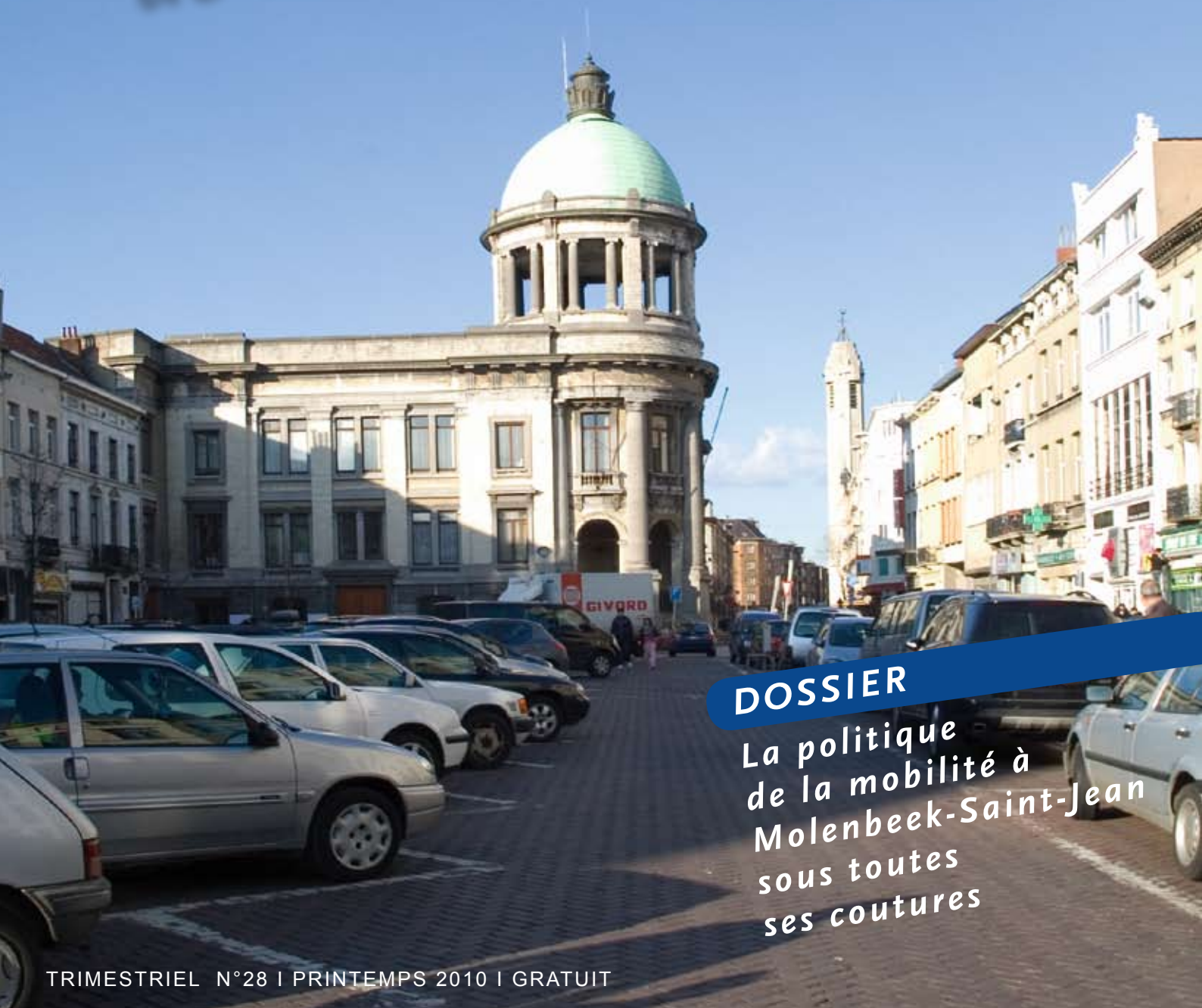


# Le MONITEUR

## de la mobilité



### DOSSIER

La politique  
de la mobilité à  
Molenbeek-Saint-Jean  
sous toutes  
ses coutures

TRIMESTRIEL N°28 | PRINTEMPS 2010 | GRATUIT

#### >> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- L'effet des caméras automatiques sur les vitesses pratiquées
- Etude sur les accidents entre un tram et un piéton
- Parution de l'atlas "Bruit des transports"

#### >> BONNES PRATIQUES

- Le principe STOP
- Modifications récentes de la réglementation relative à la circulation routière
- Une base de données pour la gestion de la signalisation verticale

ÉDITORIAL .....	03
L'EFFET DES CAMÉRAS SUR LES VITESSES PRATIQUÉES: PREMIERS RÉSULTATS ENCOURAGEANTS.....	04>05
ETUDE DES ACCIDENTS ENTRE UN TRAM ET UN PIETON EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE .....	06>09
LE PRINCIPE STOP .....	10>11
DOSSIER :	
LA POLITIQUE DE LA MOBILITÉ À MOLENBEEK-SAINT-JEAN SOUS TOUTES SES COUTURES .....	12>17
APERÇU DES MODIFICATIONS LES PLUS RÉCENTES DANS LA RÉGLEMENTATION RELATIVE À LA CIRCULATION ROUTIÈRE. ....	18>22
UNE BASE DE DONNÉES POUR UNE GESTION EFFICACE DE LA SIGNALISATION VERTICALE .....	23>24
BRUXELLES ENVIRONNEMENT PUBLIE SON PREMIER ATLAS 'BRUIT DES TRANSPORTS' (IBGE).....	25
LE CARNET D'ADRESSES .....	26

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



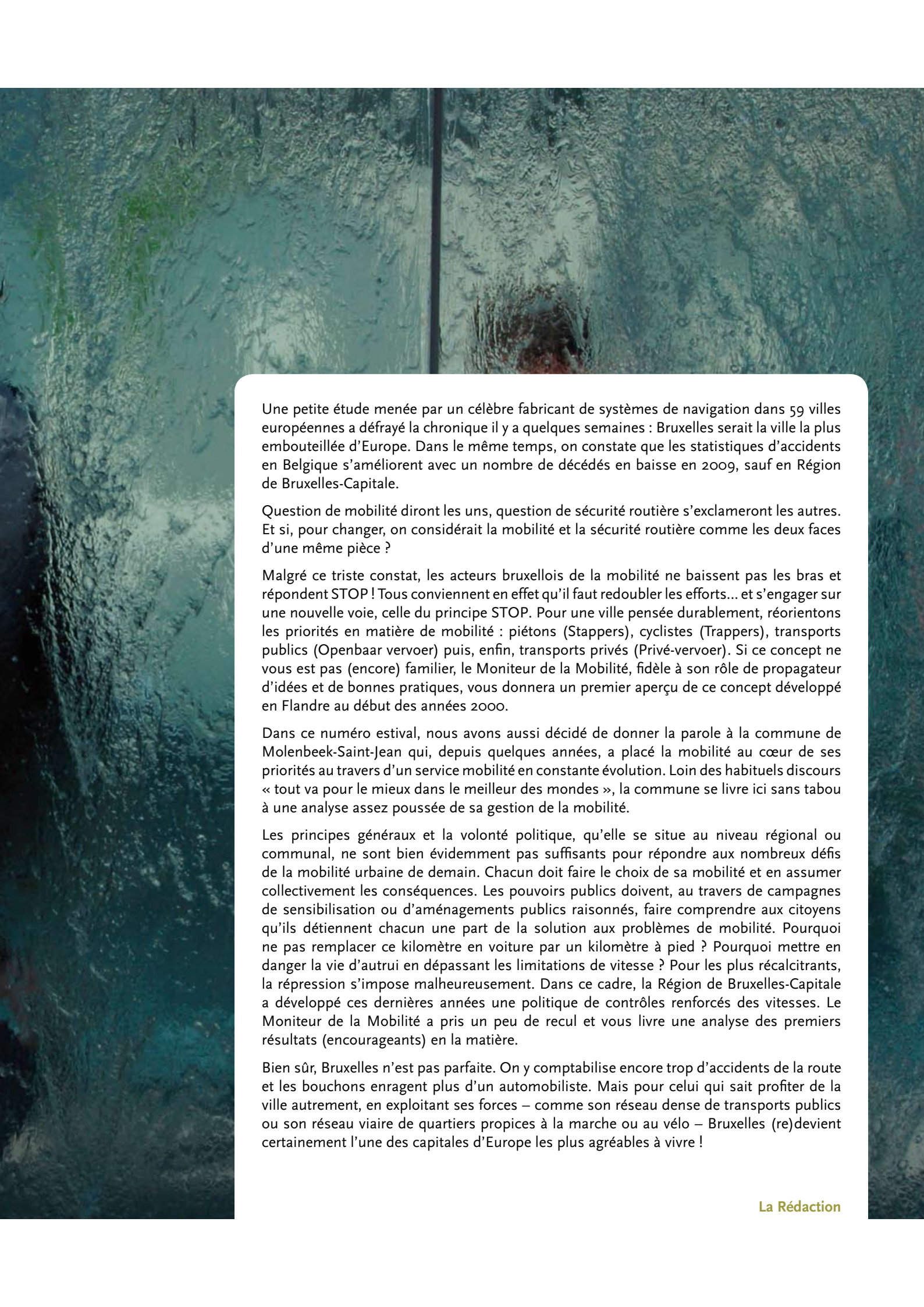
bruxellesmobilité  
mobielbrussel



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen  
RÉDACTION : Erik Caelen, Muriel Jadoul, Isabelle Chalanton, Eddy Klynen, A. Horvath, Jean-Michel Reniers  
TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest  
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ  
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL: 0800/94.001 - bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilité.be



Une petite étude menée par un célèbre fabricant de systèmes de navigation dans 59 villes européennes a défrayé la chronique il y a quelques semaines : Bruxelles serait la ville la plus embouteillée d'Europe. Dans le même temps, on constate que les statistiques d'accidents en Belgique s'améliorent avec un nombre de décédés en baisse en 2009, sauf en Région de Bruxelles-Capitale.

Question de mobilité diront les uns, question de sécurité routière s'exclameront les autres. Et si, pour changer, on considérait la mobilité et la sécurité routière comme les deux faces d'une même pièce ?

Malgré ce triste constat, les acteurs bruxellois de la mobilité ne baissent pas les bras et répondent STOP ! Tous conviennent en effet qu'il faut redoubler les efforts... et s'engager sur une nouvelle voie, celle du principe STOP. Pour une ville pensée durablement, réorientons les priorités en matière de mobilité : piétons (Stappers), cyclistes (Trappers), transports publics (Openbaar vervoer) puis, enfin, transports privés (Privé-vervoer). Si ce concept ne vous est pas (encore) familier, le Moniteur de la Mobilité, fidèle à son rôle de propagateur d'idées et de bonnes pratiques, vous donnera un premier aperçu de ce concept développé en Flandre au début des années 2000.

Dans ce numéro estival, nous avons aussi décidé de donner la parole à la commune de Molenbeek-Saint-Jean qui, depuis quelques années, a placé la mobilité au cœur de ses priorités au travers d'un service mobilité en constante évolution. Loin des habituels discours « tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes », la commune se livre ici sans tabou à une analyse assez poussée de sa gestion de la mobilité.

Les principes généraux et la volonté politique, qu'elle se situe au niveau régional ou communal, ne sont bien évidemment pas suffisants pour répondre aux nombreux défis de la mobilité urbaine de demain. Chacun doit faire le choix de sa mobilité et en assumer collectivement les conséquences. Les pouvoirs publics doivent, au travers de campagnes de sensibilisation ou d'aménagements publics raisonnés, faire comprendre aux citoyens qu'ils détiennent chacun une part de la solution aux problèmes de mobilité. Pourquoi ne pas remplacer ce kilomètre en voiture par un kilomètre à pied ? Pourquoi mettre en danger la vie d'autrui en dépassant les limitations de vitesse ? Pour les plus récalcitrants, la répression s'impose malheureusement. Dans ce cadre, la Région de Bruxelles-Capitale a développé ces dernières années une politique de contrôles renforcés des vitesses. Le Moniteur de la Mobilité a pris un peu de recul et vous livre une analyse des premiers résultats (encourageants) en la matière.

Bien sûr, Bruxelles n'est pas parfaite. On y comptabilise encore trop d'accidents de la route et les bouchons enragent plus d'un automobiliste. Mais pour celui qui sait profiter de la ville autrement, en exploitant ses forces – comme son réseau dense de transports publics ou son réseau viaire de quartiers propices à la marche ou au vélo – Bruxelles (re)devient certainement l'une des capitales d'Europe les plus agréables à vivre !

# “ IL FAUT POURSUIVRE LES EFFORTS ”

*La vitesse excessive et inadaptée est une des causes principales d'accidents en Région de Bruxelles-Capitale. Les études démontrent en effet que plus la vitesse augmente, plus le risque de décès est grand en cas d'accidents entre un piéton et une voiture. Ainsi, à 30 km/h, un piéton a 95% d'échapper à la mort, à 50 km/h ce pourcentage tombe à 55% tandis qu'à 80 km/h le piéton n'a pratiquement plus aucune chance d'échapper à une issue fatale.*

En réponse à cette situation, la Région a décidé d'agir à différents niveaux, fidèle à la règle des 3 « E » (éducation – engineering – enforcement) :

- organisation de campagnes de sensibilisation autour de la sécurité routière, notamment en rapport avec les dangers de la vitesse comme ce fut le cas en 2008 ;
- aménagement des voiries en vue de diminuer les vitesses, comme par exemple la mise en zones 30 ;
- installation de caméras automatiques et collaboration renforcée et coordonnée avec les zones de police, le Gouverneur et le Parquet, en particulier via des réunions mensuelles au sein d'une plateforme policière qui réunit tous ces acteurs pour analyser les données délivrées par les caméras et envisager de nouvelles stratégies.

## L'EFFET DES CAMÉRAS SUR LES VITESSES PRATIQUÉES EST MESURABLE

Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, le 8 décembre 2009, Gérard Piron, responsable de la Direction de Coordination et d'Appui de Bruxelles de la Police fédérale, a présenté l'évolution des données des 4 premières années de fonctionnement des caméras automatiques<sup>1</sup>. Pour rappel, ces dernières années la Région a installé 90 poteaux (équipés

en rotation de 34 caméras) notamment aux carrefours les plus dangereux renseignés par les communes et zones de police.

### Le nombre d'heures de contrôle augmente

Entre 2006 et 2008, le nombre d'heures de contrôle a augmenté, passant de 24.766 heures de contrôles en 2006 à 33.679 heures en 2007, cette augmentation significative s'expliquant par l'installation de nouvelles caméras. En 2008, le nombre d'heures a fortement diminué en raison notamment de problèmes techniques. Toutefois, en 2009, on avait déjà effectué 25.488 heures de contrôle en octobre tendant à rejoindre les chiffres atteints en 2007.



### Le nombre de véhicules contrôlés diminue

Si le nombre d'heures de contrôle augmente, le nombre de véhicules contrôlés a une tendance à diminuer depuis 4 ans. En effet, si en 2006, plus de 18 millions de véhicules avaient été contrôlés, on constate qu'en 2009, « seulement » 14 millions de véhicules avaient fait l'objet d'un contrôle, pour presque 16 millions en 2008. L'augmentation considérable enregistrée en 2007 s'explique quant à elle bien entendu par l'installation de nouvelles caméras. La tendance moyenne à la baisse peut trouver sa source dans plusieurs explications, sans qu'il soit possible d'en identifier une en particulier : diminution du trafic sur les axes contrôlés, diminution générale du trafic en ville, modification des itinéraires des usagers, etc.

### Le nombre d'infractions explose

Les statistiques font bien apparaître la mise en place de nouvelles caméras automatiques en 2007 faisant grimper le nombre d'infractions de 14.000 à plus de 20.000. Il est par contre frappant de constater qu'en 2008, alors que le nombre d'heures de contrôle et de véhicules contrôlés diminuaient, le nombre d'infractions quant à lui a connu une légère augmentation en approchant les 29.000 infractions. Les données collectées jusqu'octobre 2009 font toutefois apparaître une tendance significative à la baisse qui devra être confirmée dans les prochains mois.

<sup>1</sup>/ 2006, 2007, 2008 et 2009 (données collectées jusqu'octobre 2009 compris).



Ce constat se confirme si on tient compte tant du nombre d'infractions pour 10.000 véhicules contrôlés (passant de 7,7 infractions en 2006 à 13,1 en 2008, avant de passer à 8,9 en 2009) que du nombre d'infractions pour 100 heures de contrôles (passant de 57,9 infractions en 2006 à 81,4 en 2008, avant de diminuer à 50 en 2009).

#### Les infractions de 2<sup>ème</sup> (> à 20 km/h) et 3<sup>ème</sup> niveaux (> à 30 km/h) à la baisse

L'analyse des chiffres absolus fait apparaître une assez nette diminution des infractions de ce type (et encore plus singulièrement des infractions de 3<sup>ème</sup> niveau), en prenant 2007 comme base (année qui a vu l'installation de nombreuses nouvelles caméras). Il est également intéressant de constater qu'en pourcentage sur le nombre total des infractions, le pourcentage d'infractions de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> niveau a, lui aussi fortement diminué. Ces infractions représentaient plus de 50% en 2006 et 2007, tandis qu'en 2008 le pourcentage n'atteignait plus que 45% et chutait même à 40% en 2009 (octobre), témoignant d'un changement de comportement des usagers à ces endroits dangereux.

#### La chaîne de sanction s'adapte mais la technologie évolue...

Ces dernières années, le nombre de juges de police a augmenté au Tribunal de Police mais il manque aujourd'hui encore des substituts au niveau du Parquet de Police de Bruxelles.

En outre, si la chaîne de sanction a évolué positivement, il faut rappeler qu'elle s'est adaptée à un système « classique » de constatations via des caméras argentiques (limitant le nombre de constats d'infraction en raison du recours à des pellicules photographiques). Le passage au système digital – qui offre une capacité quasi illimitée de photographies – pourrait avoir pour conséquence d'augmenter le nombre de constats d'infraction de manière exponentielle... et de submerger très rapidement le Tribunal de Police.

#### CONCLUSIONS

Les premières analyses démontrent que les attitudes des usagers commencent à changer grâce aux dispositifs mis en place. L'objectif de réduction des vitesses aux carrefours dangereux est donc en voie d'être atteint ! Les indicateurs, en 2009, font en effet apparaître une tendance à la baisse des infractions qui devra toutefois se confirmer dans les prochains mois.

L'efficacité du système des caméras automatiques fait donc ses preuves et il serait sans doute intéressant d'envisager l'extension du système et l'équipement de nouveaux sites.

Toutefois, tous les efforts fournis pourraient être réduits à néant si un investissement considérable n'est pas apporté rapidement à la chaîne de traitement des infractions. Il faudra discuter avec les instances régionales et fédérales du

#### Plus d'infos ?

Direction de Coordination  
et d'Appui de Bruxelles  
de la Police fédérale

Justine Van Gysel  
Square Victoria Régina 1 - 1210  
Bruxelles - Tél.: 02/203.97.35

passage d'un processus « artisanal » à un processus « industriel » de traitement des infractions.

Enfin, la priorité devra aller dans les mois qui viennent à l'anticipation de l'usure de l'effet dissuasif des caméras. Les usagers s'habituent et connaissent l'emplacement des poteaux. Pour ce faire, il sera primordial de maintenir l'effort et de poursuivre la sensibilisation pour faire accepter les limitations de vitesses par les usagers !

#### Jean-Michel Reniers

Association de la Ville  
et des Communes de la Région de  
Bruxelles-Capitale  
Jean-Michel.Reniers@avcb-vsgb.be



# “ ETUDE DES ACCIDENTS ENTRE UN TRAM ET UN PIETON EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE ”

Ces dernières années, et encore tout récemment, de nombreux accidents graves ont eu lieu entre un tram et un piéton en Région de Bruxelles-Capitale. A la demande de Bruxelles-Mobilité et avec le soutien de la STIB, l'IBSR a réalisé une étude sur les accidents entre un tram et un piéton en Région de Bruxelles-Capitale. Cette étude visait à évaluer l'ampleur de ces accidents au regard du nombre et de la gravité de ceux-ci, ainsi qu'à formuler des recommandations en matière d'infrastructure.

L'analyse des accidents entre un tram et un piéton porte sur les années 2004, 2005 et 2006. Deux sources de données ont été à notre disposition. D'une part, la STIB nous a transmis les différents rapports d'accidents qu'elle avait en sa possession. Ces rapports sont complétés par le conducteur du véhicule lorsqu'un accident ou un incident survient. D'autre part, nous avons reçu les statistiques d'accidents du SPF Economie, Direction Générale Statistiques et Information Economiques, anciennement appelé Institut National des Statistiques (INS). Ces données sont issues des formulaires d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés (FAC). Au final, 147 accidents différents se sont produits lors des trois années d'étude.

## RÉSULTATS

Sur les 147 accidents analysés, il n'y a pas eu de blessés dans 53 cas. Par contre, dans plus de la moitié des accidents, le piéton est légèrement blessé. Dans 12 cas, le piéton est blessé gravement et dans 2 cas, il est décédé. Au total, il y a eu 94 blessés ou tués.

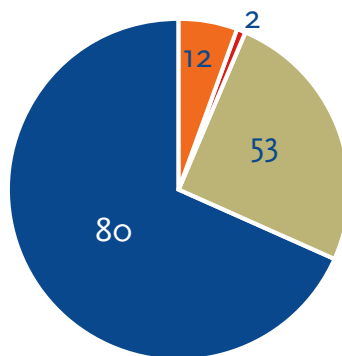
Nous avons constaté que les piétons impliqués dans un accident avec un tram représentent 2,1 % du total des piétons légèrement blessés en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui est relativement faible. Par contre, ils représentent 6,7 % des piétons gravement blessés ou tués, ce qui est assez conséquent au vu de la faible présence du tram dans la circulation. Néanmoins, le réseau de tram bruxellois ne semble pas plus dangereux que celui d'autres pays. En effet, le nombre de blessés et de tués par kilomètres

parcourus du réseau bruxellois est semblable à celui des villes françaises.

Sur base de la cartographie des accidents, nous avons pu définir que 79% des accidents se sont produits sur un site propre, sur un site franchissable ou dans un tunnel. Par comparaison, en 2006, 71% du réseau de la STIB était protégé du trafic automobile. Nous pouvons donc conclure qu'il n'y a proportionnellement pas eu plus d'accidents en site protégé qu'en voirie.

En appliquant un coefficient de pondération aux accidents en fonction de leur gravité, nous avons identifié les voiries les plus accidentogènes. Parmi celles-ci, certaines voiries ont un indicateur de gravité par kilomètre particulièrement élevé : avenues Fonsny et de la Reine, boulevards Lambermont, Wahis, du Midi, et la rue Stéphanie. Certaines

Graphique: Accidents tram-piéton en Région Bruxelloise entre 2004 et 2006



### Types de blessés - Etat du piéton

- Blessés légers
- Blessés graves
- Non blessés
- Tués

lignes de tram sont également plus accidentogènes, tant en termes de kilomètres parcourus qu'en nombre de voyageurs transportés. Il s'agit des anciennes lignes 18, 23/3, 90, 92 et 39.

Une analyse plus détaillée des accidents a ensuite été menée afin de déterminer les circonstances et les facteurs de l'accident. Plusieurs variables relatives à l'infrastructure ont d'abord été étudiées. Cette analyse nous a permis d'obtenir entre autres les informations suivantes. 52 % des accidents se sont déroulés à l'arrêt ou à proximité de celui-ci. Dans 75 % des accidents, le piéton traversait le site propre ou la voirie. Dans 23 % de ces traversées, le piéton était masqué. Un cas d'accident avec masque assez fréquent est celui d'un piéton qui sort d'un tram, traverse juste derrière celui-ci et se fait heurter par un tram venant en sens inverse. Nous avons ensuite analysé le comportement du piéton, pour lequel nous avons établi différentes catégories :

1. « piéton moins conscient du danger, moins expérimenté » (enfants, personnes avec une déficience mentale et personnes en état d'ébriété) ;
2. « piéton avec l'attention détournée » (piéton qui court, gsm, discussion) ;
3. « piéton qui traverse au feu rouge » ;
4. « adolescent » (victime d'un optimisme irréaliste).

Sur base de l'analyse de l'ensemble des variables comportementales, nous sommes arrivés à la conclusion que dans 37% des accidents, le comportement du piéton a joué un rôle important. Dans 27% des accidents, celui-ci peut être considéré comme un facteur contributif de l'accident.

Il aurait été intéressant d'étudier le comportement du chauffeur, remis en cause dans certaines études réalisées à l'étranger (vitesse trop élevée, manque d'attention), mais les données disponibles ne nous ont pas permis de faire cette analyse.

## RECOMMANDATIONS

Après cette analyse des données, nous avons procédé à une visite de terrain au cours de laquelle nous nous sommes focalisés plus particulièrement sur les voiries présentant un plus grand nombre d'accidents, et sur les lieux d'accidents les plus graves.

Lors de cette visite de terrain, nous avons pu observer les nombreuses réalisations de la STIB pour améliorer la sécurité des piétons. A titre d'exemple, lors d'un réaménagement, des barrières de sécurité sont systématiquement placées sur les arrêts en site propre. Le marquage spécifique tram est progressivement apposé sur toutes les traversées piétonnes franchissant des rails de trams. De même, des avancées de trottoirs sont réalisées aux arrêts où le tram est en voirie. Enfin, les arbres sur les quais de l'arrêt Vandekindere avenue Winston Churchill ont récemment été abattus et remplacés par des plus petits.

Malgré ces efforts continus de la STIB, nous avons constaté plusieurs endroits où l'infrastructure actuelle génère encore des conflits, qui auraient pu ou pourraient mener à l'accident. **Nous avons donc émis une série de recommandations afin de limiter ces problèmes liés à l'infrastructure.** Nous présenterons dans le présent article les recommandations concernant les 3 thèmes suivants : les zones refuges, la gestion de feux et l'emplacement des arrêts.

Nous avons pu observer une absence de zone refuge sur certaines traversées non protégées par des feux. Cette situation est dangereuse pour le piéton car il doit céder la priorité au tram sans avoir la possibilité d'attendre en sécurité. Il peut être difficile pour un piéton d'anticiper en début de traversée à la fois le mouvement du trafic automobile et celui des trams et ce dans les deux sens de circulation. **Nous recommandons d'aménager une zone refuge d'une largeur suffisante pour l'attente en sécurité d'une personne à mobilité réduite sur toutes les traversées de site propre non**

Présence de barrières de sécurité à un arrêt de tram



Avenue Fonsny, traversée piétonne non protégée par des feux et absence de zone refuge. Le piéton a traversé sur le passage pour piétons devant une voiture à l'arrêt mais a ensuite été percuté par le tram.

**protégées par des feux ou dont les feux ne permettent pas la traversée d'une seule traite.** Si la configuration des lieux ne permet pas d'aménager une zone refuge d'une largeur suffisante, des feux devraient alors être installés.

Les feux devraient couvrir toute la longueur de la traversée, site propre compris. Nous avons en effet observé qu'en de nombreux endroits, les feux pour la traversée du site propre avaient été supprimés. Cette situation peut être confuse



Le feu vert pour la traversée de la voirie peut donner l'impression au piéton que celui-ci est d'application pour la traversée du site propre alors que dans ce cas le piéton doit céder la priorité au tram qui tourne.



pour le piéton qui voit le feu vert pour la traversée de la voirie et qui ne se rend pas compte qu'il doit céder le passage à un tram qui arrive. Ce problème est particulièrement dangereux en l'absence de feux pour le tram (lors de traversées en section) ou lorsque la phase verte est simultanée pour le tram et le piéton. Des phases vertes simultanées ont pu être observées notamment là où le tram tourne lorsque les trams ont la priorité aux feux ou lorsque les feux sont mal réglés. **Pour la sécurité du piéton,**

**il est donc primordial de maintenir ou de réinstaller des feux piétons pour la traversée du site propre et de veiller au réglage de ces feux afin d'avoir des phases de feux distinctes pour le tram et pour la traversée piétonne.**

En ce qui concerne l'aménagement des arrêts en carrefour, qu'ils soient en amont ou en aval du carrefour, nous recommandons d'éloigner les traversées piétonnes d'une dizaine de mètres par rapport à l'arrêt. Ainsi le risque qu'un piéton soit masqué par un tram à l'arrêt lors de sa traversée est réduit. Lorsque l'arrêt est en section, nous recommandons l'aménagement d'un quai central avec des traversées placées en bout de quai, à chaque fois derrière le tram. Lorsque le tram est en voirie, une avancée de trottoir devrait être réalisée. Si c'est impossible, une surélévation de la chaussée, couplée à une protection par des feux, devrait être prévue à hauteur de l'arrêt. Cette surélévation a pour effet de ralentir le trafic automobile et de mieux marquer la zone d'embarquement. De plus, la surélévation permet de faciliter la montée et la descente des voyageurs.

Enfin, nous aimerions attirer l'attention sur le fait que toutes les situations de conflits ayant mené à l'accident ne peuvent être résolues par l'infrastructure. En effet, dans un bon nombre d'accidents,

le comportement du piéton a joué un rôle important. **Il est donc nécessaire de poursuivre la mise en place du marquage spécifique tram aux traversées piétonnes et ceci en priorité sur les sites propres et les traversées non réglées par des feux. Celui-ci rappelle aux piétons que le tram reste prioritaire et il attire l'attention du conducteur sur la présence de piétons à cet endroit.**

**Des campagnes d'affichages, comme celle menée en septembre 2008, devraient être poursuivies, surtout aux arrêts et sur**



Aménagement d'une avancée de trottoir.





La sensibilisation des usagers à la priorité du tram reste une priorité pour la STIB.



**les flancs des trams.** Des dépliants, rappelant les règles de bonne conduite vis-à-vis des trams, pourraient être édités spécifiquement pour certains publics cibles (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) et distribués dans les lieux de rencontre (écoles, associations). **Il importe que les campagnes expliquent les raisons pour lesquelles un tram a toujours priorité (longue distance de freinage, véhicule sur rail...).**

**Il est également nécessaire de sensibiliser les conducteurs de tram aux différents conflits qu'ils peuvent rencontrer avec des piétons.** L'article 4.11.1 de l'IRET (Instructions relative à l'exploitation tramway) concernant le comportement des conducteurs de tram à l'égard des piétons prévoit d'ailleurs que les conducteurs doivent être particulièrement prudents en présence de piétons traversant ou longeant les voies.

**L'utilisation de l'avertisseur sonore à hauteur des arrêts est également recommandée dans l'IRET, ainsi que la modération des vitesses à l'approche des arrêts et des traversées piétonnes.** Dans un bon nombre d'accidents, le conducteur a effectué un freinage d'urgence mais la trop grande distance de freinage du tram ne lui a pas permis d'éviter l'accident. Une vitesse moins élevée permettrait de réduire la distance de freinage et donc de réduire le risque et la gravité

des accidents. En outre, elle permettrait également de réduire le risque de chutes dans le tram suite à un freinage d'urgence. **Dès lors, nous recommandons une vitesse de l'ordre 20 à 30 km/h à hauteur de ces endroits sensibles.**

## CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

L'étude des accidents entre un tram et un piéton qui se sont déroulés en Région de Bruxelles-Capitale entre 2004 et 2006 nous a permis de conclure que le réseau de trams bruxellois n'était pas particulièrement dangereux. Néanmoins, nous avons observé plusieurs manquements en matière d'infrastructure. La série de recommandations qui en a résulté a été prise en compte par la STIB, mais les nombreux accidents récents nous montrent que les efforts en matière de sécurité doivent être poursuivis.

Afin de déterminer les causes et le déroulement précis de l'accident, il serait intéressant de dépêcher une équipe sur place au moment de l'accident. Celle-ci pourrait, entre autres, récolter des informations sur le comportement du piéton et du conducteur et analyser directement l'infrastructure.

D'autres types d'études pourraient également être envisagées, telles que l'analyse des accidents de voyageurs à l'intérieur du tram suite à un freinage d'urgence ou l'analyse d'accidents où l'implication du tram est indirecte (cas d'un piéton qui court pour attraper son tram et qui se fait heurter par un autre véhicule).

Muriel Jadoul  
Isabelle Chalanton  
Institut Belge de Sécurité Routière  
Muriel.JADOUL@ibsr.be  
Isabelle.CHALANTON@ibsr.be



## “ LE PRINCIPE STOP ”

*Le principe STOP a été lancé en 2001 au Parlement flamand par le CD&V, qui s'est basé à cet effet sur la politique environnementale. Par analogie avec « l'Échelle de Lansink » pour la gestion des déchets, nous avons voulu introduire, tant pour le transport de personnes que de marchandises, un ordre pour les différents modes de transport. En premier lieu, il serait prêté attention aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et finalement aux transports privés (Privé-vervoer).*





En plus d'établir cet ordre, nos ambitions étaient les suivantes:

- Soumettre chaque décision en matière de mobilité au principe STOP;
- Transposer le principe STOP dans l'organisation des services administratifs, la formulation d'objectifs, la détermination de moyens, dans la planification de la politique de mobilité, dans le développement et l'application de nouvelles technologies et la conception ainsi que la réalisation de projets en matière de mobilité;
- Reprendre le principe STOP dans le Plan de mobilité de la Région flamande.

Le principe STOP a également inspiré d'autres niveaux politiques et a été repris dans l'accord gouvernemental fédéral de 2003. Il a également été inscrit dans l'accord gouvernemental flamand de 2004 – 2009.

L'accord gouvernemental flamand le plus récent, pour la période 2009 – 2014, se base également sur le principe STOP et le décrit comme suit : « d'abord les piétons et les cyclistes, puis les transports publics et enfin les transports privés ». L'accord gouvernemental le concrétise même comme suit : « dans la conception de nouvelles infrastructures et l'entretien des infrastructures existantes, le principe STOP est utilisé et la sécurité des piétons, des cyclistes et des motocyclistes ainsi que la circulation des transports publics constituent des questions prioritaires importantes. Nous appliquons systématiquement le test 'vélo' à tous les travaux publics ».

La note politique 2009 – 2014 de la ministre de la Mobilité et des Travaux publics Hilde Crevits se base également sur les principes susmentionnés de l'accord gouvernemental flamand. Nous y lisons ceci : « Pour le transport de personnes, nous soutenons le principe STOP qui prête d'abord attention aux usagers faibles ».

Enfin, le décret mobilité du 11 mars 2009 stipule que « dans la préparation, la détermination, l'exécution, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, il sera tenu compte du principe STOP ».

Sans aucun doute, le principe STOP constitue dès lors une question prioritaire de la politique de mobilité en Flandre, et ce, pour différentes raisons. Le principe STOP est clair, attrayant et ambitieux. En voici les avantages :

1. **CLAIR.** Les grands principes qui ont la même signification pour tout le monde sont rares, mais il en existe tout de même. Le principe STOP en est un exemple. Tous les spécialistes de la circulation savent ce qu'il signifie. En Flandre, il est entre-temps aussi clair que les trois piliers de la sécurité routière. La mobilité durable, par exemple, est un peu plus complexe, et son inconvénient est qu'elle risque de devenir une notion « fourre-tout » ayant une signification différente pour chacun.

2. **ATTRAYANT.** En quelques années, le principe STOP est même devenu attrayant. On le retrouve dès lors non seulement au niveau flamand, mais aussi au niveau provincial et local. Presque plus personne ne veut être associé à une « politique POTS » opposée, à savoir d'abord les transports privés, puis les transports publics, puis les cyclistes et enfin les piétons.
3. **AMBITIEUX.** Last but not least, ce n'est pas parce qu'il est clair et attrayant que le principe STOP est insipide. Bien au contraire. Imaginez-vous un peu ce que cela signifierait concrètement si, pendant plusieurs années successives, nous étions d'abord attentifs aux piétons, puis aux cyclistes, puis aux transports publics et enfin aux transports privés !

C'est aussi notre plus grand défi : le transport privé est devenu tellement dominant que ce sera une tâche très ardue d'inverser cette tendance. Réaliser ce revirement constitue un énorme défi, non seulement au niveau des infrastructures, mais aussi dans tous les autres domaines. Je suis convaincu qu'un concept clair, attrayant et ambitieux comme le principe STOP peut y contribuer.

Eddy Klynen  
Vlaamse Stichting Verkeerskunde  
eddy.klynen@verkeerskunde.be

# “ LA POLITIQUE DE LA MOBILITÉ A MOLENBEEK-SAINT-JEAN SOUS TOUTES SES COUTURES ”

*Depuis quelques années, la mobilité est au cœur de l'actualité. Les communes, qui en ont pris conscience, sont à présent nombreuses à avoir leur(s) conseiller(s) en mobilité, mais la structure dans laquelle il(s) évolue(nt) diffère fortement d'une commune à l'autre. Cet article a pour objectif de vous présenter la mobilité à Molenbeek-Saint-Jean et de vous décrire le fonctionnement et la structure du service qui s'y consacre. Nous allons pour ce faire interviewer différents acteurs de la mobilité, dont le responsable de service, les agents opérationnels et pour terminer l'Echevin de la mobilité.*

## LA COMMUNE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Dans un premier temps, nous vous proposons de vous présenter l'évolution des compétences du service de la mobilité, depuis ses origines, par l'entremise de **Baptiste Fesler, responsable actuel du service mobilité**.

**Monsieur Fesler, vous êtes actif dans la mobilité depuis 2003 et responsable du service mobilité de la commune de Molenbeek depuis 2007, comment décrivez-vous l'évolution du service?**

Le service mobilité de la Commune de Molenbeek-Saint-Jean a été créé il y a bientôt dix ans. Les compétences de ce nouveau venu chevauchant parfois celles d'autres services, tels que les Travaux publics ou l'Urbanisme, il a néanmoins mis du temps avant de pouvoir trouver sa place au sein de la Commune. Il a donc subi plusieurs mues. D'abord davantage planificateur et rattaché à l'urbanisme, il a très vite dû se frotter à la situation de terrain au quotidien. La première raison de ce glissement provient de la réforme des polices, à la suite de laquelle la signalisation définitive et temporaire lui était

confiée. Bien qu'instructive, la compétence de signalisation temporaire, dans une commune où les chantiers de voiries sont extrêmement nombreux, a fini par bloquer l'action planificatrice pour laquelle il avait à l'origine été créé. De plus, il y avait un problème de cohérence et de coordination avec les Travaux publics, dont nous ne faisons pas partie. Il arrivait que nous délivrions une autorisation de pose de signalisation alors qu'ils n'avaient pas autorisé le chantier. Un nouveau service a donc été créé pour gérer à la fois les autorisations de chantier et de signalisation. Depuis lors, les chantiers sont beaucoup mieux suivis et le service mobilité peut de nouveau se pencher sur la mobilité à long terme.

La deuxième raison pour laquelle le service a dû se frotter à la situation de terrain est que la venue du concept de mobilité a introduit de nouvelles conceptions pour l'espace public. Notre service a donc dû très rapidement disposer d'un bras technique, capable de lire et dresser des plans dans le détail, par exemple pour la mise en place des SUL. Nous travaillons donc beaucoup moins avec l'Urbanisme qu'avec les Travaux publics.

C'est pourquoi le service mobilité a finalement été intégré dans la division des Travaux publics.

**La commune dispose d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) depuis 2006. Sa mise en œuvre a-t-elle modifié les compétences du service mobilité ?**

Oui, en particulier le stationnement géré. Le service mobilité a dû mettre en place une équipe opérationnelle de contrôle ainsi qu'une équipe administrative en vue de la distribution des vignettes de stationnement et du suivi financier.

Le PCM est également à l'origine d'un comité de pilotage, qui réunit les différents acteurs impliqués par les mesures prévues. Le PCM ayant bien avancé, cette «institution», rebaptisée «commission de mobilité» traite à présent d'autres mesures, non prévues par le PCM.

Enfin, de nombreuses mesures du PCM, telles que les changements de circulation ou la mise en place de zones payantes amènent le service à réaliser un important travail d'information vers la population. C'est pourquoi l'un d'entre nous se consacre en grande partie à l'information et à la sensibilisation.

### Quels sont les outils réglementaires dont le service mobilité peut se servir ?

La mobilité étant un concept nouveau, il faut pouvoir la défendre, ce qui n'est pas toujours facile quand on est un nouveau venu. Pour ce faire, les outils réglementaires sont extrêmement précieux. Sans eux, il aurait fallu débattre pour chaque oreille de trottoir, pour chaque SUL, pour chaque passage pour piéton, pour chaque mise en zone 30, etc. Par exemple, en matière de réaménagement, l'application du règlement régional d'urbanisme (RRU) permet d'améliorer considérablement le confort et la sécurité des piétons et cyclistes. De plus, il propose des normes qui fonctionnent correctement sur le terrain, réglant ainsi le problème de non-respect du code de la route.

Un autre outil est le règlement complémentaire sur la police de la circulation routière, par le biais duquel nous avons la maîtrise de la signalisation et des marquages à mettre en place, et dès lors des sens de circulation, de l'évolution du stationnement, du traçage de pistes cyclables.

Nous disposons également d'un règlement communal sur l'attribution des emplacements pour personnes handicapées. Avant, nous réalisions ces emplacements pour toute personne en possession de la carte délivrée par le SPF. Mais nous nous sommes rendu compte que les demandeurs profitaient souvent de cette carte pour avoir leur emplacement privé alors qu'ils n'en avaient pas réellement besoin. Le règlement, qui s'inspire de celui d'une autre commune, n'est pas encore univoque, mais il permet d'écarter des demandes peu fondées.

Enfin, en matière de stationnement géré, les règlements approuvés permettent au service mobilité de maintenir le cap, face aux nombreuses demandes de réduction et de gratuité.

### Dans quelle mesure participez-vous aux projets de réaménagement ?

Le service mobilité est associé aux projets de réaménagement. Il est la plupart du temps un wagon s'accrochant

à la locomotive pilotée par les Travaux publics ou le service des projets subsidiés (dans le cadre des contrats de quartier). Mais attention, nous participons au projet de réaménagement en veillant à ne pas dépasser les compétences de notre service. Pas question de discuter de la couleur des pavés ! Il arrive que le service mobilité pose les rails également : nous réalisons parfois des plans de réaménagement provisoires (marquages et potelets), qui sont ensuite réalisés en dur. Autre exemple, nous dirigeons actuellement un schéma directeur visant à déterminer quelle peut être la répartition spatiale des différents usages sur la place communale et ses abords. Et ce, en vue de préparer le terrain pour son réaménagement.

### Participez-vous au Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) de la commune ?

Oui, notre service vient enfin de terminer le diagnostic et le projet de plan d'action de notre PDE. Ce à quoi nous devons veiller, c'est à bien systématiser les mesures déjà prises et à prendre. Par exemple, nous disposons déjà d'un petit parc de vélos communaux pour le personnel, mais nous avons du mal à en assurer le bon fonctionnement. Nous avons des mécaniciens mais il va falloir améliorer leur formation dans ce domaine. Cette difficulté que nous rencontrons actuellement pour gérer le parc nous a fait comprendre que la bonne volonté ne suffit pas. Il faut également avoir du temps, des moyens et une bonne organisation !



*Boulevard Machtens : le réaménagement a permis d'améliorer le confort et la sécurité des piétons, mais aussi des cyclistes, grâce à une bonne collaboration Travaux publics – Mobilité'*

## **Participez-vous à des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) ?**

Oui, nous accompagnons le bureau d'étude chargé par la Région. Mais dans certains cas, suite au diagnostic, les écoles demandent l'aménagement d'un Kiss and Ride et ne vont pas plus loin dans le projet. Or, le Kiss and Ride peut, certes, améliorer la sécurité des enfants, mais il ne répond pas à l'objectif premier du PDS, qui est de changer les habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents. Des changements s'opèrent uniquement si la direction et les enseignants s'impliquent dans le projet, ce qui n'est pas toujours gagné.

## **Comment fonctionne le service mobilité ?**

Le service mobilité est composé d'une trentaine de personnes. Le noyau est composé de 6 personnes : le responsable de service, un spécialiste en espace public, un spécialiste en communication, un responsable de l'équipe de contrôle du stationnement géré, un responsable de l'équipe administrative liée au stationnement géré et un « stratège », sorte d'éclaireur qui prépare la mise en place des nouvelles tâches du service et qui, par la suite, évalue en permanence

la direction prise par le projet. Ensuite, il y a les administratifs, les guichetiers et, surtout, les agents de contrôle du stationnement géré.

## **Est-ce fondamental pour vous que le stationnement géré soit confié au service mobilité ?**

Je craignais fortement que cette nouvelle compétence n'accapare tout le temps du service au point de le paralyser, mais c'est exactement l'inverse qui a lieu. Ça décuple nos forces ! La majorité des membres de notre service sont maintenant en permanence sur le terrain. Il y a un échange d'informations quotidien entre les bureaux et le terrain. Cet échange est extrêmement positif pour nous tous. La tâche principale des agents de contrôle est le stationnement payant, mais ils en ont d'autres, de manière à ce qu'ils puissent souffler régulièrement. Le résultat est qu'ils sont devenus des acteurs incontournables, entre autres en matière de sensibilisation et de communication. Par exemple, quand nous avons réalisé le test de mise en sens unique de la chaussée de Gand, ils ont participé aux comptages des véhicules et sont passés chez tous les commerçants pour leur fournir des explications.

Enfin, lorsque, dans les bureaux, nous réfléchissons à l'élargissement du

stationnement payant, nous consultons toujours nos collègues de terrain. Ils connaissent bien la situation et savent quel est le meilleur type de communication à mettre en place pour s'adresser aux riverains.

Par ailleurs, nous disposons aujourd'hui de guichets. Ceux-ci sont essentiellement destinés à la distribution des cartes de stationnement et au suivi des taxes, mais également des laissez-passer pour le dimanche sans voiture ou, bientôt, les pics de pollution. Nous comptons bien élargir les missions de nos guichets en en faisant le point de contact entre les habitants et notre service. Notre rêve serait de pouvoir fonder une « maison de la mobilité », où il serait par exemple possible d'acheter des abonnements de transports en commun. Nous souhaiterions également y créer un point vélo.

## **Qu'est-ce qui pourrait encore améliorer le travail et le fonctionnement du service ?**

La mobilité suscite de longs débats, à caractère souvent émotionnel. Si nous avions plus de règlements contraignants, comme le RRU, nous gagnerions du temps. L'adoption du plan IRIS serait un bon départ.

Pour ce qui est du fonctionnement de notre service, nous serions beaucoup



plus rapides et efficaces si nous pouvions disposer d'un petit service technique, à même de placer la signalisation définitive (pose de poteaux, de panneaux et de marquages). A l'heure actuelle, ce placement dépend d'autres services, qui ne sont en toute logique pas à notre entière disposition.

Le non-respect du code de la route étant un grand problème en matière de mobilité, certains membres du service sont agents verbalisateurs. Nous comptons cette année nous organiser pour réduire ces infractions en exploitant le RGP. Pour le reste, nous devrions davantage travailler avec la Police.

### LA GESTION DU STATIONNEMENT PAYANT

La mise en place du stationnement géré a donc sensiblement modifié le service mobilité. Comme **Baptiste Fesler**, responsable du service mobilité, nous l'a précisé, une vingtaine d'agents de contrôle sont sur le terrain au quotidien. Ce nombre ne cesse de croître, parallèlement à la progression du stationnement payant. Afin de connaître le quotidien sur le terrain, avons recueilli le témoignage d'agents opérationnels.

**Au départ du projet, «Parking Molenbeek» apparaissait sur vos uniformes. Récemment, vous avez voulu remplacer cette expression par «service mobilité». Pouvez-vous nous en expliquer la raison ?**

Nous avons décidé d'abandonner le terme « parking » au profit du terme « mobilité » pour diverses raisons. Le terme « Parking Molenbeek », qui se trouvait sur nos vêtements de travail, avait une connotation négative auprès des habitants. Pour certains, il faisait penser à l'aspect financier de notre action. Les habitants avaient tendance à nous considérer comme une société privée qui cherche le profit, alors que notre objectif est davantage axé sur la mobilité. Cette image erronée du service ne facilitait pas le contact avec les habitants, ceux-ci nous attribuant un caractère répressif. Les habitants sont dorénavant moins agressifs lorsque nous précisons

que nous faisons partie du service mobilité et que nous travaillons pour la commune. Les citoyens sont également plus sensibles au terme « mobilité » car ils en entendent souvent parler dans les médias, connaissent le sujet.

**Quelles sont les difficultés que vous rencontrez sur le terrain ?**

Beaucoup de gens se demandent pourquoi ils doivent payer. Ils ne comprennent pas et peuvent parfois être verbalement violents. Ils se demandent aussi où va l'argent récolté par le stationnement payant. Certaines personnes arrivent même avec des textes législatifs pour contester notre travail. Mais malgré tout, dans l'ensemble, les habitants sont contents de la mise en place du stationnement géré dans leur quartier. Nous sommes souvent interpellés par des habitants demandant que le stationnement devienne payant dans leur quartier.

**Quelles sont les tâches effectuées sur le terrain ?**

Notre tâche principale est bien entendu de contrôler les zones de stationnement géré, mais nous représentons aussi les yeux du service sur le terrain. Nous sommes amenés à réaliser des reportages, notamment pour la signalisation et les marquages. Si nous constatons des anomalies sur le terrain comme un panneau endommagé, mal placé, ou dangereux pour les usagers, nous les signalons directement à nos collègues. Par exemple, un commerçant a signalé qu'un panneau de signalisation gênait la circulation des piétons le long du trottoir. Il demandait s'il n'était pas possible de déplacer le panneau. Nous avons réalisé un reportage photo pour signaler le problème et le panneau a finalement été déplacé.

Une des tâches qui nous prend le plus de temps aussi, c'est la prévention auprès des riverains. Ils nous posent beaucoup de questions, nous prenons donc pas mal de temps pour répondre à leurs questions, qui ne concernent pas que la mobilité. Toute cette série de tâches amène une augmentation de la sécurité et du bien-être des habitants.





Inauguration d'une station Villo! en présence du Secrétaire d'Etat (à droite), Bruno De Lille, et de l'échevin en charge de la mobilité (zème en partant de la gauche), Jef Van Damme.



## LE POLITIQUE S'IMPLIQUE !

Un article sur la politique de mobilité à Molenbeek-Saint-Jean ne pourrait pas être complet sans avoir le sentiment de **l'échevin en charge de la mobilité** sur le présent et les développements futurs de sa commune. **Jef Van Damme** s'est donc prêté au jeu de l'interview sans hésiter et sans langue de bois.

**M. Van Damme, le PCM, qui a été conçu lorsque vous n'étiez pas encore échevin, est-il un outil important pour défendre la mobilité au Collège ?**

Oui, dès mon arrivée en tant qu'échevin de la mobilité (en 2007), je l'ai intégré dans la note de politique générale et je l'ai fait approuver par le Conseil communal.

**Le PCM a été conçu avant votre mandat. N'était-ce pas un problème ?**

Bien au contraire ! L'élaboration d'un PCM prend plusieurs années. Quand je suis arrivé, il venait d'être achevé. Il ne restait donc « plus » qu'à le mettre en œuvre. Cela dit, si la planification du PCM est importante, sa mise en œuvre est beaucoup plus dure.

**Quelles ont été vos priorités dans la mise en œuvre de celui-ci ?**

Mes deux priorités étaient, primo, la mise en place du plan de stationnement et secundo une série d'opérations visant à favoriser l'usage de la bicyclette sur le territoire de la commune. La mise en place du stationnement géré était urgente. A grande échelle parce qu'il a un effet dissuasif sur les déplacements d'automobilistes venus d'ailleurs, à plus petite échelle parce que nous étions arrivés à une saturation, avec tous les effets négatifs en découlant (stationnement sur le trottoir, devant les entrées de garages, etc.)

Une bonne politique cycliste est également essentielle en matière de mobilité. C'est le mode de déplacement urbain le plus rapide, le moins cher, le moins polluant. Il occupe en plus peu d'espace.

**Comment vous vous y êtes pris pour mettre en place le stationnement payant ?**

Pour ce qui est de la mise en place même, nous avons dû procéder par phases parce qu'aucun habitant ne possédait de carte de stationnement. Nous avons donc débuté par un petit périmètre, où se situait aussi bien une zone verte qu'une zone rouge, afin de nous faire la main. Depuis lors, nous agrandissons progressivement ce périmètre.

Cette année, nous concentrons aussi nos efforts sur d'autres projets, à savoir les zones de livraisons et les infractions au règlement général de police que nous pourrions exploiter dans le domaine de la mobilité.

**Quelle a été votre politique vélo ?**

Nous avons poursuivi la mise en place des sens uniques limités (61 % de nos rues en sens uniques limités en 2007, 82% aujourd'hui). J'ai également veillé à ce que les projets de réaménagement favorisent la pratique du vélo. Je suis d'avis qu'il faut tracer le plus de pistes cyclables possible, mais ce n'est pas facile, parce que cela entre en compétition avec d'autres usagers. Nous sommes quand même passés de 1,2 à 8,8 km de pistes entre 2007 et aujourd'hui. J'attendais la fin de l'hiver avec impatience pour reprendre les marquages.

Ma volonté est d'augmenter le nombre de stationnement vélo. Actuellement, 5 parkings composés de 19 arceaux sont déjà placés et nous tacherons de systématiser le placement de ces parkings. C'est d'ailleurs un point à l'ordre du jour de la mise à jour du PCM.

Nous avons placé, en outre, un parking vélo couvert sécurisé. Prochainement, nous allons en placer un deuxième. Ces



parkings sont destinés aux Molenbeekois qui ne disposent pas d'assez d'espace dans leurs immeubles pour entreposer un vélo et qui par conséquent se prive de ce moyen de locomotion.

Je me suis également beaucoup battu au Collège pour l'implantation des stations Villo ! Certaines stations sont enfin entrées en service. D'autres le seront rapidement.

#### **Le PCM est-il assez ambitieux pour vous ?**

Le PCM adopté avant mon arrivée était une bonne base pour commencer. Je pense néanmoins qu'il aurait pu être plus ambitieux. Nous envisageons de réaliser une mise à jour dans le courant de l'année.

#### **Que souhaiteriez-vous aborder dans cette mise à jour ?**

Tout d'abord, le service mobilité a besoin de plans d'exécution du PCM. Ce dernier prévoit une série de mesures intéressantes, mais qui demandent la réalisation de plans que le service mobilité n'a pas toujours le temps de réaliser. Par exemple, il prévoit un plan « théorique » de signalisation directionnelle, mais avant de pouvoir placer les panneaux, le service doit se rendre sur le terrain pour préciser l'endroit exact de cette nouvelle signalisation. Ensuite, il doit dresser les plans pour exécution. Il rencontre ce problème également pour l'implantation des parkings vélo, pour les marquages et la signalisation des itinéraires cyclables communaux, etc.

Je souhaite ensuite une évaluation de certaines des mesures qui ont été appliquées sur le terrain. Par exemple, le plan de stationnement géré, le plan zones 30, les plans de circulation.

Par rapport à la quiétude et au trafic de transit, le PCM n'a pas prévu de plans de circulation dissuasif dans certains quartiers. Je souhaite que cette mise à jour le fasse. Concernant le vélo, nous souhaiterions la mise en place d'un plan de stationnement couvrant tout le territoire communal. Nous voudrions également étudier le maillage des stations Villo et

demander une adaptation de ce maillage s'il s'avère nécessaire.

Au niveau des transports en commun, certains quartiers sont peu accessibles. Il faut revoir cela avec la STIB en particulier.

Nous souhaiterions également réaliser une évaluation de la praticabilité des trottoirs, non seulement par leur état mais aussi par des opérations plus ponctuelles comme l'alignement de l'éclairage ou le déplacement de mobilier urbain.

Nous désirons aussi développer un site web pour la mobilité sur lequel nous pourrions placer toutes les informations sur la mobilité, les plans stationnement payants, une carte reprenant toutes les zones de livraisons, les places pour personnes handicapées, etc. Ce site serait très utile pour les habitants et les visiteurs de notre commune.

#### **Le responsable du service mobilité nous disait qu'il était consulté pour tout nouveau projet de réaménagement, est-ce facile de faire reconnaître l'expertise de votre service mobilité au Collège ?**

La difficulté majeure pour faire reconnaître l'expertise mobilité est que la plupart du temps, le commun des mortels pense être expert en mobilité. Or, il s'agit d'un domaine souvent trompeur. Ce qui peut sembler une évidence est parfois erroné. Par exemple, lorsque vous demandez : « sur autoroute, quelle est la vitesse idéale pour faire passer le plus de véhicules sur une période donnée » ? La réponse classique est que plus les véhicules roulent vite, plus il y a de véhicules qui passent alors qu'en réalité, cette vitesse se situe autour des 50 km/h.



Ensuite, on voit généralement l'espace public en fonction de l'usage qu'on en fait. Le conseiller en mobilité doit se mettre dans la peau de chaque usagers : piéton, PMR, cycliste, automobiliste, utilisateur des transports en commun, chacun pouvant être habitant, commerçant, visiteur ou en transit. Il doit également réfléchir à petite, moyenne et grande échelle. Par exemple, à l'échelle locale, nous ne discutons pas du revêtement des voiries. Par contre, si la rue en question est située sur un réseau cycliste, nous exigerons un revêtement confortable pour le cycliste. Enfin, comme il n'est pas possible de contenter tous les usagers, il faut faire un arbitrage, en gardant bien en tête les objectifs visés dans les différents plans (Plan IRIS, PCM, plan Zones 30, etc.)

Propos recueillis par  
A. Horvath et E. Haegeman

### Pour plus d'info sur le service mobilité de la commune de Molenbeek-Saint-Jean

Rue du Comte de Flandre, 20 - 1080 Bruxelles  
(2ème étage: prendre à droite en sortant de l'ascenseur et aller jusqu'au bout du couloir). - Tél.: 02 412 37 46 - Fax : 02 412 37 94  
E-mail : [mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be](mailto:mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be)



INTERSTATE

+

RR

8

RÉGLEMENTATION

SPEED  
LIMIT

55

ONLY

STOP



~~P~~

ENTER

# “APERÇU DES MODIFICATIONS LES PLUS RÉCENTES DANS LA RÉGLEMENTATION RELATIVE A LA CIRCULATION ROUTIERE”

Fin 2009, différentes réglementations relatives à la circulation routière ont subi des modifications. Nous passons en revue les modifications principales.

## DANS LA LOI DE BASE.

**A) Loi du 12.07.2009 modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16.03.1968, en ce qui concerne le recours à l'éthylotest antidémarrage (Moniteur Belge 15 septembre 2009).**

La présente loi modifie la loi relative à la police de la circulation routière afin de donner au juge la possibilité de limiter à des véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage ('alcolock') le droit de conduire des personnes ayant commis des infractions liées à l'alcoolémie. Ce dispositif, intégré dans le véhicule, empêche le démarrage de celui-ci s'il enregistre une alcoolémie excessive ou si le conducteur n'a pas soufflé dans l'appareil.

En cas de condamnation du chef d'une infraction aux articles 34, par. 2, 35 ou 36 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16.03.1968, le juge peut, s'il ne prononce pas la déchéance définitive du droit de conduire un véhicule à moteur, limiter la validité du permis de conduire du contrevenant, pour une période d'au moins un an à cinq ans au plus ou à titre définitif, aux véhicules à moteur équipés d'un éthylotest antidémarrage à condition que celui-ci remplisse, en tant que conducteur, les conditions du programme d'encadrement visé dans la présente loi.

Le juge peut diminuer l'amende de tout ou partie du coût de l'installation et de

l'utilisation d'un éthylotest antidémarrage dans un véhicule, ainsi que du coût du programme d'encadrement, sans qu'elle ne puisse s'élever à moins d'1 euro.

Dans le chapitre V de la loi du 16.03.1968 relative à la police de la circulation routière, il est inséré un article 37/1.

Dans le titre IV de la même loi, il est inséré un chapitre X 'Véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage en cas de condamnation' contenant les articles 61quinquies et 61sexies.

L'article 51 de la même loi est en outre complété.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 241331.

**B) Loi du 31.07.2009 relative à l'introduction des tests salivaires en matière de drogues dans la circulation (Moniteur Belge 15 septembre 2009).**

La présente loi vise à simplifier et à moderniser le contrôle de l'utilisation de substances autres que l'alcool, qui influencent la capacité de conduite. Grâce au progrès technologique, la police peut désormais rapidement détecter l'utilisation de drogues par le biais de tests et d'analyses salivaires. La méthode est la suivante: l'agent parcourt d'abord une check-list et procède ensuite à un test

salivaire suivi d'une analyse. Lorsque le test est positif, une interdiction de conduire immédiate de 12 heures est d'application. La salive est alors analysée dans un laboratoire agréé.

Un grand avantage du test salivaire est la diminution du nombre de faux positifs car le test salivaire ne détecte que l'usage de drogues dans les douze dernières heures.

La méthode utilisée jusqu'à maintenant était longue et compliquée, tant pour le conducteur que pour la police. Après une batterie de tests étendue, un test d'urine et un prélèvement sanguin étaient pratiqués. Ces tests sanguins seront encore pratiqués dans certains cas, par exemple si la salive ne peut être obtenue.

Les agents de police peuvent désormais imposer le test salivaire pour la détection de substances qui influencent la capacité de conduite (Delta-9-tétrahydrocannabinol (THC), Amphétamine, Méthylènedioxyméthylamphétamine (MDMA), Morphine ou 6-acétylmorphine et Cocaïne ou benzoylcgonine):

- à l'auteur présumé d'un accident de roulage ou à toute personne qui a pu contribuer à le provoquer, même si elle en est la victime;
- à toute personne qui, dans un lieu public, conduit un véhicule ou une monture ou accompagne un conducteur en vue de l'apprentissage;
- à toute personne qui, dans un lieu public, s'apprête à conduire un véhicule ou une monture ou s'apprête à accompagner un conducteur en vue de l'apprentissage.



Le test consiste en :

- premièrement la constatation des indications de signes d'usage récent d'une des substances visées au moyen d'une check-list standardisée, dont les modalités d'application et le modèle sont déterminés par le Roi;
- ensuite, dans l'hypothèse où la check-list donne une indication de signes d'usage récent d'une des substances visées, il est procédé à un test salivaire

Les articles 37bis, 59, 60, 61bis, 61ter et 63 des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16.03.1968, sont dès lors modifiés.

Dans les mêmes lois coordonnées, il est inséré un article 61ter/1 et un article 62ter.

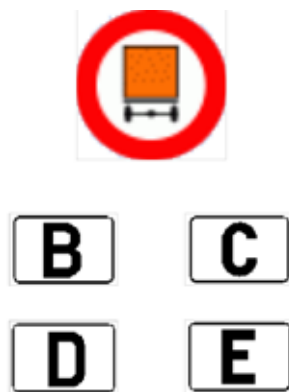
► Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 241333.

#### DANS LE CODE DE LA ROUTE ET LE CODE DU GESTIONNAIRE.

**A) Arrêté royal du 10.09.2009 modifiant l'Arrêté royal du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Moniteur Belge 12 octobre 2009).**

Le présent arrêté modifie les articles 65 et 68 du règlement général sur la police de la circulation routière afin d'introduire dans le code de la route les nouveaux panneaux additionnels au signal C24a visant à interdire l'accès aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses. Un nouveau signal D4 est également introduit, destiné à indiquer l'itinéraire alternatif qui doit être suivi par les véhicules transportant des marchandises dangereuses.

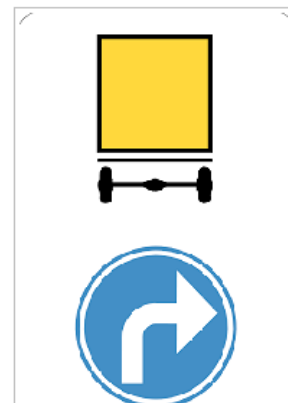
Les panneaux additionnels joints au signal C24a portant la lettre B, C, D ou E indiquent que l'interdiction est applicable aux véhicules transportant des marchandises dangereuses dont l'accès est interdit dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E.



Cette modification se justifie suite à l'introduction dans l'accord européen relatif au Transport international de marchandises dangereuses ('ADR'), de deux nouvelles dispositions, à savoir l'art. 1.9.5 et le chapitre 8.6 relatifs aux restrictions à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels. En vertu de ces dispositions, les parties contractantes (dont la Belgique) doivent indiquer les interdictions et les itinéraires alternatifs aux tunnels au moyen d'une signalisation routière fixée à un emplacement où le choix d'itinéraire alternatif reste possible.

Un nouveau signal, destiné à indiquer l'itinéraire alternatif qui doit être suivi par les véhicules transportant des marchandises dangereuses est introduit. Lorsque le signal est complété par les lettres B, C, D ou E, l'obligation de suivre l'itinéraire alternatif est applicable aux véhicules transportant des marchandises dangereuses dont l'accès est interdit dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E. Le choix s'est porté sur ce signal, qui est conforme à la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

Les articles 8.2, 1°, d), 65.2, 68 et 69 de l'AR du 01.12.1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route) sont modifiés en conséquence.



► Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 241840.

**B) Arrêté Ministériel du 10.09.2009 modifiant l'Arrêté Ministériel du 11.10.1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière (Moniteur Belge 12 octobre 2009).**

Le présent arrêté adapte l'AM du 11.10.1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière afin de fournir aux gestionnaires de voiries les indications nécessaires au placement et aux dimensions de la nouvelle signalisation destinée aux véhicules transportant des marchandises dangereuses.

Deux nouvelles dispositions ont été introduites dans l'accord européen relatif au Transport international de marchandises dangereuses ('ADR'), à savoir l'art. 1.9.5 et le chapitre 8.6 relatifs aux restrictions à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels. En vertu de ces dispositions, les parties contractantes (dont la Belgique) doivent indiquer les interdictions et les itinéraires alternatifs aux tunnels au moyen d'une signalisation routière fixée à un emplacement où le choix d'itinéraire alternatif reste possible.

Les signaux C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 et C29 doivent être placés à des endroits où le choix d'itinéraires alternatifs reste possible.

Un panneau additionnel tel que déterminé à l'annexe 9 au présent arrêté, placé

au-dessous du signal C24a, limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses et dont l'accès est interdit dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E.

Le présent arrêté introduit le signal D4: Obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses de suivre la direction indiquée par la flèche. Ce signal vise à imposer aux véhicules transportant des marchandises dangereuses un itinéraire adapté à leurs caractéristiques et ont pour dimensions minimales 0,60 m x 0,90 m.

Un panneau additionnel tel que déterminé à l'annexe 9 de l'AM du 11.10.1976, indiquant la lettre B, C, D ou E, est placé au-dessous du signal D4, lorsque l'accès est interdit respectivement dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E.

L'article 9.4 de l'Arrêté Ministériel du 11.10.1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière est modifié. Un article 10.2/1 est inséré dans le même arrêté.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 241842.

**C) Circulaire du 11.01.2010 relative au placement de la signalisation portant restrictions de la circulation du transport des marchandises dangereuses (ADR) (Moniteur Belge du 19 janvier 2010).**

L'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses a consacré de nouvelles règles relatives à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels. Cet accord fait appel au signal C24a et s'applique à tous les pays européens, dans le but de ranger chaque tunnel dans des catégories tenant compte de leurs caractéristiques (telles que la résistance au feu, l'équipement, la longueur, etc.) mais aussi de l'évaluation des risques présentés par l'itinéraire alternatif (distance à parcourir, agglomérations à traverser, etc.). Ce signal est spécifique aux tunnels et ne peut pas être utilisé à d'autres endroits.

La présente circulaire actualise et complète les directives de la circulaire du 23.12.2002 relative au placement de la signalisation portant restrictions de la circulation du transport des marchandises dangereuses (ADR). Les signaux C24b et C24c continuent à restreindre la circulation respectivement pour le transport des matières inflammables ou explosibles et le transport des matières susceptibles de polluer les eaux. La circulaire concerne le signal C24a.

L'accord européen détermine quelle est la signalisation routière qui doit être utilisée. Ces nouveaux signaux ont été incorporés dans le Code de la route (AR et AM du 10.09.2009), ce qui permet désormais aux gestionnaires de voirie d'indiquer les restrictions d'accès aux tunnels ainsi que les itinéraires alternatifs. Tous les tunnels sont concernés par la nouvelle réglementation.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 243931.

#### DANS LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA PERCEPTION IMMÉDIATE, LE PERMIS DE CONDUIRE ET L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DE LA POLICE LOCALE.

**A) Arrêté Royal du 9.10.2009 modifiant les Arrêtés Royaux des 24.03.1997, 19.07.2000, 22.12.2003 et 01.09.2006, relatifs à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions (Moniteur Belge 23 octobre 2009).**

Lorsque le contrevenant n'a pas de domicile ou de résidence fixe en Belgique et ne paie pas immédiatement la somme proposée, la somme à consigner par infraction est égale à la somme à percevoir. La somme totale à consigner sur place n'est désormais plus augmentée d'une somme forfaitaire de 110 EUR en garantie du paiement des frais de justice éventuels.

**Sont modifiés:**

- l'art. 5 de l'AR du 24.03.1997 relatif

**à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation d'infractions en matière de transport par route de marchandises dangereuses, à l'exception des matières explosibles et radioactives;**

- l'art. 6, par. 1er de l'AR du 19.07.2000 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route;
- l'art. 6 de l'AR du 22.11.2003 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation des infractions relatives à la loi sur la police de la circulation routière et ses arrêtés d'exécution;
- l'art. 5, par. 1er, de l'AR du 01.09.2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 242111.



**B) Arrêté Royal du 20.10.2009 modifiant l'Arrêté Royale du 23.03.1998 relatif au permis de conduire (Moniteur Belge 29 octobre 2009).**

La délivrance d'un permis de conduire de la catégorie A3, A, B, B+E ou G, en application de l'article 21, par. 3, de l'AR du 23.03.1998 relatif au permis de conduire (renouvellement du permis de conduire belge ou européen limité dans le temps, pour raisons médicales) ne donne plus lieu au paiement d'une redevance.

En vertu de l'article 62 de l'AR du 23.03.1998, il est alloué aux communes une somme de 3,75 euro par document délivré. Cette somme ne sera toutefois pas allouée si la délivrance du document ne donne lieu au paiement d'aucune redevance en application de ce cas particulier.

L'exonération du paiement de la redevance ne s'applique pas aux permis de conduire visés à l'article 21, par. 2., de l'Arrêté Royal de 1998.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 242246.

**C) Arrêté Royal du 16.10.2009 modifiant l'Arrêté Royal du 17.09.2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population (Moniteur Belge 29 octobre 2009).**

Cet arrêté introduit la 'circulation' comme 7e fonction de base pour la police locale dans l'AR du 17.09.2001 déterminant les normes d'organisation

et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population. Il tend également à définir, pour cette fonction, une norme d'organisation et de fonctionnement visant à assurer un service minimum équivalent à la population.

La fonction 'circulation' comprend l'exécution des missions spécifiques des services de police prévues à l'article 16 de la loi sur la fonction de police. Il s'agit, au regard des Etats Généraux de la Sécurité Routière, des tâches relatives à la circulation exercées dans le cadre de la fonction de police de base et qui sont nécessaires pour la maîtrise de la sécurité routière locale, la lutte contre les infractions routières et la contribution à la fluidité de la circulation sur le territoire de la zone de police, à l'exception du réseau routier dont la surveillance incombe à la police fédérale.

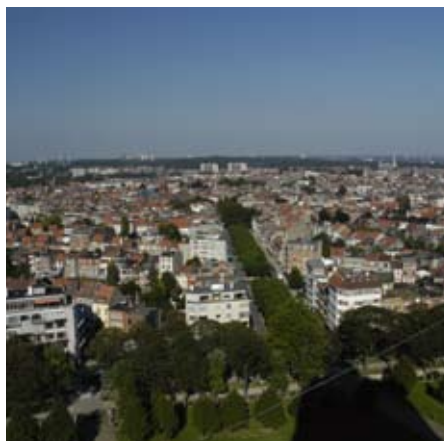
Ces tâches se regroupent autour de quatre axes:

1. la mise en œuvre d'actions préventives et répressives en matière de circulation qui comprend:
  - pour le volet préventif, entre autres: l'organisation et le soutien des initiatives d'éducation à la circulation routière, la mise en œuvre et le soutien des campagnes de sécurité routière, l'intervention proactive et dissuasive relative à des problèmes de mobilité et d'insécurité routière prévisibles ou existants ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre

d'une politique de communication locale y afférente;

- pour le volet répressif, entre autres: la lutte contre tous les phénomènes de nature à causer de l'insécurité routière, le respect des règles de circulation avec une attention particulière pour les priorités reprises dans le plan zonal de sécurité.
2. la régulation de la circulation, qui comprend l'intervention des services de police lors de perturbations importantes et inopinées de la mobilité, en évitant que celle-ci ne remplace, de façon permanente ou semi-permanente, des adaptations d'infrastructure;
  3. l'établissement de constats d'accidents de la circulation, où un équilibre doit être recherché entre d'une part la rigueur et l'objectivité de ces constats, et d'autre part l'optimisation du trafic en vue de réduire l'impact de l'accident sur la vie socio-économique (par exemple en évitant la formation de files);
  4. la formulation, d'une part d'avis en réponse aux demandes émanant des autorités compétentes en matière de mobilité et de sécurité routière, et d'autre part, de suggestions et d'analyses sur base de l'exploitation des données locales d'insécurité récoltées par la zone de police.

➤ Voir [www.inforum.be](http://www.inforum.be) document numéro 242248.





## “ LES SIGNAUX ROUTIERS RÉPERTORIÉS DANS UNE BASE DE DONNÉES ”

*Gestion efficace de la signalisation verticale et politique de mobilité ciblée en Région flamande*

Les pouvoirs publics flamands travaillent à la constitution d'une base de données de toute la signalisation verticale sur toutes les voies publiques flamandes. Concrètement, il s'agit de répertorier tous les signaux routiers et signaux lumineux de circulation rencontrés sur les routes flamandes, visualisés sur une carte, sur une photo aérienne ou via le "Grootschalig Referentiebestand".

Une base de données des signaux routiers peut simplifier les compétences et les tâches des villes et communes en leur qualité de gestionnaire de voiries – ainsi que celles des zones de police. Il y a tellement de panneaux sur nos routes que l'on ne s'y retrouve plus. C'est une tâche difficile pour les gestionnaires de voiries de veiller à ce qu'il n'y ait sur leurs routes que les panneaux qui doivent et peuvent s'y trouver, et à ce qu'ils soient de bonne qualité. Une base

de données des signaux routiers augmentera l'efficacité et la clarté du planning relatif au placement, à l'enlèvement ou au remplacement des panneaux. Il sera également plus facile de suivre et de prévoir l'aspect financier.

Une base de données des signaux routiers peut également répondre aux problèmes relatifs au trafic de transit, comme les poids lourds dans les zones d'habitat. Les communes essaient souvent de maintenir ces véhicules en dehors du cœur des villes en utilisant une signalisation appropriée. Ces panneaux devront évidemment aussi être repris dans la base de données. Ainsi, l'itinéraire alternatif imaginé par la commune peut être intégré dans les systèmes de navigation tels que le GPS. Ce raisonnement s'applique non seulement lorsqu'il s'agit d'empêcher le trafic de transit dans les zones d'habitat, mais

aussi, par exemple, aux déviations en cas de travaux. En outre, la base de données de signaux routiers peut soutenir la politique de circulation d'une commune. Ainsi, par exemple, il est possible de visualiser uniquement les panneaux qui régissent la vitesse dans une commune pour en faire une analyse. Les communes peuvent également utiliser ces études lorsqu'elles souhaitent introduire une proposition auprès de la région ou de la province, par exemple.

Enfin, la base de données ne sera pas seulement pratique pour les communes, mais aussi pour la police locale. En effet, elle pourra établir des diagrammes de manœuvres plus rapides et plus précis si elle peut utiliser à cet effet la base de données des signaux routiers. D'autres instances peuvent également utiliser les données pour l'analyse des accidents..

## LASITUATION DANSLARÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

En 2003 déjà, dans le cadre des Etats-généraux de la Sécurité routière, l'idée a été émise de développer un réseau afin de mieux faire circuler les informations relatives aux accidents routiers entre tous les services concernés (les 6 zones de police, Dirco Bruxelles, les 19 communes, Bruxelles-Mobilité et les services du Gouverneur de Bruxelles). La base de données devait rassembler les données concernant l'ensemble des accidents routiers. Pour faciliter le travail sur le terrain, par exemple pour faire le croquis dans le cadre d'un constat d'accident, l'idée était de développer un GIS basé sur des fonds de plan provenant d'Urbis. Ces fonds de plan comprendraient également l'emplacement précis de tous les panneaux routiers. Mais hélas ... étant donné que la base de données devait inclure certaines données non reprises au procès-verbal, les chefs de corps n'ont pas répondu à l'appel, malgré le fait que le Gouverneur de l'époque était prêt à mettre à disposition le logiciel requis.

Une deuxième tentative a été entreprise en 2007, à l'occasion du transfert de la tutelle sur les règlements complémentaires vers les Régions. Un accord oral avait été obtenu entre le Ministre de la Mobilité, Pascal Smet, et le Président de la Conférence des Bourgmestres de la Région de Bruxelles-Capitale, Hervé Doyen. En échange de la suppression de la Commission consultative relative à la circulation routière, un réseau serait créé en vue de la transmission électronique des règlements complémentaires, s'effectuant simplement en renseignant les panneaux sur une carte électronique. Les services de police auraient également eu accès à ce réseau, afin de répondre aux recommandations des Etats-généraux de la Sécurité routière de 2003. Entre-temps, trois ans se sont écoulés et la Commission a été supprimée, mais la base de données n'a quant à elle toujours pas vu le jour!

La base de données digitale de la Région de Bruxelles-Capitale pourrait fournir une plus-value importante dans la lutte contre l'insécurité routière. Vu ce qui précède, on peut se poser la question de savoir si la sécurité routière constitue bien une priorité, malgré les déclarations des décideurs politiques.

## OUTIL POUR DES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Depuis le 1er janvier 2008, les règlements complémentaires relatifs à la circulation routière relèvent de la compétence de la Région flamande. Elle veut fournir aux communes un instrument destiné à simplifier l'établissement et la gestion des règlements complémentaires. La base de données des signaux routiers peut également jouer un rôle à ce niveau, notamment via une automatisation poussée de sa mise en œuvre.

À l'avenir, les règlements complémentaires seront établis et enregistrés dans une base de données spécialement conçue à cet effet, liée à la base de données des signaux routiers. Ce module est encore en phase de développement pour l'instant.

## MOBILE MAPPING

L'inventaire se déroule via mobile mapping : des photos et/ou des images vidéos sont réalisées avec une voiture sur laquelle sont fixées des caméras numériques. Ensuite, ces images sont numérisées pour être enregistrées dans la base de données. Le type, les dimensions, la direction, les coordonnées xy, la rue, la commune et la date d'enregistrement du panneau seront répertoriés pour toutes les situations. Ce résultat sera mis gratuitement à la disposition des communes. Les images du mobile mapping pourront être visionnées par les utilisateurs enregistrés via le viewer sur le site internet de l'AGIV (Agentschap Geografische Informatie Vlaanderen).

## TIMING

L'inventaire a débuté en automne 2008. Entre-temps, la signalisation verticale d'environ deux tiers des communes flamandes a été répertoriée. Ces données sont accessibles pour les communes concernées via le module de consultation dès que l'utilisateur s'est enregistré auprès du département Mobilité et Sécurité

routière. L'inventaire sera terminé au mois d'août.

## UN ÉVENTAIL D'APPLICATIONS

Depuis 2000, le VTA (verkeerstech-nische afdeling) de la police de Gand tient à jour la signalisation routière via une base de données, en collaboration avec le service de voiries de la ville de Gand. Pour les services techniques, ces bases de données sont très importantes pour établir les devis lorsque la signalisation d'un carrefour doit être entièrement renouvelée. De même, si un panneau disparaît, une simple recherche dans la base de données permet de remettre en place la signalisation adéquate. Le service mobilité utilise ces bases de données pour établir un plan des sens de circulation ou pour réaménager entièrement un carrefour. Les pompiers utilisent également le plan des sens de circulation. Pour les services de police, les bases de données sont pratiques pour établir des croquis d'accidents, mais aussi pour les questions quotidiennes relatives à la signalisation existante. Pour résoudre les points noirs, la police peut adapter la signalisation afin que la circulation soit sûre à cet endroit.

**Erik Caelen**  
Conseiller

[erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be)

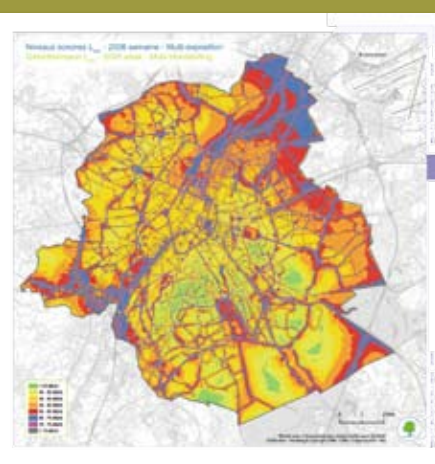
Association de la Ville  
et des Communes de la Région  
de Bruxelles-Capitale





# “ BRUXELLES ENVIRONNEMENT PUBLIE SON PREMIER ATLAS ‘BRUIT DES TRANSPORTS’. ”

*Cet atlas répertorie les résultats des études effectuées dans le cadre de la cartographie stratégique du bruit pour l'année civile 2006 demandée par la Directive européenne 2002/49. Il offre une lecture globale de l'impact sonore de chacun des modes de transports et tous modes confondus. Il s'agit d'un véritable outil stratégique et de planification en matière de lutte contre le bruit.*



La Région de Bruxelles-Capitale, de par une forte densité, une certaine complexité en termes d'urbanisme, d'activités économiques et d'infrastructures de transports, de par son dynamisme et son attractivité, constitue un territoire au sein duquel la qualité de vie est fortement influencée par l'environnement sonore. En Région de Bruxelles-Capitale, c'est essentiellement le transport qui impacte l'environnement sonore. La mobilité des personnes et des biens pour une grande agglomération comme Bruxelles est un enjeu de taille pour le développement durable. Assurer le développement d'un environnement de qualité tout en soutenant des développements économiques, sociaux et culturels nécessite de disposer d'outils offrant une vision globale et prospective. La Région a développé de longue date une politique volontariste en matière de gestion du bruit (ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (17

juillet 1997, modifiée le 1er avril 2004), des plans de prévention et de lutte contre le bruit en Région de Bruxelles-Capitale), suivie par les premières cartes de bruit dû aux trafics routier, ferroviaire et aérien au début des années 2000.

L'objectif des cartes de bruit stratégiques est principalement d'établir un référentiel de l'état des lieux de l'environnement sonore d'une agglomération. Elles visent à donner une représentation de l'exposition potentielle des populations et des établissements sensibles (habitations, écoles et hôpitaux) au bruit issu des transports. Les cartes de bruit constituent des outils de diagnostic et d'aide à la décision qui peuvent servir de support pour engager des actions de réduction du bruit dans les zones où les niveaux sont jugés trop élevés. Elles permettent en outre de suivre l'évolution des nuisances sonores au fil des ans. Il s'agit de répondre à des enjeux de santé publique, en termes de gestion des

nuisances sonores, ainsi qu'à des enjeux d'aménagement du territoire en termes de gestion des déplacements et du développement ou renouvellement urbain.

L'atlas reprend toutes les cartes de bruit pertinentes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La méthodologie et l'interprétation de ces cartes s'y retrouvent également. Des données d'exposition potentielle de la population et des établissements sensibles y figurent aussi. Il présente donc une vision globale du bruit généré par les transports en Région de Bruxelles-Capitale. Il constitue entre autres un outil de référence pour les décideurs et aménageurs en général.



TÉLÉCHARGEZ  
L'ATLAS  
“BRUIT DES  
TRANSPORTS”

# LE CARNET D'ADRESSES :

## LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNES	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. D'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Marc Schottey	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.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 email à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

[erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto: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](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

## ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

Fonction.....  
 Prénom.....  
 Téléphone.....  
 Organisation.....  
 Fax.....  
 E-mail.....  
 Nom.....  
 Adresse.....

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

Nom.....  
 Prénom.....  
 E-mail.....

**BON À RENDRE À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE**