus de 200 personnes sur un même site mettent en place un plan de déplacements relatif à ce site. Le 5 février 2004, le Gouvernement a adopté l'arrêté d'application de cette disposition (MB du 18 mars 2004) ainsi qu'une circulaire explicative et un formulaire-type reprenant les informations que les entreprises doivent transmettre à l'administration (MB du 22 mars 2004). L'obligation entrera en

vigueur le **1^{er} juillet 2004**.

Ainsi, les organismes **publics ou privés** qui occupent **plus de 200 personnes sur un même site** doivent **élaborer dans les 18 mois, soit avant le 31 décembre 2005**, un plan de déplacements.

Quelles sont les entreprises concernées ?

Les organismes publics ou privés (entreprises, services publics, entreprises publiques autonomes, ...), situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, qui, au 1^{er} juillet 2004, occupent plus de 200 personnes (travaillant à temps plein ou à temps partiel) sur un même site. 400 organismes sont concernés, ce qui correspond à la moitié du volume d'emploi à Bruxelles.

Si plus de 200 personnes sont occupées dans un immeuble partagé entre différentes entreprises et qu'aucune de ces entreprises n'occupe plus de 200 personnes, aucune entreprise ne doit actuellement réaliser un plan de déplacements.

Par contre, si un même organisme occupe plusieurs immeubles dont les entrées principales sont distantes de moins de 500 mètres par le trajet le plus court à pied, c'est la somme du nombre de personnes employées dans les différents immeubles qui doit être pris en compte. Si cette somme est supérieure à 200, l'organisme doit réaliser un plan de déplacements.

Si un même organisme occupe plusieurs sièges (situés à plus de 500 mètres) dans la région, l'organisme doit réaliser un plan de déplacements pour chaque siège qui occupe plus de 200 personnes. Si plusieurs organismes visés sont établis sur un même site ou dans un même quartier, ces organismes peuvent mettre en place un plan de déplacement commun.

Que doivent faire les entreprises ?

A partir du **1^{er} juillet 2004**, les entreprises trouveront sur le site de l'IBGE un formulaire électronique à compléter. Ce formulaire, bien documenté, a pour objectif d'aider l'entreprise à répondre à son obligation. Pour les entreprises qui voudraient déjà se documenter, l'IBGE et l'AED tiennent à disposition des entreprises plusieurs documents : un manuel méthodologique sur le site de l'IBGE <http://www.ibgebim.be> et un manuel « interactif » sur CD-ROM disponible à l'AED et sur le site internet <http://www.mobilitymanagement.be>. Dans le courant du mois de **juin 2004**, l'IBGE organisera des formations pour les futurs coordinateurs mobilité des entreprises.

Pour le **31 décembre 2004**, les entreprises doivent fournir à la cellule administrative de suivi, formée de l'IBGE et de l'AED, la **première partie** du formulaire complétée. Il s'agit (1) d'un inventaire et d'une analyse des déplacements des personnes et des

*Le carnet d'adresses***Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

A toutes fins utiles, nous avons rassemblé pour vous les coordonnées des conseillers en mobilité des différentes communes bruxelloises. Ces conseillers sont les personnes de contact dans leurs communes respectives.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/558.08.18	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.net
Altenloh Frank	Forest	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	fcavain@koekelberg.irisnet.be
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publilink.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

matières générés par le fonctionnement de l'organisme, (2) d'une analyse de l'accessibilité, (3) d'une description des améliorations de la mobilité ou de l'accessibilité déjà mises en place, (4) de la liste des organismes présents à proximité avec lesquels une collaboration serait souhaitable et (5) d'un projet de plan comprenant les objectifs poursuivis en matière de répartition modale et l'ensemble des moyens à mettre en œuvre pour améliorer le déplacement des personnes et la qualité de l'air.

Dès réception des documents, la cellule de suivi en envoi une copie à la STIB et à la commune concernée. La cellule de suivi, après avoir reçu les avis de la STIB et de la commune, remet un avis à l'entreprise **dans les trois mois**.

Pour le **31 décembre 2005**, les entreprises doivent fournir à la cellule administrative de suivi la **seconde partie** du formulaire complétée, qui porte sur le plan d'action : quelles sont les mesures retenues, quand et comment seront-elles mises en application, etc.

La cellule de suivi remettra alors un avis à l'entreprise **dans les trois mois**, comme pour la première phase.

Ensuite, **annuellement**, l'entreprise actualise son plan.

Envie d'en savoir plus ?

Tous les documents (ordonnance, arrêté, circulaire et formulaire) sont disponibles sur les sites de l'AED <http://www.pde.irisnet.be> et de l'IBGE <http://www.ibgebim.be>.

Quelles sont les administrations compétentes ?

⇒ **L'IBGE** est l'administration de référence pour les entreprises. Elle leur diffuse l'aide administrative et méthodologique nécessaire.

Contact : Marianne Thys (mth@ibgebim.be) et Sarah Hollander (sho@ibgebim.be), tél. : 02/775.76.57.

⇒ **L'AED** veille au développement et à la coordination des outils « mobilité » : le covoiturage, le car-sharing, les transports publics, le vélo, etc.

Contact : Philippe Barette (pbarette@mrbc.irisnet.be),

tél :02/204.19.08) et Christine Heine
(chheine@mrbc.irisnet.be, tél :02/204.19. 23).

Quels sont les principaux organismes actifs dans le domaine des plans de déplacements d'entreprise ?

⇒ La **STIB** et les services « mobilité » des administrations communales sont invités, d'une part, à remettre leur avis sur les plans de déplacements des entreprises qui leur sont soumis par la cellule de suivi et, d'autre part, à tenir compte des plans des entreprises dans l'élaboration de leurs politiques.

La cellule « mobilité des entreprises » de la STIB est au service des entreprises.

Contact : <http://www.stib.be>, Valérie Panier
(panierv@stib.irisnet.be) et Jessica Beekmans
(beekmansje@stib.irisnet.be), tél. : 02/215.50.68.

⇒ **Taxistop** est en charge de la gestion du covoiturage et du car-sharing à Bruxelles.

Contact : <http://www.taxistop.be/carpooling.brussels>,
<http://www.cambio.be>, David Doumont
(dad@taxistop.be), tél : 070/222.292 ou 02/227.93.02.

⇒ **Provelo** a développé un programme d'encouragement de l'usage du vélo au sein des entreprises.

Contact : <http://www.provelo.org>, Jean-Luc Legrand
(jl.legrand@provelo.org), tél. : 02/502.73.55.

⇒ **L'Union des Entreprises de Bruxelles** a élaboré un site internet sur les plans de déplacements d'entreprise
<http://www.mebmobility.irisnet.be>.

Contact : <http://www.ueb.be>, Pierre Thonon
(pierre.thonon@ueb.be), tél : 02/210.01.74.

⇒ Les trois **organisations syndicales** organisent des formations sur la mobilité.

Contact : Pour la CSC : Michel Pluvinage
(mpluvinage@acv-csc.be), tél : 02/425.33.09 ;
pour la FGTB : Philippe Van Muylder
(philippe.vanmuylder@fgtb.be), tél : 02/512.66.66 et
pour la CGSLB : Philippe Vandenabeele
(philippe.vandenabeele@cgsלב.be), tél : 02/206.67.11.

Au niveau fédéral aussi, ça bouge !

Le chapitre XI des dispositions diverses de la loi-programme du 8 avril 2003 (MB du 17 avril 2004) impose la réalisation d'un bilan de mobilité pour toutes les sociétés employant plus de 100 personnes. L'arrêté royal d'exécution du 16 mai 2003 (MB 05.05.2003) définit les éléments qui doivent figurer dans ce document. La loi-programme du 22 décembre 2003 (MB du 31 décembre 2003) précise que le premier état des lieux devra être dressé à la date du 30 juin 2005 et que le premier rapport devra être remis aux autorités pour le 30 avril 2006.

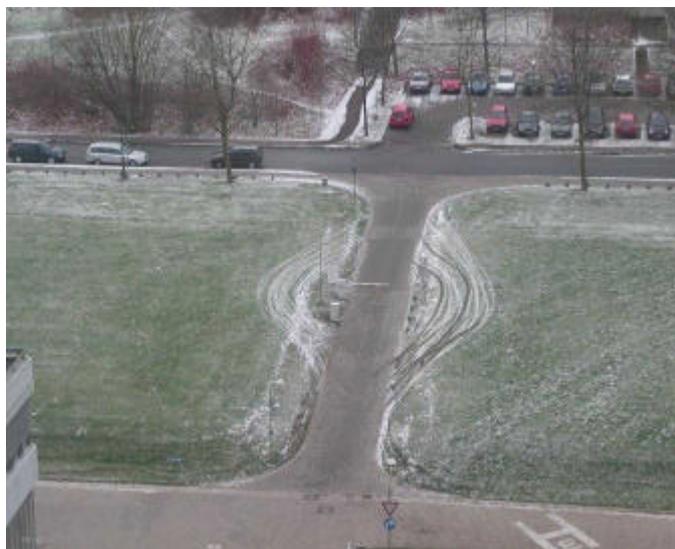
Un peu d'humour n'a jamais fait de mal...



On ne badine pas avec la sécurité routière aux Pays-Bas...



Une histoire bien belge. Allez comprendre... on prend la moyenne ?



Nouvelle conception du parking payant optionnel...

LE STATIONNEMENT N'EST PLUS RÉGLEMENTÉ

... PLUS TANT !

Par Vincent Ramelot (AVCB)

La loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière n'a décidé pas fini de faire couler beaucoup d'encre... Sans même parler des nouvelles infractions et sanctions, à l'égard desquelles les critiques sont tant politiques que juridiques, les nouvelles règles en matière de stationnement « illicite » (nous expliquerons infra l'utilisation de ce terme) ne semblent claires ni pour leurs utilisateurs, ni pour les autorités chargées de les appliquer, ni même... pour leur auteur (1) !

Taxe, redevance, sanction, peine,... : autant de notions qui depuis la réforme sont lâchées dans la circulation et s'entrechoquent sans encore trouver leur place dans l'arsenal communal.

Qu'est-ce qui a réellement changé ? Que peut faire la commune ? Que ne peut-elle pas faire ? Si nous parvenons, au terme de cet article, à répondre à ces trois questions, un grand pas aura été franchi...

Qu'est-ce qui a changé ?

« *Le stationnement à durée limitée, le stationnement payant et le stationnement réservé aux riverains sont dépénalisés* », répondez-vous en chœur. Oui mais... En quoi consiste la dépénalisation ?

Au sens commun, la dépénalisation d'un comportement consiste à ôter à ce comportement tout caractère pénal ; il ne constitue donc plus une infraction et n'est plus frappé des peines prévues par le Code pénal ou

une loi particulière. Conséquence logique : les dispositions visant ces comportements sont abrogées.

On peut aussi donner un sens plus restrictif au terme « dépénalisation ». Dans ce sens, le fait visé reste toujours incriminé, c'est-à-dire considéré comme un fait illicite, mais il n'y a plus de peine venant frapper sa commission. Le législateur dit en quelque sorte au citoyen : « *Il est interdit de faire telle chose, mais vous ne serez pas puni si vous le faites quand même.* » L'intérêt de cette pratique se résume à nos yeux à deux aspects : primo, insister sur le caractère socialement indésirable, illicite, du comportement ; secundo, maintenir un fondement pour d'éventuels recours civils (2). En revanche, elle n'œuvre pas en faveur de la sécurité juridique !

En l'occurrence, c'est le deuxième sens qu'a choisi – en pleine conscience ? – le législateur : en effet, l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière régit toujours le stationnement à durée limitée (obligation d'apposer un disque de stationnement, interdiction de mettre en stationnement plus de 24 heures un véhicule à moteur hors d'état de circuler, ...), mais l'article 29, §2, al 2, des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière mentionne que « *[[les stationnements (3) à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement* ».

Dépénaliser, d'accord ; mais dépénaliser quoi ?

La rédaction malheureuse de la loi a donné lieu à une deuxième controverse, à savoir ce que recouvre précisément les termes « stationnement à durée limitée ».

« Stationnement à durée limitée » est l'intitulé de l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 qui régit divers types de stationnement :

- ⇒ le stationnement à durée limitée (en zone bleue) ;
- ⇒ le stationnement payant ;
- ⇒ le stationnement réservé aux handicapés ;
- ⇒ le stationnement de véhicules à moteur hors d'état de circuler et des remorques ;
- ⇒ le stationnement des poids lourds ;
- ⇒ le stationnement des véhicules publicitaires.

Sans être grand clerc, on peut donc conclure que ce sont ces six cas de figure qui sont dépénalisés. C'est en tout cas ce que les trois Unions des Villes et Communes avaient compris (4)... mais apparemment cela ne concorde pas avec la volonté du législateur ! C'est en tout cas ce qu'a soutenu le Ministre de la Mobilité Bert Anciaux en déclarant dans sa réponse à une question parlementaire : « *De beperking van het langdurig parkeren, artikel 27.5 van de straatcode van hetzelfde koninklijk besluit, hoewel onder de generieke titel van het artikel 27,*

(1) Erik Caelen et l'auteur du présent article s'étaient déjà faits l'écho de certaines craintes en la matière dans l'article « Modification du code de la route : un virage difficilement négocié », in *Trait d'Union – Bruxelles*, 2002/07, pp 8-10.

(2) Pour pouvoir obtenir l'indemnisation d'un dommage causé par un comportement, il faut prouver, selon l'article 1382 du Code civil, que ce comportement est fautif. Or un comportement illégal est par définition fautif ! Donc, si le fait est toujours interdit par la loi, même s'il n'est plus pénalisé, la logique voudrait qu'il soit considéré comme fautif au sens de l'article 1382.

(3) On peut supposer que le législateur voulait dire : les infractions aux règles de stationnement...

(4) Cf. en ce sens E. CAELEN, « Le Code de la route selon Bert Anciaux, Ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale », *cette revue*, 2004/01, p. 9.

beperkte parkeertijd, wordt niet gedepenaliseerd (5)». (Passons sur le fait que l'arrêté royal de 1975 porte le Code de la route, et non de la rue (6)). L'exposé des motifs de la loi n'est pas très éclairant ; il cite les « *règles en matière de stationnement payants, de stationnement à durée limitée ou d'emplacements de stationnements réservés aux riverains (7)* » sans qu'on puisse en conclure le sens que l'auteur voulait attribuer aux mots « stationnement à durée limitée ».

L'interprétation proposée par M. Anciaux a toutefois été contestée par d'aucun, dont les Unions des Villes et Communes mais aussi par le ministre de la Justice : « *Le point 5 de l'article 27 du Règlement général [sur la police de la circulation routière - NDLR] porte sur la limitation du stationnement de longue durée. On peut donc considérer que le stationnement de longue durée constitue une variante du stationnement pour une durée limitée (8)* ». En effet, le principe premier des règles d'interprétation est que ce qui est clair ne s'interprète pas ! Et comme le texte (du moins sur ce point) est clair...

Finalement, M. Anciaux a écouté la voix de la raison et a adopté (9) le point de vue de son collègue de la Justice, du Collège des procureurs généraux et de vos serviteurs...

Que peut faire la commune ?

La commune peut décider de sou-

mettre l'accès aux emplacements de stationnement au paiement d'une somme, soit via la voie civile, soit via la voie fiscale.

Via la voie civile : elle adoptera en ce cas des règlements de redevance. Cette possibilité n'est pas nouvelle ; en effet un tel prélèvement est autorisé (11) par l'article unique de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur. La révision de 2003 n'a constitué à cet égard qu'une modification cosmétique de la disposition (12), en étendant textuellement la possibilité légale de perception au stationnement à durée limitée.

Pour rappel, on parle de redevance lorsque la somme qui est réclamée par l'autorité constitue le prix d'un avantage personnel que le contribuable retire d'un service public auquel il a volontairement recouru (ce dernier critère étant de moins en moins retenu). Si l'on considère donc que le stationnement en voirie constitue un service rendu à l'automobiliste, il convient d'en estimer le coût et de le faire refléter dans le prix de location de l'emplacement.

Via la voie fiscale : elle adoptera alors des règlements de taxe. En ce, nous nous démarquons quelque peu de nos collègues de l'UVCW qui, se basant sur l'avis de la tutelle (wallonne) sur les communes selon laquelle la loi du 22 février 1965 dit expressément que les règlements de

stationnement sont des règlements-redevance, en concluent que les règlements-taxe sont proscrits en la matière (13). A nos yeux cependant, la loi du 22 février 1965 n'écarte pas la voie fiscale au profit de la voie civile ; elle se borne à autoriser les communes à prélever des redevances (14). Par ailleurs, pour qu'un domaine soit exclu du pouvoir fiscal des communes, il faut, selon l'article 170, §4, alinéa 2, de la Constitution (15), une loi en ce sens. Or, de loi excluant explicitement le stationnement du pouvoir fiscal communal, il n'y en a point.

Une taxe est « *un prélèvement pratiqué par voie d'autorité par l'Etat, les Provinces ou les Communes sur les ressources des personnes, qu'elles soient de droit public ou privé, [...] pour être affecté aux services d'utilité publique.* (16) » Pas question ici de service, de contrepartie, etc. : l'objectif poursuivi par l'autorité est simplement de trouver une source de financement. A titre secondaire, le règlement peut aussi avoir un effet dissuasif sur les voitures « ventouses », par exemple.

La commune tire directement son pouvoir fiscal de l'article 170, §4, alinéa 1^{er}, de la Constitution ; elle peut taxer tout ce qui lui semble bon, même les objets qui n'entrent pas dans ses compétences matérielles (17); les seules limites étant celles prévues explicitement par une loi (cf. supra).

Nous signalons à nos aimables

(5) Question orale, CRIV, Doc. Parl. Chambre, S.O. 2003-2004, 14 janvier 2004, n° 51 COM 123, pp 44-45.

(6) Cf. E. CAELEN, *loc. cit.*, p. 9.

(7) Projet de loi portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, Doc. Parl. Chambre, S.O. 2001-2001, n° 1915/001, p. 11.

(8) Question orale, CRABV, Doc. Parl. Chambre, S.O. 2003-2004, 8 mars 2004, n° 51 COM 184, p. 3.

(9) Question orale, CRABV, Doc. Parl. Chambre, S.O. 2003-2004, 10 mars 2004, n° 51 COM 193, pp 19-20.

(10) Le cas échéant en le modalisant.

(11) Rappelons en effet que – bien que ce point soit discuté par d'aucun – l'article 173 de la Constitution pose l'habilitation légale (loi, décret, ordonnance) comme condition à l'adoption par une commune d'un règlement-redevance.

(12) Art. unique de la loi du 22 février 1965, inséré par l'article 37 de la loi du 7 février 2003 : « *Lorsque les conseils communaux arrêtent, conformément à la législation et aux règlements sur la police du roulage, des règlements en matière de stationnement relatifs aux stationnements à durée limitée, aux stationnements payants et aux stationnements réservés aux riverains ils peuvent établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur* ».

(13) S. SMOOS, « Modification du Code de la route : la loi du 7 février 2003 », in Mouv. Comm., février 2004, pp 95-98.

(14) Pour ne rien simplifier, l'intitulé néerlandais de la loi parle de « parkeergeld » et son dispositif de « parkeerheffing », soient deux notions qui peuvent viser tout autant la redevance que la taxe...

(15) « *La loi détermine, relativement aux impositions [communales], les exceptions dont la nécessité est démontrée* ».

(16) Cassation, 30 novembre 1950, cité par MORIS M., « Quand une redevance a la nature d'un impôt », observations sous Liège, 17/02/95, in J.L.M.B., 1996, p. 639.

(17) En ce sens : E. WILLEMART, « Taxes et redevances communales. Les limites constitutionnelles », in Trait d'Union – Bruxelles, 2003/04, p. 5.

lecteurs que des modèles de règlements de redevance et de règlements de taxe sont disponibles sur notre site Internet (www.avcb-vsgeb.be).

Que ne peut-elle pas faire ?

Jusqu'il y a peu, les automobilistes ne se conformant pas aux règles de stationnement payant étaient sanctionnés des peines de police prescrites par l'article 29 des lois coordonnées du 16 mars 1968, généralement des amendes perçues selon la forme simplifiée ; ce qui n'empêchait par ailleurs pas les communes de pouvoir réclamer le paiement de la redevance (ou de la taxe) de stationnement impayée (18). Or, on l'a vu, ces faits, s'ils constituent toujours des infractions, ne sont plus pénalisés. La tentation est dès lors grande pour la commune d'assortir de sanctions (pénales ou administratives, mais c'est surtout ces dernières qui suscitent l'intérêt) ses règlements de stationnement. Pour mémoire, depuis la réforme du 13 mai 1999 de la Nouvelle loi communale, le conseil communal peut prévoir contre les infractions à ses règlements et ordonnances – outre des peines – des sanctions administratives (entre autres des amendes administratives, et seules elles retiendront notre attention).

Une des limites au pouvoir d'adopter des sanctions pour la violation de ses règlements et ordonnances est la condition que les infractions visées ne fassent pas déjà l'objet de sanctions portées par une réglementation supérieure. Pas question d'incriminer le tapage nocturne, par exemple, puisque cette nuisance fait déjà l'objet d'une peine de police portée par l'article 561, 1°, du Code pénal (19). Et, jusqu'il y a peu, pas

question non plus de prévoir des sanctions communales aux règlements relatifs au stationnement, notamment (20) parce que lesdites infractions étaient déjà frappées des peines prévues à l'article 29 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière.

Or la réforme de février 2003 a eu pour conséquence de dépénaliser ces infractions, au sens strict (cf. supra). Est-ce à dire que le champ est ouvert au conseil communal qui peut donc, comme il l'entend, assortir de sanctions pénales ou administratives les infractions à ses règlements de stationnement (21) ? Ce serait trop beau... car en fait il y a une deuxième disposition légale dont il faut tenir compte, à savoir l'article 135, §2, alinéa 2, 1°, de la Nouvelle loi communale, qui précise explicitement que « *la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article* [lequel attribue aux communes, entre autres objets de police confiés à leurs vigilance et autorité, tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques - NDLR] ». Cette disposition est l'exacte image de l'article 10 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière (22).

Le stationnement en voirie fait indubitablement partie de la police de la circulation routière – pour preuve, il est toujours réglementé par les lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière – et constitue une situation périodique ou permanente. Il est donc soustrait au pouvoir de police des communes. Attention, cela ne signi-

fie pas que les communes ne peuvent pas le réglementer : elles disposent de ce pouvoir, mais en vertu de l'article 2 des lois coordonnées – bref, elles peuvent adopter des règlements complémentaires. Elles peuvent aussi adopter des règlements de redevance pour le stationnement en voirie, mais uniquement parce qu'il y a une loi qui les y autorise (la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur – cf. supra).

En revanche, elles ne peuvent pas adopter de règlements de police relatifs au stationnement ; ce qui signifie qu'elles ne peuvent pas assortir leurs règlements en la matière de sanctions – ni pénales, ni administratives.

Exit donc le rêve de frapper d'une amende d'un montant maximal de 250 euros le stationnement en zone bleue sans disque, le dépassement du temps de stationnement autorisé, etc.

Est-ce clair ?

Le conseil communal peut donc :

- ♦ adopter un règlement complémentaire déterminant que telle rue sera en zone bleue, que le stationnement dans telle autre rue sera réservé aux riverains, etc., même s'il n'y a plus de peines attachées à ces faits, et
- ♦ adopter un règlement de redevance s'attachant à une ou plusieurs des zones visées par ledit règlement complémentaire, ou
- ♦ adopter un règlement de taxe pour ces mêmes zones,

et c'est tout !

(18) Un récent arrêt (inédit) de la Cour de cassation est venu confirmer la légalité de la coexistence amende pénale – redevance ; il s'agit de l'arrêt n° C.01.0122.N du 28 mars 2003, Ville de Louvain c/ E.C.

(19) A l'heure où nous écrivons ces lignes, le projet de loi modifiant la Nouvelle loi communale, qui se propose entre autres d'abroger cet article 561, n'a pas encore été adopté.

(20) La précision est d'importance – cf. infra.

(21) C'est ce que semble sous-entendre le ministre de la Mobilité lors de l'examen du projet au Sénat : « *[Des infractions aux règles de stationnement] sont sanctionnées par une amende administrative décidée à l'échelon communal* » (Doc. Parl., Sénat, S.O. 2002-2003, n° 2-1402/3, p. 46). Ah... ?

(22) « *En tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, la police de la circulation routière est soustraite aux dispositions des décrets du 14 décembre 1789 relatif à la constitution des municipalités, du 22 décembre 1789 relatif à la constitution des assemblées primaires et des assemblées administratives et des 16 et 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire [= l'article 135, §2, NLC - NDLR]* ».

Nom de code : LundaISA

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

Entre 1999 et 2002, l'Administration nationale suédoise de la route, en partenariat avec les communes de Umeå, Borlänge, Lidköping et Lund, a développé un test à grande échelle du système ISA (Intelligent Speed Adaptation), ayant pour but d'encourager techniquement les automobilistes à respecter les limitations de vitesse, en particulier en agglomération. L'expérience menée à Lund, appelée 'LundaISA', a livré aujourd'hui ses premiers résultats que le Moniteur vous propose de parcourir ensemble.



Sans entrer dans les détails technologiques, un système ISA est couplé à un GPS (Global Positioning System) et à un ordinateur de bord dans lequel sont encodés les cartes précises de la région et les limitations de vitesse tronçon par tronçon. L'ISA agit sur la pédale d'accélérateur du véhicule (résistance) et envoie éventuellement des signaux sonores et visuels au conducteur lorsque ce dernier roule trop vite par rapport à la vitesse autorisée à l'endroit où la voiture se situe. L'automobiliste peut alors décider de respecter les consignes données par le système ou passer outre en dépassant le point de résistance de l'accélérateur.



Un test grandeur nature et des résultats concluants

290 conducteurs des deux sexes et de tous âges ont vu leur véhicule équipé d'un « accélérateur actif » durant une période variant de 6 à 12 mois. Les premiers résultats laissent paraître un réel potentiel en matière d'amélioration de la sécurité routière.

⇒ diminution des vitesses moyennes (entre 1

km/h et 5 km/h selon les zones), en particulier aux endroits où les vitesses limites étaient fréquemment dépassées avant le test,

- ⇒ meilleure attention accordée aux piétons et autres usagers faibles,
- ⇒ meilleur respect des distances de sécurité entre véhicules,
- ⇒ meilleur respect des limitations de vitesse en dehors des zones de contrôle du système ISA,
- ⇒ attitude de conduite plus détendue,
- ⇒ réduction des temps de parcours même si la vitesse moyenne sur le même parcours a diminué (expliqué par l'augmentation de l'efficacité de la conduite, comme par exemple des temps de freinage plus courts),
- ⇒ diminution de la consommation d'essence et diminution des émissions de polluants (-11% CO, -7% NO, -1% CO²...),
- ⇒ diminution du nombre de blessés graves estimée dans une fourchette comprise entre 18 et 25% sur les routes d'accès à la ville, entre 8 et 20% sur les artères principales de la ville et à 17% dans les rues du centre ville,
- ⇒ l'avis subjectif des participants au test est, lui aussi, globalement positif : l'ISA est un système utile et efficace, même s'il ne s'agit pas de l'outil le plus agréable qui soit.

Mais quelques points négatifs sont aussi à déplorer :

- ◆ augmentation du sentiment de stress lié au temps,
- ◆ diminution du plaisir de conduite,
- ◆ sentiment d'être contrôlé,
- ◆ panne fréquente du système.

Et qu'est-ce qu'on fait maintenant ?

La municipalité de Lund souhaite poursuivre ses efforts de manière à améliorer encore un peu plus la sécurité routière et reconnaît que le système ISA est sans doute l'une des options les plus intéressantes pour le futur. A cet égard, elle vise notamment aujourd'hui à tester le système sur le réseau urbain des transports en commun (bus) et sur les véhicules communaux, de manière à améliorer rapidement la sécurité des usagers et les conditions de circulation dans la ville.

Contact : www.lund.se – www.vv.se/isa

LE BRUIT ROUTIER : UN PROBLEME AVEC DES SOLUTIONS

Par Ir. Philippe Noël (Responsable acoustique et vibrations, ARIES Consultants)

Le bruit est omniprésent dans nos agglomérations. Il est le signe de la vie qui s'y déroule, le reflet de son activité. Et à ce titre, il a longtemps été accepté. Mais de plus en plus, la recherche d'une qualité de vie passe aussi par la recherche de lieux calmes, reposants, silencieux ... Le bruit routier fait partie des sources de bruit d'une agglomération et il est probablement parmi celui face auquel nous nous sentons le plus démuni. Pourtant des solutions existent. C'est ce que nous allons illustrer ici.

La première solution qui vient à l'esprit est incontestablement le changement de **revêtement**. Qui n'a jamais entendu parler de l'enrobé drainant et de ses propriétés acoustiques ? Pourtant, même s'il a incontestablement de grandes qualités notamment en termes acoustiques grâce à son caractère poreux, l'enrobé drainant a aussi des inconvénients (apparition de verglas en cas de gel, coûts d'entretien importants,...). D'autres revêtements, plus appropriés pour le contexte urbain existent notamment le SMA ou encore un revêtement de type Microville. La figure 1 représente les niveaux sonores mesurés lors du passage d'un véhicule dans des conditions « standard ». On y observe que le pavé est incontestablement un revêtement bruyant tandis que les revêtements bitumeux poreux (enrobé drainant, SMA, ...) peuvent être considérés comme des revêtements silencieux.

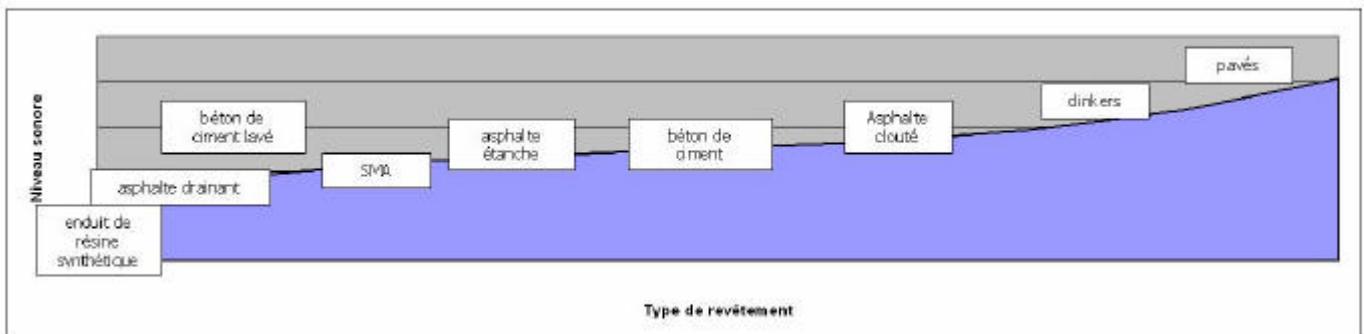


Figure 1 : Niveau sonore en fonction du type de revêtement (source : CRR - ARIES Consultants)

Mais en agglomération, le rôle du revêtement sur la génération du bruit est limité. En effet, pour des vitesses inférieures à 40 Km/h, le bruit de moteur devient dominant par rapport au bruit de roulement. Le revêtement routier joue alors un rôle secondaire dans la gestion du bruit routier. A ces basses vitesses, le **comportement de l'automobiliste** devient prépondérant. Une conduite trop sportive, un rapport de vitesse trop faible sont autant de facteurs qui nuisent considérablement à l'ambiance sonore d'une voirie. Mais, face

à ceci, l'aménageur est démuni. C'est au travers de campagne de sensibilisation que des améliorations peuvent être envisagées.

La maîtrise de la **vitesse** joue évidemment un rôle fondamental dans la gestion du bruit routier. A une vitesse plus élevée, un véhicule est plus bruyant. Même s'il s'agit d'une évidence pour beaucoup, il n'en reste pas moins très difficile d'avoir une maîtrise de cette vitesse. Ce problème, beaucoup d'aménageurs ont déjà dû y faire face. La pose de panneaux de signalisation limitant la vitesse de circulation n'est assurément pas suffisante et la mise en place de contrôle de vitesses, une solution répressive. D'autres possibilités existent, notamment sous forme de modérateurs de vitesses, déviements, ... Et il était utile de quantifier l'impact acoustique de la mise en place de ralentisseurs de vitesse sur certaines voiries, ce que nous abordons à présent.

Il est fréquent de se retrouver confronté à une réticence voire une opposition de riverains face à l'implantation de tels dispositifs en face de chez eux. Le bruit est une des causes de ces plaintes. Il était donc utile d'objectiver ce refus de voir s'implanter des **ralentisseurs de vitesse**. L'Institut Bruxellois pour le Gestion de l'Environnement (IBGE) a réalisé, dans ce but, des campagnes de mesures distinctes. Les résultats de ces mesures ont été présentés en étudiant d'une part l'impact global d'un tel dispositif, c'est-à-dire l'impact sur l'ensemble de la zone d'influence du dispositif et d'autre part en évaluant l'impact local du dispositif. Au niveau global, la modération des vitesses

qu'impose un ralentisseur de vitesse est favorable en termes acoustiques. Autrement dit, les niveaux mesurés sont inférieurs dans une voirie disposant de tels dispositifs par rapport à une voirie similaire sans modérateur de vitesse, toutes les conditions étant égales par ailleurs. Au niveau local, c'est-à-dire à forte proximité du ralentisseur, l'impact acoustique est lui aussi positif. Néanmoins, une augmentation du niveau sonore dans la zone d'accélération (en amont du dispo-

sitif donc) est mesuré, augmentation non perceptible à l'oreille humaine. Il est pourtant possible de comprendre la gêne ressentie par les riverains. Le passage d'un véhicule qui décélère, franchit le dispositif puis accélère peut être plus gênant qu'un véhicule qui effectue un passage à vitesse constante. Cette gêne est comparable à celle d'un robinet qui coule goutte à goutte moins bruyant mais plus gênant qu'un écoulement d'un filet d'eau. Une dernière précision : le franchissement « sportif » d'un ralentisseur ou la dégradation de celui-ci suite à une mauvaise réalisation peuvent anéantir l'effet favorable au niveau de l'acoustique du lieu.

De nombreux facteurs influençant le bruit routier ont déjà été évoqués. Il en reste encore plusieurs dont l'influence des **flux de trafic**. Il est communément admis qu'un trafic plus important engendre un niveau de bruit plus important. Cette augmentation n'est pas, pour autant, perceptible. La figure ci-dessous quantifie notre perception du bruit. Ainsi, il faut une augmentation d'au moins 3 décibels (dB(A)) du niveau acoustique pour que cette augmentation soit perçue. Cette augmentation devient nette dès que la différence est supérieure à 6 décibels. Par exemple, une voirie fréquentée par 1350 véhicules par heure présente un niveau sonore supérieur de 1,8 dB(A) par rapport à la même voirie fréquentée par 1000 véhicules par heure. Cette différence de flux de trafic (350 véhicules supplémentaires) est à peine perceptible par les riverains. Or, par comparaison, une voirie dont le trafic horaire diminuerait de 200 véhicules à 100 véhicules verrait son niveau sonore diminuer de plus de 7 dB(A). Une gestion du trafic en termes de bruit routier consiste donc à hiérarchiser les voiries en faisant circuler le maximum de véhicules sur les axes principaux et minimiser le trafic sur les voiries locales.

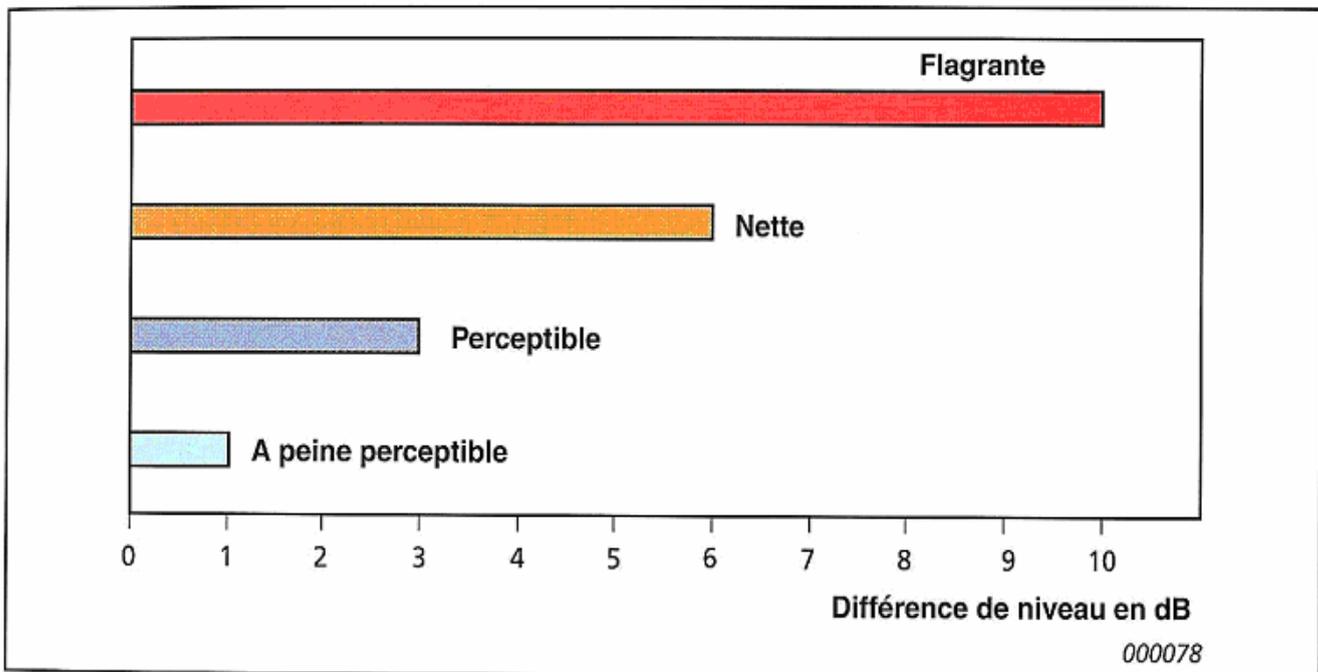


Figure 2 : source : Bruël & Kjaer

Au travers de ces quelques lignes, nous avons vu que les facteurs influençant le bruit routier urbain sont nombreux proposant une multitude de possibilités pour résoudre le problème. De nombreuses autres solutions existent (murs anti-bruit, isolation des bâtiments, ...) mais ne réduisent pas le problème à sa source. Or, si une hiérarchie d'actions devaient être recommandée, elle consisterait à privilégier les actions à la source du bruit pour ensuite envisager celles sur la propagation du bruit (murs anti-bruit par exemple) et enfin au niveau de l'habitat (isolation). La résolution d'une problématique locale passe généralement par la mise en œuvre de plusieurs de ces solutions. Même si les solutions existent, il reste un grand travail à réaliser : celui de l'information et de la sensibilisation des acteurs du bruit que nous sommes tous.

Contact: Ir. Philippe Noël - Responsable acoustique et vibrations - ARIES Consultants - Chemin des 2 fermes, 1 B-1331 Rosières - Tel : 02/656.04.72

Introduction du sens unique limité (SUL) : le décompte a commencé

Par Erik Caelen (AVCB)

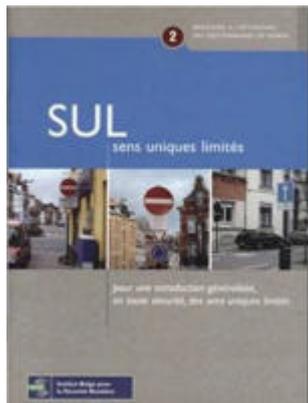
Comme annoncé dans notre précédent numéro, la mise en œuvre généralisée du sens unique limité (SUL) approche à grands pas. En effet, les gestionnaires de voiries doivent assurer l'introduction des SUL dans toutes les rues à sens unique pour le 1^{er} juillet 2004, excepté aux endroits déconseillés pour raisons de sécurité. La législation a donc été totalement inversée : si dans le passé le SUL était plutôt l'exception, aujourd'hui il devient la règle.

Une nouvelle brochure de l'Institut belge de la sécurité routière explique comment les gestionnaires de voiries, et plus spécifiquement les communes, doivent s'y prendre. En effet, le numéro 2 de la série « Brochure à l'attention des gestionnaires de voiries » vient de paraître et s'intitule : « Pour une

introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités ».

Dans l'introduction, l'auteur donne la définition et les motivations, l'évolution récente et les possibilités de subventions des SUL. Ensuite, le contenu et la signification des arrêtés du 18.12.2002 sont précisés, ainsi que la façon dont les panneaux autorisant le SUL doivent être placés. La brochure aborde également les missions des gestionnaires de voiries et évalue les risques liés à l'introduction du SUL. La brochure traite également des éventuelles adaptations de l'infrastructure qui peuvent s'imposer lors de la mise en œuvre de SUL.

Enfin, l'IBSR passe aussi sous la loupe l'information et la sensibilisation, ainsi que le contrôle et la répression, de même que l'évaluation et les adaptations possibles qui doivent accompagner l'intro-



duction du SUL.

Contact: info@ibsr.be

« SUL (sens uniques limités) – Pour une introduction généralisée, en toute sécurité, des sens uniques limités », Philip Vaneeerdegh, février 2004, IBSR, 1405 chaussée de Haecht, 1130 Bruxelles, tél. 02 244 15 11.

La Région n'est pas en reste

Dans la foulée de l'arrêté d'application du 16 septembre 2003, fixant le montant forfaitaire des subsides aux communes pour l'aménagement de sens uniques limités, la Direction de la Politique des Déplacements de l'AED a envoyé aux communes le 25 mars un formulaire type pour les aider à constituer leur dossier de demande de subside. En outre, une formation sur l'aménagement des sens uniques limités a été organisée le 17 février 2004 pour les fonctionnaires communaux, agents des zones de police et représentants de bureaux d'étude (80 personnes pour la session en français et 10 pour la session en néerlandais) par l'IBSR et la Direction de la Politique des Déplacements. La brochure éditée spécialement par l'IBSR (voir ci-contre) sur le sujet a été distribuée en primeur à tous les participants. Un document complémentaire de l'IBSR et de la Direction de la Politique des Déplacements précisant certains détails d'exécution et spécifique à la Région de Bruxelles-Capitale a été élaboré en réponse aux questions de cette séance.

Depuis lors les communes travaillent à la préparation de leurs dossiers. Précisons qu'avant l'introduction de leur dossier toutes les communes auront une réunion de coordination à l'AED avec les directions concernées d'ici fin juin pour répartir les interventions entre les différents acteurs: changements de feux aux carrefours régionaux, placement des panneaux aux carrefours régionaux et placement par la Région des panneaux sur les voiries communales parcourues par un ICR. A bon entendeur...

Contacts : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

La nouvelle réglementation routière ... on y perdrait son latin

Par Erik Caelen (AVCB)

La nouvelle réglementation routière est entrée en vigueur le 1^{er} mars dernier mais force est de constater que tout n'est pas encore très clair. L'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) a donc publié un dépliant intitulé « Attention : nouvelle réglementation routière » afin d'aider tout un chacun à y voir

plus clair dans la nouvelle législation. Cette petite brochure détaille tout ce qui a changé au 1^{er} mars 2004. Les nouvelles catégories d'infractions et les sanctions y sont également reprises, ainsi que quelques précisions relatives à la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues.

Contact: La brochure est disponible à l'IBSR, 1405 chaussée de Haecht, 1130 Bruxelles, tél. 02 244 15 11, e-mail info@ibsr.be



Intensifier les contrôles de vitesse ? Les résultats très encourageants d'un projet pilote mené aux Pays-Bas

Par Erik Caelen (AVCB)

En province de Frise, un accroissement des contrôles de vitesse et la publicité faite à ce sujet ont permis de diminuer significativement le nombre d'infractions liées à la vitesse. Sur les routes contrôlées, le nombre d'automobilistes en infraction est en effet passé de plus de 30 % à 15 %. Cette tendance concorde avec une diminution du nombre de blessés graves d'environ 20 % sur les routes 80 et 100 km/h.

Cet ambitieux projet de contrôle mis en place en province de Frise (Pays-Bas), nous permet de tirer quelques conclusions pouvant servir d'exemples pour d'éventuels projets à développer en Région bruxelloise.

- 1° L'intensification des contrôles doit viser les endroits structurellement dangereux. Ceci augmente la crédibilité du contrôle. Le choix des endroits contrôlés doit se baser sur les statistiques d'accidents sur une longue période, de préférence 4 à 5 ans.

- 2° Le projet en Frise a démontré que pour une longueur de route d'environ 120 km, 4.000 à 5.000 d'heures de contrôle par an suffisent à diminuer sensiblement le pourcentage d'infractions.

- 3° L'information intensive et l'éducation représentent des composantes importantes du contrôle de vitesse, notamment parce que l'information augmente le risque subjectif « d'être pris ».

- 4° La variation en temps, lieux et méthodes des activités de contrôle contribuent à l'imprévisibilité et ainsi également à l'efficacité des contrôles.

Vous trouverez plus de détails concernant ce projet sur le site www.swov.nl (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) > Publicaties.

Source: SWOVschrift, n° 97, avril 2004.

Par Erik Caelen (AVCB)

Peu avant la sortie du présent numéro du Moniteur de la Mobilité, l'arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant l'AR du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique est paru au Moniteur belge du 30 avril 2004.

La modification principale porte sur la simplification des conditions d'aménagement pour les zones 30. En effet, les conditions prévues à l'AR du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h ont été supprimées. Dorénavant, les conditions de délimitation d'une zone 30 seront reprises au règlement du gestionnaire de la voirie (AM du 11 octobre 1976). Une zone 30 est toujours introduite par le biais des panneaux F4a et F4b.



Mais la différence vient du fait que

Dernière nouvelle

ces panneaux délimitent une ou plusieurs rues où la fonction de séjour prime ou dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour, et ceci, suite à la politique menée par le gestionnaire de voiries. L'accès à la zone 30 signalée par ces panneaux doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

La deuxième modification importante concerne la délimitation **obligatoire** des abords d'écoles ainsi que l'introduction d'une limitation de vitesse de 30 km/h aux abords d'écoles. A partir du **1^{er} septembre 2005**, les gestionnaires de voiries devront opter soit pour un abord d'école permanent, soit pour une signalisation variable ayant une validité claire limitée dans le temps.

D'autres modifications:

- 1° le gestionnaire de voiries a

dorénavant la possibilité d'aménager une zone de vacances;

- 2° les motocyclistes ne sont plus obligés de circuler le plus près possible du bord droit de la chaussée;

- 3° deux nouveaux panneaux sont introduits : C48 et C49 (début et fin de l'interdiction d'utiliser le cruise control);



- 4° dorénavant, les véhicules réservés au transport organisé domicile-travail, équipés du sigle ci-dessous, peuvent emprunter les bandes réservées aux autobus ainsi que les sites spéciaux franchissables.



Nous reviendrons plus en profondeur sur ces nouvelles modifications dans le prochain numéro du Moniteur de la Mobilité en vous présentant une analyse plus détaillée de la réglementation.

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

N° 2004/02 — avril 2004

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : Ph. Barette, E. Caelen, Ph. Noël, J-M Reniers

Traduction : L. Vankelecom

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adresse : Rue d'Arlon 53/4 — 1040 Bruxelles

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



[Faites circuler !]

C'est gratuit

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse e-mail à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgeb.be.

C'est écologique

Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Bon à renvoyer à la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Oui, un collègue souhaiterait obtenir le Moniteur de la Mobilité. Voici ses coordonnées:

Nom _____

Prenom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Telephone _____

Fax _____

E-mail _____

Oui, je dispose d'une adresse e-mail et vous pouvez m'envoyer le Moniteur de la Mobilité à cette adresse:

Nom _____

Prenom _____

E-mail _____