



Sommaire

<i>La mobilité à Berchem-Sainte-Agathe, une priorité qui compte !</i>	1
<i>La Mobilité au programme... scolaire</i>	4
<i>L'Observatoire zones 30 de l'AED</i>	7
<i>Le stationnement des vélos en voirie... l'avis d'un lecteur</i>	8
<i>Le carnet d'adresses</i>	13
<i>Motos classe B sur la chaussée à partir du 1er janvier 2005</i>	13
<i>Agenda</i>	14
<i>Conseillers en mobilité, cuvée 2004 !</i>	14
<i>La mobilité à la page WWWWeb...</i>	15
<i>Pour éviter que le plan IRIS ne se fane...</i>	16
<i>Index 2004</i>	17
<i>Lu pour vous : De aansprakelijkheid van de wegbeheerder</i>	19
<i>EGSR RBC, un an après</i>	19



La mobilité à Berchem-Sainte-Agathe, une priorité qui compte !

Par Karine Opdekamp (conseillère en mobilité à la commune de Berchem-Sainte-Agathe)

Le service mobilité, composé d'une conseillère en mobilité, dépend du service urbanisme. En effet, la mobilité et l'urbanisme sont deux matières qu'il est difficile de dissocier.

Un petit coup de projecteur sur Berchem

De par sa localisation en seconde couronne, Berchem-Sainte-

Agathe constitue l'une des principales portes d'entrée pour les navetteurs venant de la région flamande.

Deux entrées de ring débouchent directement sur notre territoire, l'une arrivant sur l'avenue Charles Quint pour les automobilistes qui souhaitent rejoindre le centre de la ville via les tunnels et l'autre aux frontières avec la commune de Dilbeek, qui les amène directement au cœur des quartiers résidentiels Berchemois. Une autre sortie située sur Grand-Bigard déverse également son flot de véhicules sur Berchem.

Et donc, bien que d'apparence calme et verte, Berchem-Sainte-Agathe et ses 20 000 habitants sont confrontés

quotidiennement aux problèmes liés à la mobilité.

Pour contrer ces difficultés, le service mobilité a plusieurs chevaux de bataille : si le réaménagement des voiries afin de favoriser et d'optimiser la sécurité et le bien être des piétons constitue une priorité, si une nouvelle politique de stationnement et d'extension de la zone bleue est d'actualité, l'ambition

« Fort de l'expérience concluante menée dans le Quartier Chats-Potaarde, la commune souhaite mettre à l'essai un second quartier en zone 30, et ce à la demande des habitants ».

politique majeure est de mettre l'ensemble du territoire communal en zone 30, hormis quelques grands axes, et ce avant la fin de la décennie !

Pour atteindre ces différents objectifs, la commune dispose de deux outils de gestion efficace :

- 1/ *Le Plan Communal de Développement (PCD)*, établi par le bureau d'étude BRAT sprl, a été définitivement adopté par le Conseil Communal le 26 octobre 2000. Il est à noter que Berchem-Sainte-Agathe est la première commune bruxelloise à avoir adopté un tel outil de gestion.

Conscient de la nécessité de garantir la mise à jour d'une série d'informations stratégiques pour la gestion communale, le Conseil Communal a décidé de charger le bureau d'étude BRAT d'assurer l'actualisation annuelle des données principales régulièrement consignées dans un Atlas. C'est donc un outil « on line » très utile.

- 2/ *le plan-directeur zones 30*, également élaboré par le même bureau d'étude, s'inscrit dans le cadre de la politique dynamique volontariste de la commune.

Berchem en action

Fort de l'expérience concluante menée dans le Quartier Chats-Potaarde, la commune souhaite mettre à l'essai un second quartier en zones 30, et ce à la demande des habitants.

- 1/ *Le quartier Chats-Potaarde* (cf. vidéo zone 30 éditée par l'IBSR)

A travers différentes phases de travail, nous sommes parvenus à un résultat satisfaisant. La première étape a constitué en une étude sur le terrain des flux de circulation, nous avons ensuite procédé à des contrôles de vitesse, à titre informatif, avec l'appareil de mesure de la Police.

Nous sommes passés à une phase de mise en sens unique contrarié de deux voiries, initialement en double sens, à la création d'aménagements (dissuasifs bien que peu coûteux) successifs qui rendent la zone 30 crédible.

Afin de respecter les exigences des services de secours, un véhicule de

pompiers a sillonné l'ensemble de la zone garantissant ainsi la conformité des aménagements proposés.

La dernière étape consista à distribuer un questionnaire d'évaluation à tous les habitants du quartier, les conclusions de cette enquête ont souligné l'efficacité d'une telle méthode de travail, notamment, les résultats des sens uniques contrariés ont été particulièrement satisfaisants puisque 74% des riverains ont émis un avis favorable.

2/ Le quartier Ruelens

Cette zone a été identifiée par le plan directeur zone 30 comme étant prioritaire, d'autant que le comité de quartier a introduit deux pétitions consécutives au sein de nos services et que les plaintes ne cessent d'affluer. Bien que ce quartier bénéficie déjà d'une mise en zone 30 partielle devant les abords de l'un des trois établissements scolaires, il souffre d'un incessant trafic de transit. En effet, afin d'éviter les feux de signalisation de la chaussée de Gand et par là même les embouteillages, les automobilistes traversent le quartier Ruelens pour atteindre l'avenue Josse Goffin et les tunnels aux pieds de la Basilique.

La mise en sens unique contrarié de la rue des Combattants permettra d'obtenir deux circulations en boucle qui pourront aisément desservir les établissements scolaires, mais vont sans nul doute décourager les navetteurs. Une zone qui permettra d'embarquer ou de débarquer les enfants en toute sécurité pourra également être installée....

On procèdera à une première mise à l'essai (déviation provisoire...) d'un mois, suivie d'une



Zone 30 Quartier Chats-Potaarde (source: Berchem-Sainte-Agathe)



Opération Dring-Dring (source : Berchem-Sainte-Agathe)

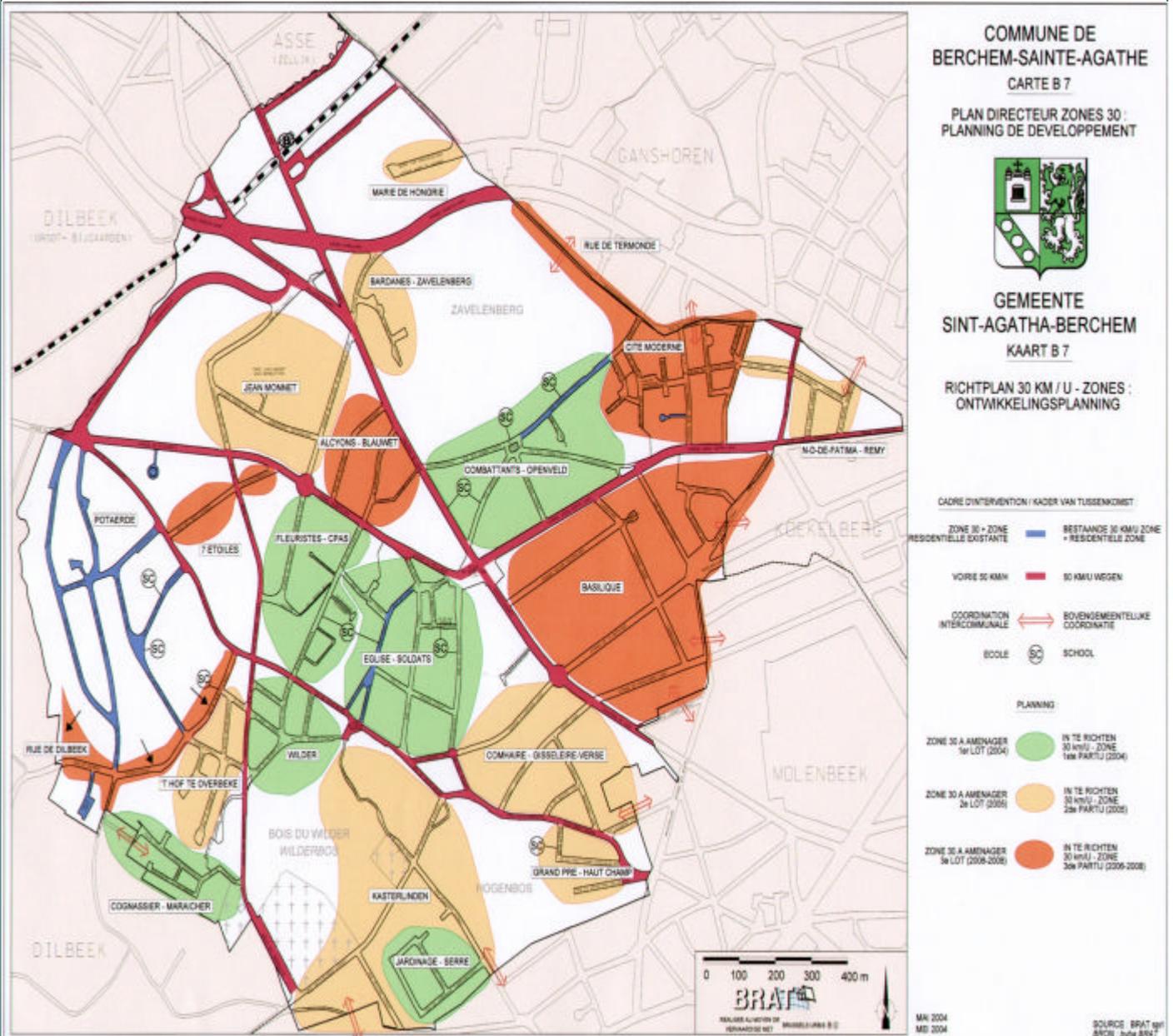
seconde proposition également à l'essai un mois.

Un questionnaire aux citoyens suivi d'une séance publique d'informations détermineront la meilleure solution qui pourra être installée définitivement.

En ce qui concerne la campagne de sécurisation aux abords d'écoles, celle-ci touche à sa fin. Sur les voiries des écoles centrale, Sept Etoiles, Openveld et l'institut Herlin des plateaux ont été installés au niveau des entrées afin de garantir une vitesse réduite et une sécurité augmentée.

Et pour bien commencer l'année 2005, le conseil communal a voté l'ouverture d'une douzaine de tronçons sens unique en contre sens cyclables.

Contact :
kopdekamp@1082berchem.irisnet.be



Plan Directeur Zones 30 (source : Berchem-Sainte-Agathe)

États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale

La Mobilité au programme... scolaire

Par Barbara Decupere (AVCB)

Afin de satisfaire aux recommandations du volet "Information, sensibilisation et formation" des Etats généraux de la Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Association de la Ville et des Communes et l'Administration de l'Équipement et des Déplacements ont, au cours de l'année écoulée, élaboré un questionnaire à l'attention des établissements scolaires bruxellois, tous réseaux confondus (communal, libre, catholique, francophone, néerlandophone). Ce questionnaire avait pour objectif de mesurer le degré d'intérêts et d'implication des écoles dans la problématique de la sécurité routière, d'identifier les principaux blocages au développement d'une politique encore plus active en cette matière et de recenser les initiatives prises par les écoles dans ce domaine. Les résultats complets de l'enquête ainsi que les actions les plus intéressantes seront répertoriés dans un futur cahier du Moniteur et diffusés largement auprès de tous acteurs concernés.

La méthodologie

Six cents questionnaires ont été envoyés durant le mois de juin. Une centaine de questionnaires complétés sont revenus dès juillet. En septembre, une relance du questionnaire auprès des écoles n'ayant pas répon-

du à l'appel de juin, a permis le retour d'une centaine de questionnaires supplémentaires.

Les deux envois ont ainsi totalisé un excellent

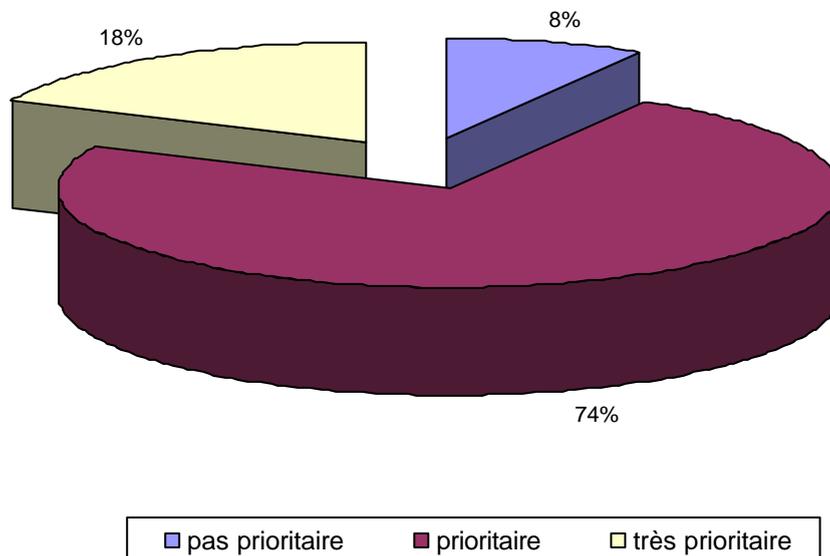
taux de réponses total de 28.5%, avec 177 questionnaires retournés et complétés.

Cet échantillon représentatif a été travaillé avec le logiciel SPSS afin de permettre un traitement statistique optimal. Cette procédure a notamment permis une ventilation des résultats par commune, par régime linguistique, par réseau d'enseignement, par cycle ainsi qu'une estimation du nombre d'élèves concernés par rapport au nombre total d'élèves en Région bruxelloise.

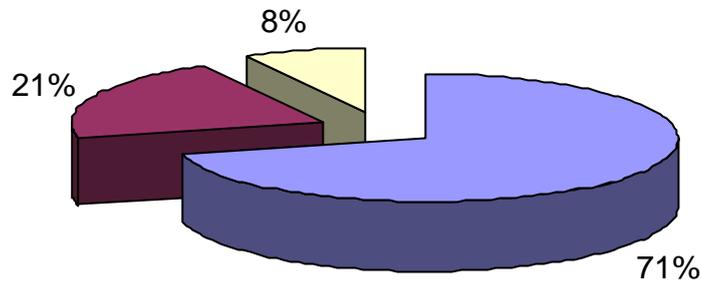
Les premiers résultats de l'enquête ont été présentés à l'occasion de deux tables rondes tenues le 26 novembre dernier en présence d'une part du Ministre de la Mobilité, des pouvoirs organisateurs, des Echevins de l'Enseignement, des représentants des Communautés flamandes et françaises et des zones de police et, d'autre part, des associations travaillant sur cette thématique.

Les résultats détaillés de l'enquête seront présentés prochainement dans un Cahier du Moniteur de la Mobilité. Cet article se contente donc de mettre l'accent sur les **principales conclusions** émanant des réunions qui se sont tenues dans la foulée de l'enquête.

Priorité de la sécurité routière - total

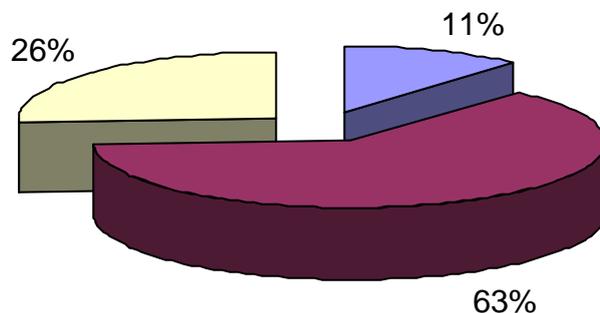


La Sécurité routière et les programmes officiels



■ à insérer dans programme
 ■ déjà insérer dans programme
■ pas à insérer dans programme

Que pensez-vous de l'instauration d'un brevet cycliste en 6ème primaire ?



■ pas favorable
 ■ favorable
 ■ très favorable

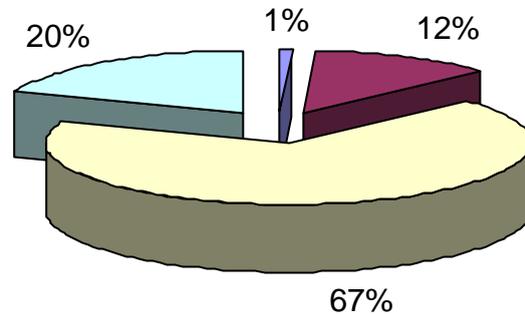
Premières conclusions

L'ensemble des réponses concernant, entre autres, le passage du brevet cycliste, une formation spécifique « sécurité routière » pour les enseignants, l'opinion des écoles quant à l'insertion systématique de cours « sécurité routière » dans les programmes officiels et les échanges d'idées qui s'en sont suivis, a permis de faire une proposition concrète pour 2005 lors d'une réunion de synthèse le 6 décembre dernier en présence des « décideurs » et ainsi de répondre aux objectifs initialement prévus.

Une nouvelle structure prendra place dès le mois de janvier et sera composée :

1. d'une cellule d'impulsion régionale qui aura pour tâche :
 - ⇒ de gérer les subsides,
 - ⇒ de diffuser l'information et les outils d'apprentissage et d'animation
 - ⇒ de soutenir et d'harmoniser le travail de 6 commissions locales de coordination, une par zone de police.
 - ⇒ de coordonner les travaux d'un conseil pédagogique
2. de commissions locales, composées :
 - des membres de la cellule d'impulsion,
 - des zones de police,

Intérêt des enfants pour l'éducation à la Sécurité routière



- des conseillers en mobilité,
- des fonctionnaires communaux en charge de l'enseignement.

Au sein de ces commissions, l'accent est mis sur la complémentarité et la co-responsabilité des différents acteurs.

Leur rôle sera de :

- * dresser le bilan des actions existantes,
- * de traiter les demandes de formation,
- * de coordonner les initiatives,
- * d'harmoniser les services offerts.

Organisées pour suivre les rythmes académiques, les commissions locales seront d'abord chargées d'établir un premier programme pour 2005-2006.

Gageons que cette structure, conçue pour répondre à l'objectif d'avoir une politique plus active en la matière, devrait à terme permettre également d'offrir aux enfants de tous les réseaux d'enseignement et des deux régimes linguistiques des formations efficaces, des informations précises et des outils pédagogiques encore plus performants.

Contact : barbara.decupere@avcb-vsgb.be (AVCB) - cdecock@mrbc.irisnet.be (AED)



Élémentaire mon cher Watson ! (source : www.top-delire.com)

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



Les lendemains de fêtes sont parfois un peu difficiles... (source : www.top-delire.com)

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

L'Observatoire Zone 30 de l'AED

Notre rubrique est consacrée cette fois aux derniers résultats enregistrés par l'Observatoire Zones 30 de l'AED.

Réalisation des Zones 30 - Zones résidentielles ou de rencontre - Zones piétonnes

Comparaison entre l'état d'avancement de décembre 2003 et décembre 2004

Communes	Long. totale voiries réseau quartier (km)	Décembre 2003		Décembre 2004	
		Long. totale zones 30 et assimilées (km)	% zones 30 et assimilées / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées (km)	% zones 30 et assimilées / voiries réseau quartier
Anderlecht	119.560	1.710	1.4	1.820	1.5
Auderghem	48.400	1.630	3.4	10.860	22.4
Berchem	26.880	2.950	11.0	2.950	11.0
Bruxelles	248.670	2.910	1.2	4.500	1.8
Etterbeek	38.400	13.780	35.9	17.300	45.1
Evere	40.870	12.230	29.9	16.020	39.2
Forest	42.300	0.080	0.2	0.080	0.2
Ganshoren	20.720	0.970	4.7	1.580	7.6
Ixelles	66.980	0.980	1.5	0.980	1.5
Jette	45.160	5.530	12.2	6.300	14.0
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	0.000	0.0
Molenbeek	61.850	0.860	1.4	1.630	2.6
Saint-Gilles	32.170	0.330	1.0	0.330	1.0
Saint-Josse	17.960	0.000	0.0	0.500	2.8
Schaerbeek	78.490	8.380	10.7	8.600	11.0
Uccle	123.620	4.430	3.6	5.270	4.3
Watermael- Boitsfort	55.980	1.450	2.6	7.920	14.1
Woluwe-Saint- Lambert	63.200	10.830	17.1	18.080	28.6
Woluwe-Saint- Pierre	75.930	18.630	24.5	20.690	27.2
Total Région	1222.730	87.680	7.2	125.410	10.3

Fichier réalisé par C. Roland AED-DPD, le 20/12/2004

NB: les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodées sur UrbIS Adm2.

L'Observatoire Zones 30

Par Chantal Roland (AED -DPD)

La mise en place des zones 30 sur 70% des voiries locales de la Région doit être réalisée à l'horizon 2010. Afin de suivre les réalisations et de permettre aux différentes communes d'avoir une analyse du terrain, la Région a démarré un Observatoire Zones 30 qui reprend les voiries locales où les dispositifs et signaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h.

Sont ainsi reprises (voir tableau page 7) :

- les rues où les dispositifs et signaux imposent le 30 km à l'heure (art 22 quater – signaux F4a F4b – Zone 30)
- les rues dont l'aménagement et les signaux de limitation vitesse imposent le 20 km à l'heure (art 22 bis – signaux F12a F12b – Zone résidentielle ou de rencontre)
- les zones piétonnes équipées des aménagements et signaux ad hoc (art 22 sexies – signaux F103 F105 – Zone piétonne).

Une mise à jour de la situation de terrain est réalisée tous les 6 mois par la Région, sur base de questionnaires complétés par les communes.

Le tableau de la page 7 présente l'évolution du pourcentage

de voiries locales mises en zone 30 ou assimilées entre décembre 2003 et décembre 2004.

Nous constatons que pas loin de 40 km de voiries ont été mises en zone sécurisée et de confort pour les modes doux.

Nous passons ainsi de 7% à 10% de voiries locales en zone de vitesse limitée.

L'augmentation du pourcentage, qui peut être très important dans certaines communes, s'explique de la façon suivante:

- l'obligation de sécuriser les abords d'école a entraîné de nombreuses réalisations de tronçons de rue en zone 30. Ces tronçons ont été pris en compte quand les signaux adéquats ont été installés.
- certaines communes n'avaient pas répondu à l'enquête en décembre 2003 et les renseignements étaient issus d'un collationnement de sources diverses.

Bravo aux 5 communes qui ont déjà plus de 20% de voiries locales en zone 30 ou assimilées.

La palme revient à la commune d'Etterbeek qui a presque la moitié de ses voiries locales aménagées.

Contact: croland@mrbc.irisnet.be

Le stationnement des vélos en voirie... l'avis d'un lecteur.

Par Luc Coveliers (cellule étude / promotion de Provelo)

Le choix de parkings vélos proposé aux gestionnaires de voiries est divers et varié. Cela pose problème. Les cyclistes ne s'y retrouvent pas. Les modèles installés sont parfois compliqués à utiliser et ne conviennent pas à tous les vélos. Pour mener une bonne politique de parking pour les vélos en voirie, il faut un parking simple à installer, facilement utilisable par tous les cyclistes et pas cher pour être multiplié largement. Strasbourg installe chaque année plus de 1000 nouveau U renversé.

Alors "Pourquoi choisir tel parking plutôt que tel autre?"

Pour lutter efficacement contre le vol de vélo en voirie et ne plus voir

certain cyclistes découragés reprendre leur voiture (20 % des cyclistes renoncent au vélo après le vol), il est essentiel que toutes les administrations bruxelloises utilisent un modèle standard alliant une bonne sécurité et convenant à tous les types de vélos (VTT, course, ville) équipés ou non de sacoche, sac avant ou siège bébé.

Lutter contre le vil vol de vélos !

En dehors du stationnement en voirie, il faut favoriser aussi la création des emplacements vélo dans les lieux privés (maisons, grandes surfaces, écoles, entreprises). La moitié des vols de vélos survient dans des lieux privés. Une législation fixant les normes minimales de sécurité pour le choix d'un bon parking vélo manque toujours. Conséquence : Ce sont souvent des "pinces roues" que l'on propose aux cyclistes alors que ce type de parking ne permet pas

d'attacher au moins le cadre et la roue avant du vélo. Pour le stationnement dans les lieux privés, la fiche du Certu sur le sujet est très complète (1,5 Méga, 8 pages).

Pour l'installation de parking sur la voirie, il est apparu grâce à l'analyse des exemples bruxellois et d'autres villes de Belgique et d'Europe que le modèle "U" renversé, d'une largeur de 60 cm et d'une hauteur de 70 - 75 cm est le modèle qui convient le mieux pour généraliser au niveau de la Région les parkings vélo. C'est d'ailleurs le modèle choisi par la cellule vélo de l'AED pour équiper les gares et stations de Métro.

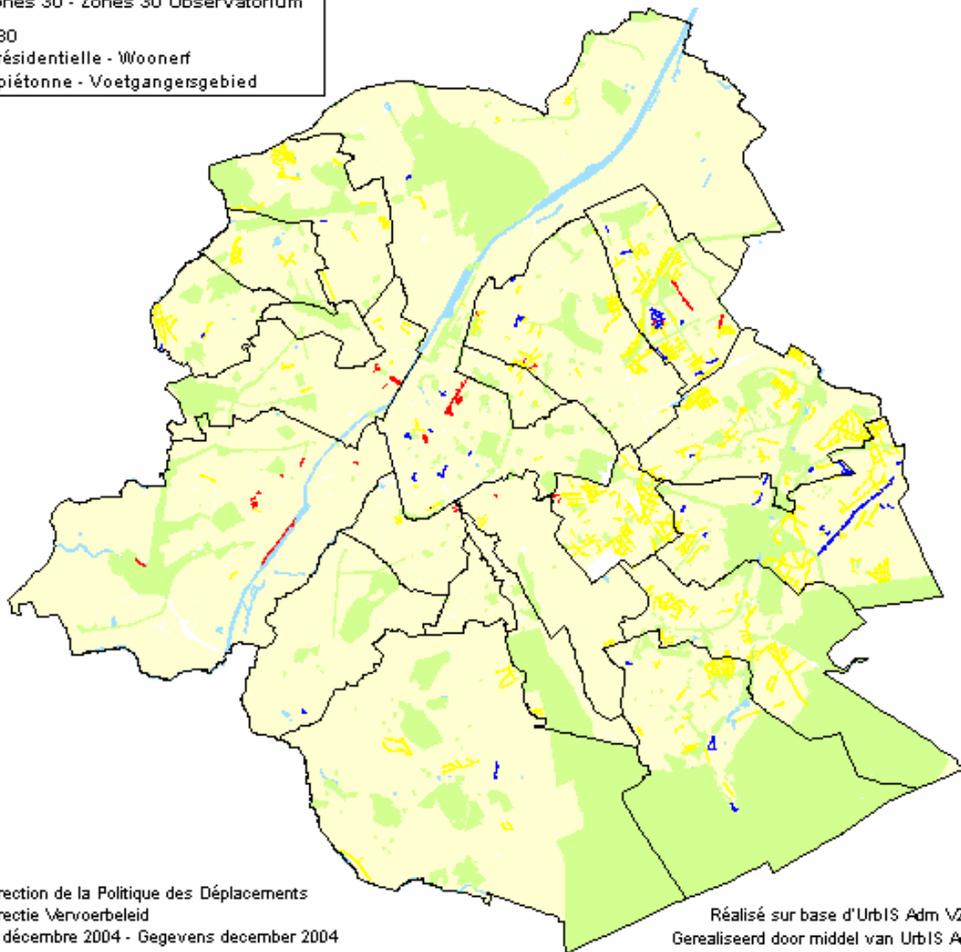
Ce type de parking dit en "U" renversé d'une largeur de 60 cm présente les avantages suivants:

- 1- **Sécurité** : Le "U" renversé permet d'attacher au moins le cadre et la roue avant du vélo facilement à une des deux barres verticales. Il permet aussi d'attacher le cadre et les deux roues.



Observatoire Zones 30 - Zones 30 Observatorium

- Zone 30
- Zone résidentielle - Woonerf
- Zone piétonne - Voetgangersgebied



AED - Direction de la Politique des Déplacements
BUV - Directie Vervoerbeleid
Données décembre 2004 - Gegevens december 2004

Réalisé sur base d'UrbIS Adm V220
Gerealiseerd door middel van UrbIS Adm V220



2-Universalité : Le "U" renversé est accessible à tous les vélos, y compris ceux des enfants et ce, quel que soit le vélo ou le cadenas utilisé. La bonne méthode pour cadenasser son vélo est facilement explicable. Des autocollants à placer sur les barres horizontales sont à prévoir.

3-Solidité et entretien minimal : Le "U" renversé est solide et ne requiert pas d'entretien. C'est le modèle le moins cher du marché. Un U renversé installation comprise revient à +/- 110 Euros TVAC. C'est à dire 50 Euros par emplacement.

Les avantages des "U" renversés d'une largeur de 60 cm dit "U60"

1- Idéalement, pour un stationnement de moyenne ou longue durée, les "U" doivent être couverts, pour protéger les vélos contre les intempéries. Le U60 permet de bien positionner le vélo sous les abris ouverts pour éviter que les selles soient mouillées (exemple Mérode).

2- Les U60 offrent aux cyclistes ayant des sacoches (ou un siège bébé) sur leur vélo, la possibilité d'appuyer leur vélo sur le parking, de le cadenasser sans être gêné par celles-ci (ou celui-ci) avant d'enlever soit les sacoches (soit bébé). C'est très pratique lorsque le vélo est chargé.

3- Une distance de 50 cm entre les deux barres verticales évitent aux vélos d'enfants de passer à travers les deux barres. Il ne faut pas rajouter une barre horizontale supplémentaire. La largeur de 60 cm est suffisante pour servir d'appuis lors du dépôt du vélo. Un U60 permet aussi d'éviter de voir des jeunes y faire des culbutes. C'est le motif évoqué par un échevin à St Gilles.

4- Les "U" installés ne doivent pas offrir un rangement trop serré: Un espacement entre chaque "U" de 90 cm minimum est conseillé. La manipulation et l'accès avec des U60 pour déposer et pour cadenasser son vélo semblent plus faciles surtout lorsque les U sont déjà encombrés de nombreux vélos.

5- Avec des U60, on peut installer facilement les U sur un emplace-

ment de voiture sans devoir mettre les U en oblique (bien que cela est possible). Le placement est facile. Il suffit de centrer les U au centre de la largeur de stationnement. Les roues des vélos ne dépasseront pas sur la chaussée ou sur le trottoir comme pour les U modèle MCI que la ville de Bruxelles continue d'installer. Il est aussi possible de placer les U avec les oreilles de trottoirs sans gêner les piétons (voir schéma). Cela permet d'éparpiller les U en voirie et d'augmenter le nombre d'emplacements. Les cyclistes cherchent toujours le piquet le plus proche de leur destination.

6- Les U60 semblent moins intéressants pour les motards. Les motos sont moins bien calées entre deux U courts. Donc, les U60 sont moins susceptibles d'être squattés par les motards. L'expérience des parkings vélo proches de la rue Neuve ou de Paris, montrent qu'il faut un matériel spécifique pour les motards et un spécifique pour les cyclistes et

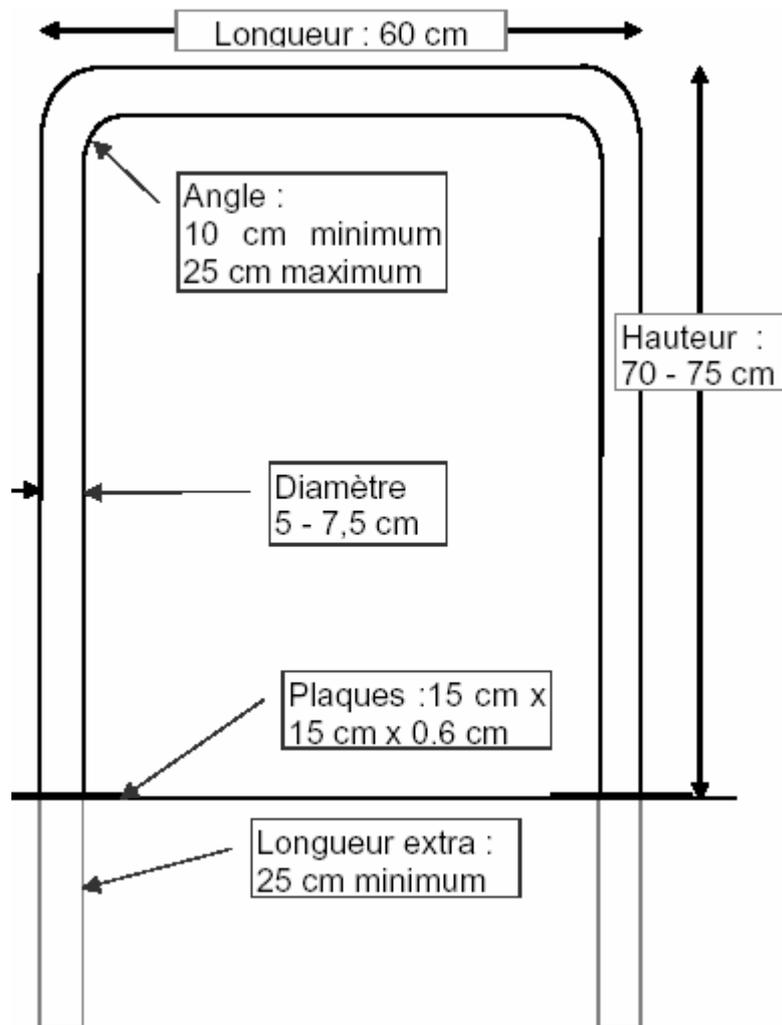
non un modèle universel convenant aux deux.

7- Le choix d'un "U" renversé d'une hauteur de 110 cm permet d'ancrer le parking dans le sol sur une hauteur de 35 cm, ce qui lui assure une excellente résistance à tout vandalisme. Une hauteur de 65 cm est le minimum. Il est possible d'installer des U boulonnés avec des plaques. Ce qui permet une grande souplesse lors des installations. On peut faire des installations "test" afin d'évaluer la demande.

Où placer des parkings vélos ?

Pour rappel, le choix des lieux d'implantation doit respecter les caractéristiques suivantes

1-Sécurité : l'installation doit se faire en des lieux de fort contrôle social, et surtout pas dans des zones d'ombre ou des recoins.



2- Proximité : l'installation doit être d'une proximité immédiate du lieu de destination.

3-Accessibilité: l'accès au parking doit être aisé depuis la chaussée. Mettre un parking vélo sur le trottoir est un non-sens. Il faut soit mettre les U renversés sur les oreilles de trottoir accessibles par pente douce des passages pour piéton, soit directement au même niveau en chaussée avec protection.



Source : Luc Coveliers

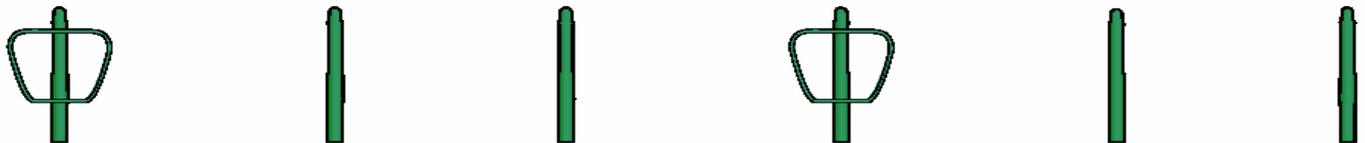
4-Visibilité : le parking vélo doit être facile à repérer; il doit être fléché dans les grandes infrastructures.

Il est aussi indispensable d'organiser des campagnes de prévention

contre le vol de vélo et d'inciter les cyclistes à utiliser des bons cadenas (type U) et à cadenasser correctement leur vélo. Voir document Dossier sur les vols de vélos à Bruxelles : 98 KB sur le site de Placevelo

mande d'avoir des potelets de 80 cm de hauteur maximum. Ce type de potelet est très utilisé en France. Il facilite l'entretien de la voirie et permet de diminuer le coût de la protection des trottoirs.

Les alternatives



Parking vélos de type « Potelets » (source : Luc Coveliers)

Siteweb - documents

Parking bruxellois : www.acka.be

Cycle Parking Installation Standards (LLC Londres):
www.lcc.org.uk/you_and_lcc/your_workplace/cycle_parking_standards.asp

Collection of Cycle Concepts (Danmark):
www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/107-116Chapter10.pdf

Guide des aménagements cyclables à Strasbourg:
www.velo-strasbourg.com/pages/p_pro/guide.htm

Cycle Parking - Sustrans :
www.sustrans.org.uk/downloads/989C05_CYCLE%20PARKING_2.pdf

Le guide du stationnement à vélo" du VSPP (Le Secréariat permanent à la Politique de Prévention)
<http://placevelo.collectifs.net/images/pdf/vsppvelo.pdf>

Listes de fabricants de parking vélo

www.square-urbain.com/lotus.htm
www.acka.be
www.loggere.com/fr/fiets/rekken.html
www.koppen.be
www.koppen.be/index_fr.html
www.velopa.ch
www.area.fr/
www.square-urbain.com/lotus.htm
www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm
www.josta.de/french/index.htm
www.fietsparkeren-klaver.nl
www.falco.nl
www.velopa.com
www.ace-mu.com/
www.orion-bausysteme.de
www.aremco-products.co.uk/products.htm
www.autopa.co.uk/cycle.htm
www.broxap.co.uk/07_cycle/frame.html
www.cycle-safe.com/
www.parcvelo.com
www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm
www.cyclogard.com/
www.cycle-works.com/

Contact : l.coveliers@provelo.org

Dessins expliquant comment cadenasser correctement son vélo (source: Luc Coveliers)

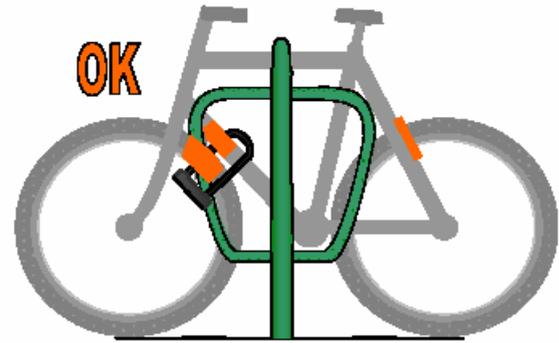
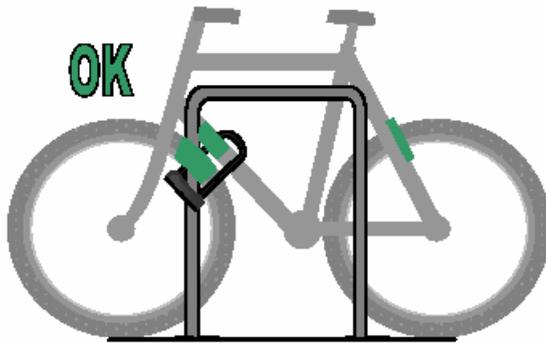
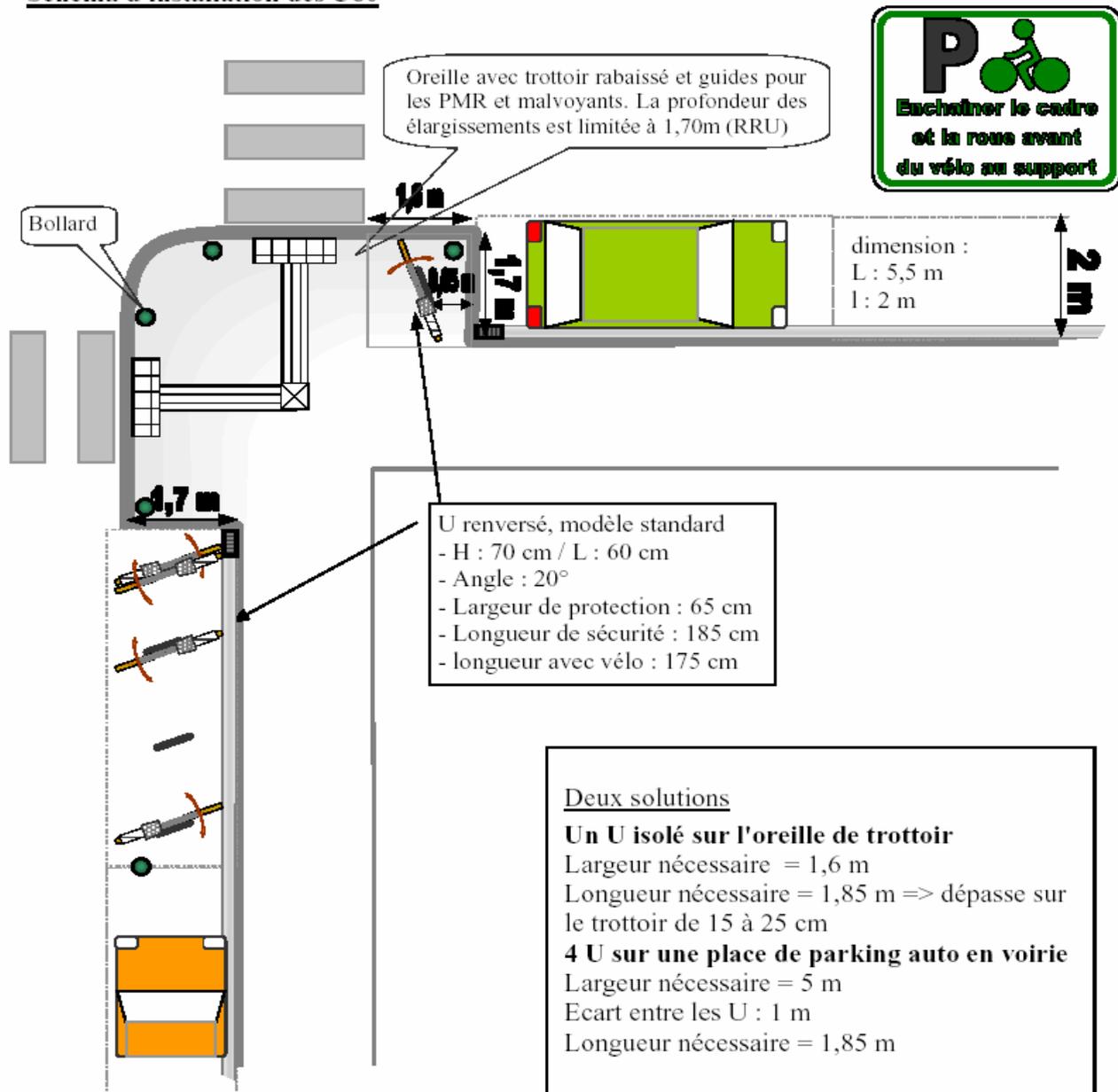


Schéma d'installation des U60



*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	02/556.31.50	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.be
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
Verhulst Véronique	Koekelberg	02/412.14.73	02/414.10.71	vverhulst@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.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	bvelghe@schaerbeek.irisnet.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@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Cyclomoteurs classe B sur la chaussée depuis le 1^{er} janvier... conséquences pour le gestionnaire de la voirie

Par Erik Calen (AVCB)

Nous l'avions déjà annoncé dans le Moniteur de la Mobilité n° 2004-1 de février 2004: à partir du 1^{er} janvier 2005, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ne pourront plus emprunter la piste cyclable dans l'agglomération.

A première vue, cette mesure semble simple, mais elle a des conséquences considérables pour les gestionnaires de la voirie. En effet, il convient d'installer des aménagements aux limites des agglomérations, afin de permettre au cyclomoteur de quitter la piste cyclable en entrant dans l'agglomération d'une part et afin de lui permettre d'emprunter la piste cyclable à la sortie d'une agglomération d'autre part.

Une recommandation que nous avons faite à l'époque, en attendant la publication d'un arrêté d'application, consistait à enlever tous les signaux M6 et M7 dans l'agglomération. En effet, l'arrêté d'application introduirait des nouveaux signaux dans le code de la route qui permettent au cyclomoteur d'emprunter la piste cyclable dans l'agglomération (par exemple à des endroits où la vitesse est supérieure à 50 km/h ou qui sont potentiellement dangereux).

Nous regrettons que cet arrêté d'application ne soit pas encore publié ... et devons par conséquent changer notre fusil d'épaule. Le conseil que nous donnons aujourd'hui est donc d'attendre ... Tout d'abord, attendre la publication de l'arrêté d'application et, ensuite, la distribution par l'IBSR d'une brochure présentant des exemples concrets de réaménagement de pistes cyclables ainsi que des recommandations relatives au placement des nouveaux signaux routiers.

A suivre ...

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Solutions techniques : uschollaert@mrbc.irisnet.be - jschollaert@mrbc.irisnet.be

L'agenda de la mobilité

Vous organisez un évènement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'évènements 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
15-17 janvier - Dubai (EAU)	1st UITP Regional Business Forum : emerging markets for Public Transport Industry: Middle East and North Africa	Info: http://www.uitp.com/events/index1.cfm#top
26-27 janvier - Issy-les- Moulineaux (Fr)	Congrès International de l'ATEC 2005 : « Mobilité durable: aménagements, infrastructures, équipements et services »	Info : www.itsfrance.net - Tel. : +33145247102 - Fax: +33145240994 - e-mail: atec-its@wanadoo.fr
27-28 janvier - Bruxelles	Keys to car-sharing - moving the city of tomorrow : organisé par l'UITP, la STIB, Mobilité en Wallonie, la Région de Bruxelles-Capitale, la ville de Brême et The London ACCESS Group.	Info : www.uitp.com/mediaroom
16-18 février - Barcelona (E)	Conference on financing Public Transport	Info : http://www.uitp.com/events/index1.cfm#top
2 au 6 avril - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
19 avril - Bruxelles	Colloque vélo	Info: pjbertrand@mrbc.irisnet.be
21-22 avril - Lyon (Fr)	Mobilité, différenciations et inégalités : Colloque à l'initiative du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales ».	Info : http://msfs2005.entpe.fr
31 mai au 3 juin - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28 au 30 septembre - Bruxelles	XXème congrès Belge de la Route	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: in-fo@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Conseillers en Mobilité, cuvée 2004 !

La quatrième session de formation de conseillers en Mobilité, organisée par la Région, s'est achevée en décembre dernier par la cérémonie de remise des diplômes. La Région de Bruxelles-Capitale ne compte pas moins de 35 nouveaux conseillers en mobilité, venus



d'horizon très divers : STIB., administrations régionales, communes, zones de police, associations...

Merci au maître des lieux, M. Chastellain (à droite sur la photo ci-dessus) et au représentant du Ministre (à gauche), merci aux nombreux orateurs qui ont ponctué les cours par leurs éclairages et bravo à tous les jeunes (...et moins jeunes) diplômés !

Contact : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

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.swov.nl>

Le « SWOV » est l'institut national scientifique néerlandais pour la recherche en matière de sécurité routière. Cet organisme a comme mission l'amélioration de la sécurité routière au travers de la recherche



scientifique et de la diffusion des connaissances. Le site Internet de l'institut offre de multiples possibilités. La plus intéressante d'entre elle est très certainement la banque de données du site. Cette dernière contient une masse d'informations scientifiques sur différentes thémati-

La mobilité à la page...wwweb !

ques liées à la sécurité routière : alcool, âge, vitesse, comportement de conduite, indicateurs... Par ailleurs, elle donne une bibliographie très complète de la littérature existante pour chacune des rubriques. Le site

donne également accès, en ligne, à plus de 200 études réalisées par le SWOV. Enfin, last but not least, le site recense plus d'une centaine de liens vers des sites web néerlandais et européens relatifs à la mobilité, avec pour chacun d'entre eux un petit résumé. Bref, vous l'aurez compris, il s'agit là d'un outil précieux pour qui souhaite se documenter sur un sujet particulier ou se lancer dans des recherches relatives à la mobilité et à la sécurité routière en particulier.

<http://www.epommweb.org>

EPOMM (European Platform on Mobility Management) est une plate-forme internationale qui a pour but de promouvoir et développer le management de la mobilité en Europe et d'assurer des échanges d'expériences entre les différents pays européens, de manière à faciliter l'implémentation des dernières techniques de gestion de la mobilité. Pour ce faire, elle organise des workshops, séminaires, formations et conférences au travers des réseaux d'excellence qu'elle a tissés. EPOMM s'adresse à tous les acteurs européens de la mobilité: gouvernements, autorités locales et régionales, instituts de recherches, universités, chercheurs, opérateurs de transport... Cette organisation non politique est constituée de membres issus des gouvernements nationaux et régionaux d'Europe. EPOMM assure le relais entre ses membres, tout en proposant des conseils et une aide à la formulation de projets européens R&D auxquels la plate-forme prend parfois elle-même part. Le site Internet de cette dernière propose une approche très intéressante du management de la mobilité au travers de documents, de graphiques et d'exemples concrets tirés de travaux réalisés dans le cadre de projets financés par l'UE, tels que MOST, MOMENTUM et MOSAIC.



Par ailleurs, le site donne des informations sur les conférences annuelles EPOMM déjà tenues (intégralité des interventions disponibles on-line) ou à venir (avec appel à contributions). En outre, EPOMM a recensé plus de 100 bonnes pratiques européennes en matière de gestion de la mobilité dans des domaines aussi divers que les transports en commun, l'information et la communication, la tarification... Enfin, comme tout bon site qui se respecte, celui d'EPOMM liste une série de liens vers des sites Internet européens, dont une quinzaine sont relatifs à des programmes européens en cours de développement.

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

Pour éviter que le Plan IRIS ne se fane...

Par **Jean-Michel RENIERS (AVCB)** et **Jean-Louis GLUME (AED)**

Le bureau de consultance OGNETS (1) s'est vu confier en 2003 par la Région de Bruxelles-Capitale la mission de poursuivre le pilotage du plan IRIS, notamment en développant des tableaux de bord mesurant l'état d'avancement des différentes initiatives, en dynamisant la structure de pilotage, en tenant des réunions avec les différents partenaires de chaque mission et en organisant des séminaires sur des thèmes bien précis. Le Moniteur de la Mobilité, sur base du bilan réalisé début 2004 par OGNETS, vous donne quelques précisions sur les forces et les faiblesses d'un plan qui, depuis son adoption en 1998, a déjà fait couler beaucoup d'encre.

Pour rappel, le plan IRIS a été adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 1^{er} octobre 1998, faisant suite à près de 6 années de réflexions sur le devenir de la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale. Ce plan comporte, outre une synthèse stratégique de la politique que la Région entend mener en matière de mobilité et différentes cartes des réseaux de voiries et de transports en commun, un document intitulé « Horizon 2005 » qui n'est autre que la synthèse opérationnelle et détaillée de la stratégie bruxelloise... et cet « Horizon » bruxellois est loin d'être dégagé ! De plus, celui-ci décrit une série impressionnante d'objectifs et d'actions dans des domaines aussi variés que l'aménagement du territoire, l'aménagement de l'espace public, la circulation automobile, les deux roues et les transports en commun, le transport de biens et de marchandises, le stationnement... Au total, pas moins de 180 mesures ont été ainsi défi-



nies dans un premier temps.

Une structuration en arborescence

Pour clarifier la stratégie de mise en œuvre du plan IRIS et en hiérarchiser les priorités, le Gouvernement a donc adopté en 2000 une structuration simplifiée (en arborescence) des objectifs en 10 missions et 22 orientations stratégiques et désigné au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements des « pilotes » pour chacune d'entre elles. Ces derniers ont pour tâche de mesurer l'état d'avancement des missions en réunissant à intervalles réguliers les différents intervenants impliqués dans la mise en œuvre des politiques fixés par la Plan. Enfin, toutes ces missions et orientations ont été déclinées en lignes d'actions concrètes.

La Région et OGNETS ont par ailleurs traduit les missions en fiches de synthèse qui permettent, sur base d'indicateurs et d'une mise à jour régulière, d'avoir une vision globale sur l'état d'avancement du plan.

Du bon... et du moins bon

La mise en place du plan IRIS a indéniablement permis au fil du temps de faire évoluer positivement les mentalités et comportements des citoyens. Tant la Région, au travers de mesures telles que l'aménagement de la rue de

la Loi, la réalisation des premiers itinéraires cyclables, la prise en compte des personnes handicapées dans les transports en commun, l'extension du réseau de métro ou encore la « journée sans voiture » que les citoyens, par la mise en place d'associations de quartier, la participation grandissante à des opérations de type « Dring Dring » ou le souci de plus en plus marqué

Les 10 missions du plan IRIS

1. Aménagement du territoire
2. Environnement
3. Intermodalité
4. Optimisation de l'offre des transports en commun
5. Espace public
6. Stationnement
7. Sécurité des personnes
8. Mobilité des entreprises
9. Marchandises
10. Coordination générale

(1) Le bureau OGNets a changé de nom en septembre 2004 et s'appelle dorénavant Ramboll Management Brussel

de se voir offrir des alternatives durables à la voiture, ont démontré leur souhait commun de placer la mobilité au centre de leurs préoccupations. L'implication des citoyens et le droit à la mobilité sont d'ailleurs des points clés sur lesquels l'Administration travaille dans le cadre de la préparation du futur plan IRIS II.

Par contre, le manque de coordination entre les politiques de stationnement développées par les communes ne facilite pas la cohérence des messages à l'égard des citoyens, qu'ils soient de Bruxelles ou non, et le manque de contrôle engendre des comportements inciviques récurrents (double-file, occupation d'espaces de livraisons, stationnement sur trottoirs...). Corollaire à cette situation, le stationnement des poids lourds et des camionnettes de livrai-

sons est rendu de plus en plus difficile dans la région, au grand mécontentement des commerçants.

Les leçons à tirer

Si le plan IRIS, dans son contenu, propose un éventail pertinent de mesures en vue de répondre à tous les problèmes de mobilité que la Région connaît, il a probablement sous-estimé les difficultés opérationnelles liées à leur réalisation dans un contexte institutionnel aussi complexe où les différents niveaux de pouvoir public (communal, régional et fédéral) se chevauchent. L'implication des acteurs gagne donc à être renforcée dans le cadre des programmations futures : élus et responsables régionaux et communaux, techniciens des routes et des transports en commun, gestionnaires,

acteurs de l'information, entreprise et services publics divers, sans oublier les citoyens. C'est en quelque sorte la dimension « douce » de la politique de la mobilité qui doit davantage capter l'attention. Toutefois, cela ne revient pas à nier l'importance des investissements : ceux-ci restent nécessaires. Mais ils ne peuvent occulter le fait que les performances seront atteintes demain, en grande partie grâce à l'efficacité de la gestion des moyens humains.

Le défi du deuxième plan IRIS sera donc de garder le cap du premier quant aux ambitions – celles-ci restent largement d'actualité – et de préciser les manières de concrétiser ces objectifs, à travers les processus et les méthodes de mise en œuvre.

Contact : jlglume@mrbc.irisnet.be

Index du Moniteur de la Mobilité - 2004

États généraux de la Sécurité routière. Branle-bas de combat pour sauver des vies !, Delvaux Philippe, 04/01 p1

Vélo-City 2003 à Paris, Bertrand Pierre-Jean, 04/01 p4

Enquête relative à la sécurité routière à vélo. Mieux connaître les accidents !, Barette Philippe, 04/01 p5

Subsides pour l'aménagement des SUL : c'est parti !, Caelen Erik, 04/01 p6

La mobilité à la page WWWeb, 04/01 p7

Le Code de la route tous azimuts, Caelen Erik, 04/01 p8

Stationnement dans le Région. Règlement taxe ou règlement redevance ?, Decupere Barbara 04/01 p10

L'éducation à la circulation se met en route à Merksplas, Lokaal, 04/01 p11

Le Code de la Rue... la rue pour tous, Caelen Erik, 04/01 p11

Les plans de déplacements d'entreprise, Barette Philippe et Heine Christine, 04/01 p12

La Direction des Taxis de l'AED, Popescu Mme, 04/01 p13

Index 2003 du Moniteur de la Mobilité, 04/01 p14

Conseillers en Mobilité, cuvée 2003, Reniers Jean-Michel, 04/01 p15

La politique en matière de sécurité routière en France... un exemple à suivre !, Caelen Erik, 04/02 p1

Goulet Louise et Chaussée de Charleroi suite... et fin ?, Reniers Jean-Michel, 04/02 p2

Séminaires STIB-UITP. Villes, Mobilité et Durabilité, Reniers Jean-Michel, 04/02 p4

La Mobilité à la page WWWeb, 04/02 p7

Des mesures impopulaires pour la mobilité de demain, Reniers Jean-Michel, 04/02 p8

Le car-sharing, ça roule !, Reniers Jean-Michel 04/02 p10

Les plans de déplacements d'entreprise, Barette Philippe et Heine Christine, 04/02 p11

Le stationnement n'est plus réglementé... plus tant !, Ramelot Vincent, 04/02 p14

Nom de code : LundaISA, Reniers Jean-Michel, 04/02 p17

Le bruit routier : un problème avec des solutions, Noël Philippe, 04/02 p18

Introduction du SUL : le décompte a commencé, Caelen Erik, 04/02 p20

La nouvelle réglementation routière, on y perdrait son latin, Caelen Erik, 04/02 p20

Intensifier les contrôles de vitesse ? Les résultats très encourageants d'un projet pilote mené aux Pays-Bas, Caelen Erik, 04/02 p21

Dernière nouvelle, Caelen Erik, 04/02 p21

Lu pour vous

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder

Les gestionnaires de la voirie sont de plus en plus souvent confrontés à des plaintes d'usagers de la route. Ces derniers réclament de plus en plus de dédommagements pour les dégâts subis, causés ou non par l'état de la voirie, en invoquant la responsabilité du gestionnaire.

Afin d'aider les gestionnaires de la voirie à voir clair dans le labyrinthe des procédures juridiques, les éditions UGA ont publié un ouvrage écrit par Els Beekmans, juriste au département Environnement et Infra-structure du ministère de la Communauté flamande.

Dans la première partie du livre, l'auteur présente le statut des différents types de routes. En effet, il est important de s'adresser au gestionnaire responsable (Région, province, commune). L'auteur classe les routes en différentes catégories et elle précise les conséquences de cette répartition administrative.

Ensuite, elle se penche sur la responsabilité des gestionnaires proprement dite. Dans certains cas, il peut y avoir plusieurs responsables: dans le cadre de travaux routiers, la responsabilité de l'entrepreneur peut par exemple aussi être mise en cause. Ainsi, deux chapitres sont consacrés à la responsabilité générale du gestionnaire de la voirie, tandis que deux autres chapitres concernent la responsabilité spécifique des communes.

Dans la dernière partie, l'auteur cite quelques cas concrets par une analyse détaillée de la jurisprudence en ajoutant également des jugements qui n'avaient pas encore été publiés.

En outre, un index pratique facilite la consultation de l'ensemble. Bref, une publication très utile aux gestionnaires de la voirie et en particulier aux communes.



"De aansprakelijkheid van de wegbeheerder", Els Beekmans, Uitgeverij UGA, 2003, Kortrijk-Heule, www.uga.be

États Généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale : un an après

Par Barbara Decupere (AVCB)

Une centaine de personnes était présente le 10 décembre dernier pour ce 1^{er} bilan des États généraux présidé par monsieur Francis Herbert, Secrétaire général de l'a.s.b.l. « Parents d'Enfants Victimes de la route ». Les trois groupes de travail ont présenté à tour de rôle les tâches déjà accomplies et l'état d'avancement des différentes missions. Petit compte rendu...

Avant de donner la parole aux représentants des différents groupes de travail, Monsieur Erik Caelen ouvre la séance en rappelant les mesures de portée générale dont le but est l'amélioration de la qualité et de l'accessibilité des données d'accidents.

1. Évaluation du thème « Contrôlesanction et Prévention technique » (Groupe de travail 1)

Concrètement, au cours de l'année, cela s'est traduit, d'une part, par l'étude de faisabilité de la mise en place d'un système de saisie unique des données via le logiciel « Viastat » (1), couplé à un Système d'informations géographiques (SIG) et implanté dans les 6 zones de police et, d'autre part, par la création d'une cellule sé-

curité routière au sein de l'administration régionale afin d'assurer le suivi des EGSR.

Pour rappel le groupe de travail I avait pour objectif :

- de donner davantage de publicité et de visibilité aux contrôles-sanctions, de mettre sur pied une coordination structurelle entre les zones de police et avec le Parquet ;
- d'opérer la mise en place de caméras automatiques aux carrefours 'points noirs' ;
- d'étudier la faisabilité de l'automatisation de la chaîne contrôles-sanctions dans la Région ;
- de travailler sur les indicateurs.

A) La coordination des zones de police par Mme Paulus de Chatelet, Gouverneur, et Mr. Devaux, Commissaire divisionnaire, Police fédérale, Directeur Coordinateur de Bruxelles.

Un article paru dans le Moniteur de la Mobilité 2004/4, a déjà fait la synthèse des missions confiées au Cabinet de la Gouverneur.

(1) programme d'aide à la gestion des accidents de roulage par les ZP et par le service de coordination et d'appui.

Un état d'avancement de celles-ci sera décrit dans ce qui suit. Toutefois, pour rappel, les deux missions étaient :

- a. donner davantage de publicité et de visibilité aux « contrôles-sanctions » au travers de la communication générale ;
- b. mettre sur pied une communication structurelle entre les zones de police (ZP) (« accord de Coopération Interzonale ») ainsi qu'avec le Parquet tendant vers un plan régional de Sécurité routière.

Les actions...

1. Pour remplir les missions, **un groupe de travail** a été mis en place au sein de la Concertation provinciale de Sécurité, regroupant le Procureur général, le Procureur du Roi, le Directeur-Coordonnateur, le Directeur Judiciaire, les chefs de corps des six zones, une série d'experts, l'Administration régionale, l'Association de la Ville et des Communes et un représentant du Cabinet du Ministre régional.

Ce groupe a notamment travaillé sur la mise en place d'une méthodologie reposant sur 5 axes ;

- a. Faire prendre conscience aux ZP, de l'importance qu'occupe la problématique de la sécurité routière.
 - b. Insérer cette priorité au sein des tableaux d'argumentation déposés devant les Conseils Zonaux de Sécurité.
 - c. Développer des indicateurs permettant de suivre les mesures prioritaires à savoir la vitesse excessive et inadaptée, l'ivresse au volant, la conduite sous influence de drogue et de stupéfiants, la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité, le transport des biens et personnes, le stationnement gênant et dangereux, l'agressivité dans la circulation.
 - d. Stimuler les zones de police à s'insérer dans le calendrier des campagnes de l'IBSR répondant aux priorités retenues dans les plans zonaux de sécurité.
 - e. L'engagement du service de coordination et d'appui de Bruxelles de la police fédérale ainsi que de son Directeur-Coordonnateur.
2. Grâce aux fonds octroyés par le Ministère de l'Intérieur, Mme La Gouverneur a pu financer des **actions préventives** à savoir :
 - l'acquisition d'embouts pour la Nuit euro-



Région, Communes, Associations, Zones de police, Parquet, STIB... tout le monde était présent pour écouter ce premier bilan

péenne sans Accident de roulage (NESA) organisée par les Responsable Young Drivers, inviter les ZP à prêter des éthylo-tests aux RYD et mettre à disposition des dépliants et du matériel divers dont des gilets de sécurité,

- la mise à disposition de supports préventifs au profit des deux niveaux de police (fédéral et local) a également été effectuée,
- la participation à la mise en place d'une déclinaison bruxelloise des campagnes de prévention fédérales.

Pour 2005, et dans la foulée de ce qui a été mis en place précédemment, il faudra analyser la pertinence des indicateurs, faire en sorte que le Parquet suive les actions menées par les ZP, mesurer la pertinence de la mise en place du système Viastat, assurer d'autres campagnes et actions prévention-répression.

3. En relation avec le Cabinet de la Gouverneur, les services de coordination et d'appui de la police fédérale de Bruxelles collaborent par ailleurs au groupe de travail, en développant l'outil statistique et d'analyse stratégique dans les domaines considérés comme prioritaires par les États généraux. L'objectif étant de pouvoir compter dans un avenir proche sur un outil très performant au niveau de la Banque nationale de Données.

Il est à mentionner qu'une première analyse des accidents de roulage avec blessés a été présentée en septembre 2004, malheureusement avec les réserves dues aux difficultés rencontrées par les instruments statistiques au niveau national.

4. Les services de la police fédérale ont accompagné les zones de police dans l'élaboration des conventions en matière de sécurité routière, avec si nécessaire un appui méthodolo-

gique, statistique et stratégique. Des indicateurs de performance ont également été élaborés et proposés aux Zones de police.

5. Un organe de concertation policière intégrant les composantes locale et fédérale de la police s'est mis en place parallèlement au groupe de travail, avec pour mission d'organiser, à l'échelon régional, des opérations de police sur les objectifs communs. La bonne collaboration avec les chefs de zones et leurs services a permis la réalisation de cet objectif, notamment au niveau de trois priorités retenues dans les plans d'action communs, à savoir : la vitesse excessive, l'alcool et la drogue au volant, le port de la ceinture de sécurité. Le stationnement dangereux est, quant à lui, bien évidemment repris dans les plans d'actions locaux. Une opération FIPA (1) 13 a été organisée le 8 décembre dernier avec les 6 zones de police et la police Fédérale de la route.

Afin que ces plans d'action couvrent de façon optimale les aspects prévention et répression, le Parquet et le procureur du Roi sont étroitement associés à la plate-forme. Pour 2005, l'ensemble des actions policières sera mené, conjointement aux campagnes de prévention développées par l'IBSR.

B) Le point sur les caméras par Mme Patricia Courange de la Direction de la Politique des Déplacements (DPD) de l'AED et Mr. Remy van Ophem du service B3 de l'AED.

Pour rappel, en Région de Bruxelles-Capitale, l'objectif est d'équiper 90 sites au moyen de 30 caméras automatiques, une caméra pouvant tourner entre différents sites compatibles. Cet objectif devrait être atteint en 2007. Il est évident que le financement des caméras par la Région de Bruxelles-Capitale peut aider les Zones de Police à réaliser leurs objectifs en matière de sécurité routière dans le cadre de conventions conclues avec le Fédéral. Pour ce faire et afin de démontrer le bien fondé de la mise en place de caméras, une journée d'étude a été consacrée, le 17 novembre dernier, au contrôle vitesse/feux rouges par caméras. Les Zones de Police, le Parquet et la cellule Sécurité routière de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements ont participé à une réunion puis se sont rendus à Louvain, où l'emploi de caméras automatiques s'effectue déjà. L'augmentation des contrôles génère dans un premier temps une augmentation importante du nombre de PV. Afin de faire face à cette problématique, la Zone de police et le Parquet de Louvain ont mis sur pied une procédure afin de traiter plus efficacement les PV. Il était dès lors intéressant de pouvoir examiner, sur place, les tenants et aboutissants de ce système novateur.

En Région bruxelloise, une des premières étapes

consiste à déterminer les zones « accidentogènes », autrement dit les endroits où, vu le nombre important d'accidents, il s'avère nécessaire d'installer des caméras automatiques. Pour ce faire, une première réunion de travail s'est tenue le 1er décembre dernier avec les Zones de Police afin d'identifier les sites à équiper.

Actuellement, nous nous situons dans une phase de dialogue qui aboutira, espérons-le, à la tenue de concertations et à la signature de protocoles d'accord pour chaque zone de police de la Région de Bruxelles-Capitale.

A la suite de l'intervention de Mme Patricia Courange, Mr. R Van Ophem rappelle les endroits où ont été placées les caméras contrôle vitesse/feux rouges, depuis 2003. Il explique ensuite brièvement le fonctionnement et les spécificités techniques de ces appareils.



M. van Ophem et Mme Courange... pour un aperçu de la problématique des caméras

C) Automatisation de la chaîne contrôle-sanction dans la 'zone Montgomery' présentée par Mr. De Vos, Commissaire.

Afin d'illustrer les différents exposés à l'aide d'un exemple concret, Mr. De Vos, Commissaire de police de la zone 5343 'Montgomery', a relaté la mise en oeuvre du plan d'action et de fonctionnalité de la cellule circulation routière de sa zone. Il s'agit d'une procédure intégrant les différents services de la zone, démontrant ainsi qu'une transversalité dans ce domaine est possible et permet un fonctionnement optimal. Tout le personnel de la zone est ainsi au courant de l'organisation et concerné par le bon fonctionnement de celle-ci.

(1) FIPA : Full Integrated Police Action



Salle comble pour un premier bilan très satisfaisant

2. Évaluation du thème « Infrastructure et aménagement » (Groupe de travail 2)

Monsieur Jan Schollaert de la DPD de l'AED décrit le rôle et les objectifs de la cellule sécurité routière mise en place au cours du dernier trimestre 2004 au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements. Elle s'occupera bien évidemment des trois volets dont il est question au cours de la matinée, avec d'une part Mme Patricia Courange responsable du volet 1 « Contrôles-sanctions », lui-même pour le volet 2 « Infrastructure » et Mme C. Decock pour le volet 3 « Sensibilisation-Education ».

État d'avancement...

- **Analyse et suivi des statistiques accidents** développées par l'IBSR avec présentation de l'étude « Données d'accidents rassemblées et directement liées aux mesures et aménagements d'infrastructures recommandés lors des EGSR » par Mme Michèle Populer.

Pour rappel, les deux objectifs à atteindre sont par rapport à 2000, la réduction de 33% du nombre de morts et blessés graves en 2006 et la réduction de 50% du nombre de morts et blessés graves à l'horizon de 2010.

Les accidents de la route tuent 40 personnes par an en Région bruxelloise, l'étude a mis spécifiquement l'accent sur les accidents corporels impliquant les usagers vulnérables (piétons et deux-roues), qui représentent environ 40% des accidents, 34% du total des victimes et 51% des tués et blessés graves et ont été considérés comme prioritaires dans les recommandations des États Généraux. Les piétons sont quatre fois plus nombreux qu'ailleurs parmi les victimes d'accidents graves et mortels. Logique, dans la mesure où les déplacements à pied sont beaucoup plus nombreux qu'à la campagne. Ceci ne signifie pas que les piétons courent plus de risque en Région de Bruxelles-Capitale, mais justifie que la politique

régionale de sécurité routière leur accorde une importance particulière. Les deux-roues motorisés (cyclos et motos) représentent près d'un cinquième des tués et blessés graves. Or, il s'agit d'une catégorie d'usagers qui a peu retenu l'attention lors des États Généraux de la Sécurité Routière, lacune qui devra être comblée à l'avenir.

Des réserves doivent toutefois être émises quant aux données issues de la base de données INS « qui n'est ni complète, ni exempte d'erreur ». Diverses sources indiquent, en effet, qu'une proportion importante d'accidents échappe aux statistiques INS. Les usagers vulnérables représentent vraisemblablement nettement plus d'un tiers des victimes d'accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale. A noter que le sous-enregistrement concerne vraisemblablement davantage les accidents avec blessés légers que les accidents graves et mortels.

- **Codes de bonnes pratiques** : rédaction, publication et distribution d'un document intitulé « Recommandations pour le marquage des contre-sens cyclables en Région de Bruxelles-Capitale », avec présentation de la vidéo sur les zones 30 et les SUL ;
- **Mise au point d'une procédure « Sécurité Routière » à l'Administration de l'Équipement et des Déplacements** permettant la prise en compte de tous les usagers lors de l'analyse de projets d'aménagements.
- S'ensuit une présentation par Mme Marianne Courtois d'exemples d'aménagements mis en place par la Direction des voiries. Tenant compte des recommandations des États Généraux de la Sécurité Routière, la direction des voiries a élaboré un **plan d'étude et d'aménagement systématique de sécurisation des abords de l'école et des chemins de l'école**. Cela concerne les entrées d'écoles maternelles, primaires et secondaires sur voirie régionale et dans un rayon de 100 m par rapport à ces voiries et implique un aménagement minimum, à savoir : la présence d'un signal annonçant l'école, un signal et le marquage A23 à 30m des passages fortement empruntés par les enfants, voire un aménagement plus complet avec des barrières de sécurité et des trottoirs ou plateaux traversants, un stationnement spécifiquement étudié ainsi que des transports en commun à proximité. En ce qui concerne le chemin de l'école, le développement de cheminements piétons et de cheminements cyclistes reprenant les différents procédés énoncés au cours des différentes interventions du groupe 2 (réduction nombre de bandes de circulation à proximité ronds-points et traversées piétonnes, généralisation des avancées de trottoirs, ...);

- **Les boucles PMR**, présentation du projet développé à Watermael-Boitsfort et à Evere par Mme Fabienne Salmaekers de l'asbl TEKNO. Dans le cadre de l'année européenne de la personne handicapée et des actions visant à promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite dans la vie quotidienne et dans la ville, les communes d'Evere et de Watermael-Boitsfort ont décidé de mettre en œuvre un réseau piétonnier accessible à tous. La notion d'handicap physique lié aux différents types de déficiences, visuelle, auditive, membres inférieurs, vieillesse, ... est alors élargie à un concept plus large de handicap de situation où les déficiences peuvent être temporaires ou ajoutées (personne accidentée, conduite d'un landau, grossesse, ...). Les expériences pilotes présentées au cours de la matinée se font sur base du principe de la boucle communale reliant différents pôles d'activités

e n t r e e u x (administratifs, loisirs, touristiques, commerciaux ou de transports publics), à l'instar de ce qui se fait à l'étranger, à Barcelone notamment. A terme, en additionnant les boucles, il sera possible de créer un réseau permettant un accès PMR à tous les sites d'intérêt situés sur le territoire communal. L'étude décrit les différentes étapes et les éléments dont il faut tenir compte pour parvenir à un résultat optimal. Elle s'est ainsi déroulée en 4 phases ; inventaire de l'existant, relevé des dégradations piétonnes avec propositions de travaux, à court et moyen terme, diagnostic des situations de conflit entre utilisateurs (cheminement, traversées piétonnes, arrêts Stib, marquages spécifiques, accessibilité des services en voirie) et propositions de solutions concernant les traversées piétonnes, le stationnement illicite, les obstacles à éviter, le changement de phases de feux ou autre solutions lors de traversées trop longues,

- **Formation continue des CEMA** avec trois sessions de formation :

- ⇒ code de la rue en février 2004,
- ⇒ recommandations groupe 2 'infrastructure' en juin,
- ⇒ SUL en octobre 2004.

- **Enquête auprès des communes** : un questionnaire concernant les aménagements qui amélioreraient la sécurité des piétons et des cyclistes, avec recensement des avancées et abaissments de trottoirs, dépassement à l'approche des traversées piétonnes, durée des feux piétons, zones avancées pour vélos a été envoyé aux 19 communes afin d'obtenir une radiographie aussi précise que possible des communes bruxelloises.

Des premières conclusions, suite aux réponses déjà obtenues, il ressort que les communes font des efforts ponctuels, qu'elles n'ont pas un inventaire des aménagements communaux, et que les interventions ne se font pas sur base d'un plan stratégique.

Sur base de ces résultats, la Région propose au cours de l'année 2005, de développer et de subventionner un « plan directeur piéton » pour l'ensemble du territoire communal, dans le même esprit que le plan directeur zone 30.

Il comprendra :

⇒ l'inventaire des infrastructures piétonnes c'est à dire les cheminements piétons, les promenades, les

pôles importants pour les piétons ;

⇒ l'inventaire des endroits à risques ;

⇒ un plan d'action stratégique comprenant une planification budgétaire, une planification des études (sécurité-qualité-confort), une planification des travaux.



Le Commissaire Michaux dans sa présentation du parcours pédestre pour enfants

3. Évaluation du thème « Éducation et sensibilisation »

- Introduction et état d'avancement du groupe de travail et actions à mener dans les écoles par la future structure régionale par Mme Caroline Decock. Pour de plus amples informations concernant cette structure ainsi que la grande enquête auprès des écoles de la Région qui a permis d'aboutir à sa création, nous renvoyons le lecteur à l'article intitulée « **la Mobilité au programme... scolaire** » paru dans ce numéro du

Moniteur de la Mobilité en page 4. Un cahier du Moniteur de la Mobilité à paraître cette année reviendra en outre, de manière encore plus détaillée sur les résultats de l'enquête et les bonnes pratiques qui en ont émergé.

- **« Le brevet cycliste »**, introduction à cette pratique par l'asbl Provélo. Permettre aux enfants d'être plus autonomes dans leurs déplacements, développer le sens des responsabilités, améliorer l'état de santé physique général ou encore renforcer une image positive d'eux-mêmes, voici quelques-uns des objectifs de ce brevet qui vise les élèves de 5^{me} primaire, en priorité. Quatre axes d'apprentissage sont prévus : codes de la route, connaissance du vélo et vérification de son bon état de fonctionnement, maîtrise du vélo en terrain privé dans un premier temps et ensuite conduite dans la circulation, le tout étalé sur plusieurs jours selon les besoins et nécessités. L'épreuve finale prévoit un parcours de 3 km autour de l'école durant lequel l'élève se déplace seul. Organisé à titre expérimental par l'asbl Provélo, à la demande de la Région, cet examen a déjà vu la participation de deux écoles : Aurore, à Jette (57 élèves) et l'école n°12, à Ixelles (20 élèves). Pour la suite, 18 classes regroupant 450 élèves sont inscrites avec 7 communes concernées : Jette, Schaerbeek, Ixelles, Uccle, Evere, Forest et Laeken. De plus amples informations sur le sujet se trouvent dans l'article « *Se déplacer seul en toute sécurité grâce à la 'Route éducative'* », paru en page 19 du Moniteur de la Mobilité 2004/4.

- **« Le parcours pédestre pour enfants »** d'Evere présenté brièvement par l'équipe de Mr. Victor Michaux, Commissaire.

Pourquoi une route éducative ? Le grand nombre d'écoles présentes dans la zone (plus de 80), représentant environ 15.000 écoliers, répond à lui seul à la question. Comment les sensibiliser à la sécurité routière autrement que par le passage via un parc de circulation, qui, bien que didactique, est souvent considéré comme un jeu pour les enfants ou via des cours théoriques peu représentatifs de la pratique en voirie ?

Le parcours pédestre répond à différents objectifs, à savoir toucher un plus grand nombre d'enfants, les confronter à la réalité de la circulation et les conseiller dans leur déplacement. Cet outil a l'avantage d'être permanent et en voirie, donc accessible à tous, à tout moment. Il s'adresse en priorité aux enfants entre 9 et 11 ans.

L'article du Moniteur de la Mobilité 2004/04 intitulé « *Se déplacer seul en toute sécurité grâce à la 'Route éducative'* », dont il a déjà été question plus haut apportera au lecteur qui le souhaite une information complète ainsi que des renseignements pratiques sur la méthodologie appliquée.



Le Ministre de la Mobilité, Pascal Smet, a conclu les États Généraux bruxellois par les priorités pour 2005

Priorités à mettre en place pour 2005

Rappel des conclusions des trois groupes de travail :

1. Groupe « Contrôle-sanctions »

⇒ placement des caméras, fonctionnement optimal prévu à l'horizon 2007 ;

2. Groupe « Infrastructures »

⇒ Plan global vélo : amélioration de la visibilité prévu fin janvier 2005 ;

⇒ Plan directeur piétons, avec établissements des points noirs et propositions concrètes pour l'amélioration des infrastructures existantes ;

3. Groupe « Éducation - sensibilisation »

⇒ Création d'une cellule régionale qui visera, entre autre, à encourager la formation à la sécurité routière.

Contact : Groupe 1 (Contrôle - répression - sanctions): pcourange@mrbc.irisnet.be - Groupe 2 (infrastructures): jschollaert@mbhg.irisnet.be - Groupe 3 (éducation - sensibilisation): cdecock@mrbc.irisnet.be

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° 2004/05 — décembre 2004

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, J-M Reniers, B. Decupere, K. Opdekamp, J-L Glume, Ch. Roland, L. Coveliers

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 _____