

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

Les enjeux de la mobilité et du futur contrat de gestion de la STIB

TRIMESTRIEL N°34 | ÉTÉ 2012 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- L'Observatoire de la Mobilité est en marche !
- La mobilité dans les quartiers passée à la loupe
- La "Toolbox Mobilité", pour vous servir !
- Les conventions de mobilité dans la Région: des avenants pour concrétiser une politique de mobilité durable

>> BONNES PRATIQUES

- La Commune d'Etterbeek se met en selle
- Le brevet du cycliste, une école de vie
- La politique de mobilité à Namur
- La qualité des statistiques d'accidents en question

ÉDITORIAL	03
LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ ET DU FUTUR CONTRAT DE GESTION DE LA STIB	05
LA STIB À L'HONNEUR AU CONCOURS EUROPÉEN DES TALENTS DE LA MOBILITÉ	08
L'OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE EST EN MARCHÉ !	09
LA MOBILITÉ DANS QUATRE QUARTIERS BRUXELLOIS SOUS LA LOUPE	13
ETTERBEEK SE MET EN SELLE	17
LA VOIRIE ET LE BREVET DU CYCLISTE, UNE ÉCOLE DE VIE.....	19
POLITIQUE DE MOBILITÉ À NAMUR : DES GRANDS PRINCIPES, DES ACTIONS ET DES PROJETS POUR UNE VILLE DURABLE.....	23
CONVENTION DE MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE "AVENANTS POUR LA CONCRÉTISATION D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE"	27
« TOOLBOX MOBILITÉ », POUR VOUS SERVIR.....	29
LA QUALITÉ DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS EN QUESTION.....	33

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



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen
 RÉDACTION : Geoffrey de Wilde d'Estmael, Kevin Lebrun, Michel Hubert, Christian Van de Velde, Laurence Sailliez, Laurent Barthélémy,
 Catherine Noël, Hadiel Holail, Julie Bérard, Yvan Casteels, Nathalie Focant
 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 - jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

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





Le Moniteur de la Mobilité vous offre un dernier tour de roue avant de prendre ses quartiers d'été. Comme devoir de vacances, il vous invite à la réflexion en s'interrogeant avec la STIB sur les enjeux de la mobilité de demain. Les défis de l'essor démographique, de l'emploi et de la formation, de l'environnement, de la lutte contre la pauvreté ou encore de l'internationalisation de la Région, mis en avant dans le futur PRDD, nous ramènent plus souvent qu'on ne pourrait le penser à des enjeux de mobilité. La résolution de ces défis passera, entre autres, nécessairement par une meilleure mobilité et un accroissement significatif du transport public.

Tant la Région que les communes devront accompagner cette mutation annoncée et ses effets sur la mobilité. Dans cet esprit, des jalons se mettent en place dès aujourd'hui. Le Moniteur en évoque quelques-uns dans ce numéro. L'Observatoire régional de la Mobilité doit permettre un diagnostic partagé par les différents acteurs de la mobilité bruxelloise et favoriser l'échange d'information et la recherche de synergies. Les conventions de mobilité et leurs avenants – véritables cadres de collaborations entre la Région, les Communes, les zones de police et la STIB -, ou d'autres outils, comme la « Toolbox Mobilité », doivent appuyer les communes dans la mise en œuvre de politiques locales de mobilité durable.

Les communes, de leur côté, doivent jouer leur rôle de fer de lance en donnant l'exemple aux citoyens, en promouvant par exemple les modes actifs de déplacement. L'implication de communes dans des projets comme la « Bike Expérience », les « Ciclovía » ou le brevet du cycliste démontre à tous si besoin était que la pratique du vélo en ville n'est plus l'utopie de quelques-uns mais bien une réalité quotidienne.

À la rentrée, le Moniteur aura l'occasion de zoomer également sur une nouvelle initiative lancée par la Région en collaboration avec les communes et des écoles, celle de remettre au goût du jour les rangs piétons scolaires. Mais ça c'est une autre histoire, d'ici là... Bonnes vacances !



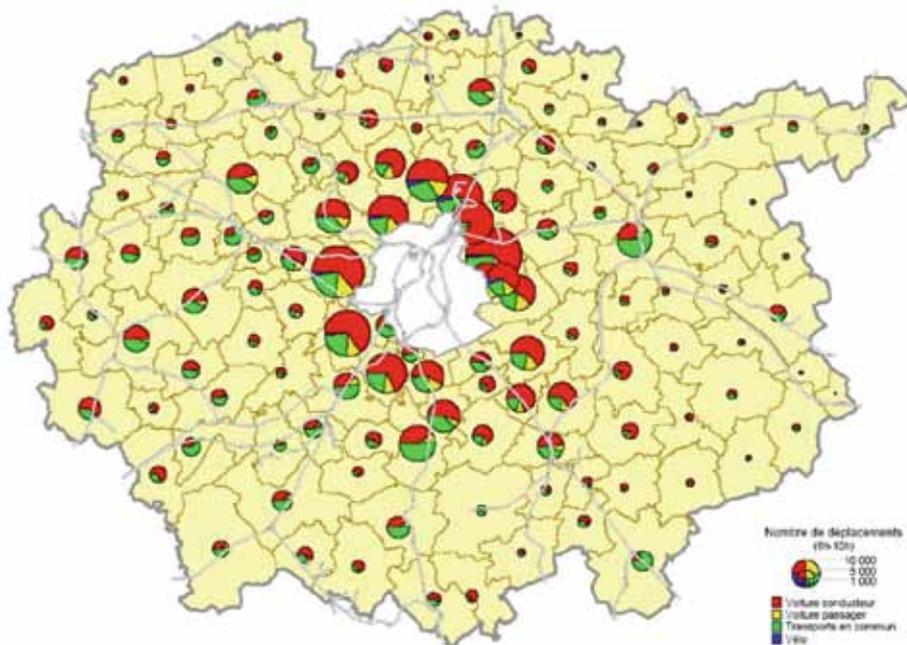
“ LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ À BRUXELLES ET DU FUTUR CONTRAT DE GESTION DE LA STIB ”

LA MOBILITÉ À BRUXELLES

Selon TomTom¹, Bruxelles est la ville la plus congestionnée d'Europe. Bruxelles se classe première devant Varsovie et Londres. En effet, 38,9% des 407 km d'axes principaux montrent des ralentissements correspondant à une vitesse de 70% inférieure aux limites de vitesse. Les futurs travaux du viaduc de Vilvorde et la fermeture du tunnel Loi au rond point Schuman cet été ne vont sans doute pas améliorer la situation. Derrière Bruxelles, on retrouve Varsovie. La capitale polonaise voit 38,1% de son réseau routier de 498 km ralenti. En troisième position, Londres présente un taux de congestion de 34,5% pour 1990 km de routes. Le Royaume-Uni se distingue d'ailleurs par le nombre de villes dans le Top 50. En plus de Londres, troisième, on retrouve 15 autres villes de plus de 500.000 habitants dont Édimbourg et Manchester dans le top 10. L'Allemagne et la France présentent 6 villes. Mais Toulouse, Lyon, Marseille et Paris sont dans le top 10 alors qu'il faut remonter à la 25e position de Munich avant de trouver une cité allemande. Aux Pays-Bas, Amsterdam et Rotterdam sont respectivement 21e et 22e.

Bruxelles est caractérisée par un nombre significatif de navetteurs puisque plus de la moitié des emplois en région Bruxelles-Capitale sont occupés par des navetteurs (356.000 navetteurs sur 650.000 emplois).

Le graphe ci-dessus montre que l'opportunité pour le transport public est encore plus importante dans la périphérie de Bruxelles où la part de marché de la voiture est souvent proche de 75%. On



peut partiellement expliquer la congestion actuelle de Bruxelles par l'absence de Réseau Express Régional.

Bruxelles est une ville de trajets courts. Une étude récente de l'IBGE indique que plus de 25% des déplacements à Bruxelles font moins d'un kilomètre et plus de 60% moins de 5 kilomètres.

Adopté en 1998 par le Gouvernement Bruxellois, le Plan Iris 1 s'était fixé comme objectif une réduction de 6% de la charge du trafic à l'heure de pointe à Bruxelles à l'horizon 2010 par rapport à 1991. Partiellement mis en œuvre, ce plan n'est pas parvenu à atteindre cet objectif, ni à opérer un transfert suffisant de la voiture vers les modes piéton, cycliste ou transports publics. Ces efforts importants ont été réalisés en ce qui concerne l'offre en transports publics sur la période qui se sont tra-

duits par une augmentation significative de leur fréquentation. La STIB a connu une croissance importante de fréquentation entre 2000 et 2011 (170 à 329 millions de voyages, soit une augmentation de 93%). Dans le même temps, la part de marché des transports publics est demeurée globalement stable (aux alentours de 48%), ce qui témoigne de la croissance globale en matière des déplacements.

LE BRUXELLES CHANGE, LA MOBILITÉ AUSSI...

Bruxelles est confronté à 5 défis identifiés pour le futur Plan Régional de Développement Durable (PRDD) qui est en cours d'élaboration :

Le défi de l'essor démographique, principalement dû à une natalité interne forte et à un flux migratoire important. Selon les projections les plus récentes, la Ré-

1/ Cette étude a été publiée en juin 2011. Pour établir cette liste des villes les plus congestionnées, TomTom a utilisé les données de trafic des GPS connectés en temps réel ou celles transmises via son site.

gion bruxelloise va connaître une forte croissance démographique d'ici à 2040. Les estimations portent sur un nombre de 1,42 millions d'habitants en 2040, soit un accroissement de 30% de la population (ou 320.000 personnes) par rapport à la situation de 2010. Les projections indiquent que plus de la moitié de cette croissance s'observera d'ici 2020 (+ 170.000 personnes). Cette augmentation ne sera pas homogène. Par exemple, Molenbeek a déjà vu sa population augmenter de 24,5% depuis 2000. Le bureau fédéral du plan prévoit une nouvelle croissance de 22% d'ici 2020.

Le défi de l'emploi, de la formation et de l'enseignement, renforcé par les effets de la crise économique conjugués à l'essor démographique qui amène de plus en plus de jeunes sur le marché de l'emploi.

Le défi environnemental qui implique de faire de Bruxelles un modèle en matière de développement et de mobilité durables : le PRDD veillera dès lors à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le défi de la lutte contre la pauvreté et la dualisation de la ville : le PRDD devra cibler de nouveaux programmes de rénovation urbaine dans les quartiers les plus fragilisés et y garantir un accès aisé aux transports publics.

Le défi de l'internationalisation : le PRDD développera la dimension internationale de la Région, tout en veillant à en faire profiter davantage ses habitants. Il renforcera également son image internationale et travaillera à l'échelle métropolitaine par la coopération entre les trois Régions.

La solution à ces cinq défis passera nécessairement par une meilleure mobilité et un accroissement significatif du transport public. Dans son chapitre consacré à la mobilité urbaine, l'accord de gouvernement 2009-2014 vise le développement de transports publics dignes d'une capitale internationale et au service de tous les Bruxellois.

Les autorités ont traduit en 2010 leur volonté politique de diminuer la congestion et la pollution à travers le plan régional de mobilité Iris 2 à l'horizon 2018. Les objectifs ambitieux peuvent être résumés comme suit : une réduction de 20% du trafic automobile en RBC par rapport à

2001, une part modale des vélos de 20% et finalement l'absorption de toute l'augmentation de la mobilité prévue par le vélo et les transports publics.

Pour atteindre ces objectifs, le Gouvernement a adopté avec le Plan Iris 2 une série de mesures dont la mise en œuvre est de nature à provoquer le transfert modal ainsi qu'à offrir des solutions de mobilité durables. Ces mesures potentielles visent à dissuader l'usage de l'automobile par la gestion voire la diminution du stationnement en voie publique, l'instauration d'une tarification à l'usage du réseau routier, la spécialisation des voiries pour dissuader le trafic de transit, etc. D'autres initiatives visent à favoriser le développement des modes de transports alternatifs à la voiture comme la création d'itinéraires cyclables, l'extension de la capacité des parkings de transit, et, bien entendu, l'amélioration de l'offre en transports publics. Ainsi, le Plan Iris 2, tout comme l'accord de Gouvernement 2009-2014, prévoit que le développement des transports publics demeure la première priorité des pouvoirs publics bruxellois en matière de mobilité.

Les quinze prochaines années vont donc, très vraisemblablement, être marquées par une demande accrue en déplacements au moyen des transports publics en Région bruxelloise.

CONTRAT DE GESTION DE LA STIB 2012-2016

A ce contexte de forte croissance de la demande s'ajoute un niveau d'exigences croissantes des voyageurs en matière de qualité, de niveau de service attendu, couplé à des infrastructures arrivées à saturation et à une offre dont le développement nécessite du temps (commandes de matériel, espaces disponibles et octroi des autorisations pour la construction d'infrastructures de dépôts et d'ateliers de maintenance de véhicules, etc.). L'enjeu pour le futur contrat de gestion, consistera dès lors à fixer des objectifs en termes de niveaux de services offerts qui répondent aux attentes des usagers et à gérer et à anticiper la croissance de la demande en vue de piloter l'équilibre offre-demande garant de la qualité des services et de la satisfaction des usagers.

LE DÉFI DE LA CAPACITÉ

D'ici à 2016, la S.T.I.B. et Bruxelles Mobilité estiment que le niveau de fréquentation se situera aux alentours de 400 à 475 millions de voyages annuels (soit une progression de l'ordre de 30 à 50% par rapport au niveau de 2010, en fonction du rythme de mise en œuvre des mesures prévues par le Plan Iris 2). A horizon 2025, les prévisions de la S.T.I.B. et de Bruxelles Mobilité envisagent un niveau de fréquentation aux alentours de 550 millions de voyages annuels (soit une progression de l'ordre de 75 à 80% par rapport au niveau de 2010). En 2040, on s'attend à un doublement de la demande par rapport à la situation de 2010.

L'offre actuelle arrivant à saturation, la Région est face à la nécessité d'effectuer, dans les dix prochaines années, un saut important en termes de capacité de son réseau de transports publics urbains, notamment au moyen de la mutation de certaines lignes existantes et la création de nouvelles lignes selon des modes plus capacitaires (métros, bus et trams à haut niveau de service). En plus du développement du réseau, l'augmentation de capacité passera d'une part par une optimisation de l'offre existante, par l'acquisition de véhicules additionnels et le développement des infrastructures d'exploitation requises pour le remisage et l'entretien de ces nouveaux véhicules. Un renforcement de l'offre de bus sera essentiel pour répondre à la demande dans le court terme et placera donc l'enjeu de la vitesse commerciale pour les réseaux de bus et de trams au cœur des enjeux pour le futur contrat de gestion.

La mise en œuvre des différents scénarios de développement de l'offre rendra nécessaire la résolution d'un certain nombre de problèmes techniques sur le réseau actuel (tels que l'amélioration de la trémie à Progrès et du tunnel Constitution), et la construction de nouvelles infrastructures d'entreposage et d'aménagements pour les véhicules de surface comme le dépôt de trams à Marconi, un nouveau dépôt de bus articulés ou encore un nouveau terminus de tram à la Gare centrale.

Outre le développement du réseau à mettre en service à l'horizon 2016, le contrat de gestion prévoira des études et



réalisations de projets de développement de l'offre à mettre en service après 2017 comme :

- L'automatisation des lignes 1 et 5 du métro (PULSAR), comprenant le remplacement de 43 trains de métro manuels par du nouveau matériel roulant automatisé, des façades de quai et un nouveau système de contrôle et de pilotage à distance des véhicules ;
- Le développement de la ligne de métro sur l'axe Nord-Sud entre Albert et Bordet, incluant un nouveau tunnel entre la Gare du Midi et Anneessens, et entre la Gare du Nord et Bordet ;
- La desserte en tram du boulevard de la Woluwe jusqu'à l'avenue Marcel Thiry ;
- La conversion en tram de la ligne de bus 71, entre la Gare Centrale et le nouveau pôle en développement à Delta ;
- La desserte en tram de Tour et Taxis au départ de la place Rogier, voire de la Gare Centrale.

L'étude de l'opportunité de la création de tunnels pour les transports publics à Plaine (Gare d'Etterbeek) et à la place Meiser, de la desserte du sud la ville (Uccle) par le métro ou encore l'étude d'une desserte optimisée des zones leviers et des zones d'intérêt régional et en priorité les sites Delta et Heysel ;

L'étude de nouveaux projets pour mise en service après 2020 comme le développement des lignes transrégionales, notamment la chaussée de Ninove, les lignes 3 et 51 vers le parking C au Heysel, la ligne 4

vers Ruisbroek, la ligne 62 d'Eurocontrol vers Zaventem et Diegem et la ligne 94 de Roodebeek vers l'aéroport de Bruxelles-National ; La connexion entre le Boulevard Léopold III, la Gare du Nord et Tour et Taxis (projet TEOR) ; La conversion en tram des lignes de bus 49 et 95 ; L'automatisation des lignes 2 et 6 du métro, La desserte en transports publics des zones leviers et des zones d'intérêt régional.

LE DÉFI DU FINANCEMENT

Ces développements ne seront pas possibles sans un financement important estimé à un montant entre 1,2 et 1,8 milliards d'Euro en plus d'une augmentation de 4,24% de la dotation annuelle de la STIB.

Face à ces enjeux financiers, il conviendra, dans le cadre du futur contrat de gestion, d'accroître les moyens du secteur disponibles pour son développement en faisant levier sur l'ensemble des éléments constitutifs de son équilibre financier :

L'amélioration des recettes propres – ceci concerne les recettes issues de la vente des titres de transports, ainsi que les autres recettes comme les recettes publicitaires, les recettes de location d'espaces commerciaux ou des recettes exceptionnelles liées à la réalisation de certains actifs immobiliers ou fonciers ;

La rationalisation des coûts d'exploitation – ceci concerne la maîtrise de l'ensemble des coûts d'exploitation;

L'étude du recours à de nouvelles sources de financement – ceci concerne le recours

à l'emprunt par la S.T.I.B., si cette dernière était déconsolidée du périmètre budgétaire (SEC 95) de la Région, le recours à des partenariats publics-privés pour certains types de projet d'investissement ou l'intervention du secteur privé dans les extensions de réseau et de l'offre dont il est le principal bénéficiaire.

L'augmentation des moyens accordés par les pouvoirs publics au financement du secteur Cette augmentation des moyens pouvant être réalisée au travers de différents leviers comme les fonds de BELIRIS, de nouvelles éventuelles recettes potentielles au budget régional, ainsi que le refinancement de la Région.

CONCLUSION

La mobilité est au centre des enjeux liés à l'avenir de Bruxelles (démographie, emploi,...). Les quinze prochaines années vont, plus que vraisemblablement, être marquées par une demande accrue en déplacements au moyen des transports publics en Région bruxelloise. Le futur contrat de gestion de la STIB est donc au cœur de ses enjeux. Le défi de ce contrat consistera à fixer les objectifs à atteindre et à octroyer les moyens nécessaires à la S.T.I.B., ainsi qu'à la Région (Bruxelles Mobilité), pour leur permettre de remplir au mieux leurs rôles multiples.

Geoffroy de Wilde d'Estmael
STIB - Director Strategy and Innovation
dewildeg@stib.irisnet.be

DERNIÈRE MINUTE... LA STIB À L'HONNEUR AU CONCOURS EUROPÉEN DES TALENTS DE LA MOBILITÉ



Jean-Luc de Wilde, lauréat du prix

Dans le cadre du salon européen de la mobilité de Paris, qui s'est déroulé du 4 au 7 juin, avait lieu le concours des « Talents de la Mobilité », destiné à récompenser des hommes et des femmes porteurs d'initiatives positives pour l'évolution du secteur.

Cette année, le prix du meilleur manager a été attribué à Jean-Luc de Wilde, senior manager à la STIB en charge de la planification stratégique et des projets européens.

Jean-Luc, 45 ans, est juriste et économiste. Il s'est très tôt impliqué dans le domaine de la mobilité durable, en co-fondant en 1992 l'association Pro Velo (www.provelo.org), dont il assurera la direction et le développement de 1995 à 2004. Au travers des événements Dring Dring et « un mois à vélo », des vélotours guidés, de l'éducation au vélo ou du bureau d'études en aménagements cyclables, Pro Velo a réussi en une décennie à faire revenir doucement le vélo dans les rues de Bruxelles.

Entré à la STIB en 2005, Jean-Luc y a été chargé de la planification stratégique. Il a ainsi rédigé le contrat de gestion 2007-2011 avec la Région de Bruxelles-Capitale et en assure le suivi depuis. Ce contrat d'opéra-

teur interne a consacré la transparence de l'offre et des financements, la gestion de la qualité à tous les niveaux et la reprise d'investissements ambitieux. Dans la foulée du contrat de gestion, il a coordonné le processus complexe d'élaboration du plan d'entreprise 2008-2012, axé sur les trois piliers du développement durable.

Soucieux de permettre à la STIB de bénéficier de financements européens et d'échanges de savoir-faire avec d'autres compagnies, il a ensuite proposé et obtenu deux importants projets dans le cadre du programme européen Interreg :

- TramStore21 – construire des dépôts de tram durables pour le 21^e siècle. 2008-2013. 10,7 M€. Trois dépôts durables construits (Rotterdam, Dijon et Blackpool) et 40 rapports thématiques. Un bel exemple de coopération internationale spécialisée. www.tramstore21.eu
- Ticket to Kyoto – se mobiliser pour réduire les émissions de CO₂ dans le transport public. 2010-2014. 12,7 M€. www.tickettokyoto.eu

Ticket to Kyoto regroupe 5 partenaires d'Europe du Nord-Ouest : la RATP à Paris, TfGM à Manchester, RET à Rotterdam, moBiel à Bielefeld et la STIB à Bruxelles, comme chef de file. C'est un projet remarquable à de nombreux égards, et il rend Jean-Luc particulièrement heureux :

1. Mobilisateur : plusieurs centaines de membres de personnel concernés par la réduction des émissions de CO₂ dans 5 grandes entreprises, plusieurs dizaines de quick wins en énergie réalisés ;
2. Innovant : 16 investissements concertés, revus entre pairs, avec des procédés très à la pointe, notamment en matière de récupération d'énergie de freinage du métro ;

3. Stratégique : le projet a permis de réaliser le bilan carbone de chaque entreprise et de préparer un plan d'action carbone à 2020. Il permet également la préparation d'actions pour influencer le contexte et créer des effets de levier sur les actions à mener ;
4. Médiatique : campagnes publiques, semaine de l'énergie, publications, site web, rien ne manque.

Au travers de ses projets, le jury a reconnu plusieurs qualités que Jean-Luc essaie de développer depuis qu'il est dans la vie active :

- Visionnaire : il imagine des projets pertinents, positifs et novateurs ;
- Rassembleur : il arrive à attirer partenaires solides et ressources humaines de qualité, et à les faire coopérer ;
- Orienté résultats : il est tenace et n'a de cesse de dépasser les résultats escomptés ;
- Engagé pour transformer le secteur vers l'excellence.

En recevant le prix, Jean-Luc a souhaité en faire une reconnaissance de l'ensemble des personnes avec lesquelles il a collaboré depuis plus de vingt ans au service d'une mobilité durable. Il espère aussi avoir la chance de pouvoir développer de nouveaux projets aussi mobilisateurs dans les prochaines années. Les défis ne manquent en effet pas, en cette période de fin annoncée du pétrole et de changements climatiques. Dans ce cadre, la combinaison entre transports publics et vélo a sûrement un grand avenir, autour duquel il espère voir encore se mobiliser de nombreuses énergies.



Le dépôt de Starr Gate à Blackpool (Royaume-Uni) - copyright Tony Stevenson



Le dépôt «Les Ateliers» à Dijon (France)



Le dépôt de Beverwaard à Rotterdam (Pays-Bas) - copyright R.Keus



“ L'OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE EST EN MARCHÉ ! ”

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Bien qu'existant sur papier depuis un certain temps déjà, l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale est récemment entré dans sa phase opérationnelle. Concrètement, la *Direction Stratégie* de Bruxelles Mobilité a confié une mission de synthèse des très nombreuses données disponibles au Centre d'études sociologiques (CES) des Facultés universitaires Saint-Louis (FUSL). Ce travail s'effectue en collaboration avec des chercheurs d'autres universités (ULB et VUB), de manière à favoriser les échanges et une approche interdisciplinaire de la problématique des mobilités. L'Observatoire de la mobilité poursuit ainsi trois objectifs principaux :

- Tendre vers un diagnostic partagé entre les différents acteurs de la mobilité à Bruxelles, alors qu'aujourd'hui, la connaissance est fragmentée.
- Mettre les informations en relation les unes avec les autres pour évaluer leur portée et leurs limites, dégager ou rela-

tiviser certaines tendances (analyse et suivi des données).

- Rendre ces informations accessibles et facilement utilisables par un public de spécialistes (élus, cabinets, administrations, bureaux d'étude,...) mais aussi de personnes intéressées (journalistes, citoyens...).

Pratiquement, le travail des chercheurs universitaires se traduira par la publication des Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Les deux premiers Cahiers seront centrés sur les déplacements des personnes. La première publication, parue en juin, concerne plus précisément l'offre de transport, tandis que la seconde portera sur les déplacements des personnes et leur évolution. L'Observatoire n'a pas, a priori, pour mission de produire lui-même des données, ce qui ne l'empêche nullement d'en publier d'inédites. Par ailleurs, si le travail de synthèse est fondamental, l'Observatoire ne s'y limite pas, puisqu'il ambitionne également de réaliser des analyses originales, plus

ciblées, qui tentent de dépasser certains cloisonnements relatifs aux données, au prisme d'analyse, etc.

UN PREMIER CAHIER QUI FAIT LA SYNTHÈSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT À BRUXELLES

Dans la première publication intitulée « L'offre de transport à Bruxelles », les auteurs – Kevin Lebrun, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes et Philippe Huynen - campent tout d'abord le décor. C'est ainsi qu'ils s'interrogent sur les différentes échelles spatiales (locale, régionale, métropolitaine...) et temporelles (journalière, semaine, année...) pertinentes pour appréhender la mobilité quotidienne. On se rend compte que le choix des échelles spatiales est souvent un compromis entre la pertinence scientifique et l'opérationnalité (la disponibilité de données). Outre la Région bruxelloise, plusieurs découpages intra- et extra-bruxellois sont ainsi utilisés selon les cas : quartiers du Monitoring, secteurs statistiques, zone RER, etc. Concernant les échelles temporelles, on

FIGURE 1. EVOLUTION DES HORAIRES DE TRAVAIL PARTICULIERS EN RBC

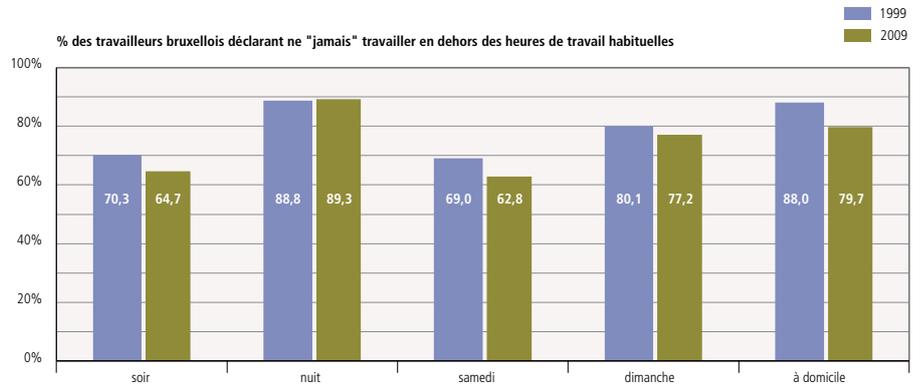
évoque l'évolution des temporalités, qui concerne non seulement les activités les plus régulières comme le travail (figure 1) et amène à élargir le spectre temporel pris en compte (en ne se focalisant plus uniquement sur les heures de pointe), mais aussi les activités hors travail (loisirs, courses, visites des amis et de la famille, etc.) devenues aujourd'hui le moteur principal (en nombre) des déplacements.

Le contexte démographique, en pleine transformation, est le deuxième élément du décor à être planté. Outre la croissance démographique interne à la RBC, désormais bien connue, celle du reste de la Zone RER est également précisée, qui concerne d'ailleurs un nombre d'habitants plus important.

Suit alors une exploration des principaux pôles d'activités présents au sein de la RBC et de la Zone RER qui génèrent l'essentiel des déplacements. Emploi, enseignement, commerce et culture sont ainsi passés en revue, tout en pointant la difficulté de cartographier de manière intégrée des activités qui ne sont pas toujours du ressort de la RBC. Le portrait qui s'en dégage est celui d'une métropole dans laquelle un grand nombre d'activités restent concentrées dans la ville centrale, tout en laissant apparaître des pôles extérieurs de plus en plus importants. La conséquence en est une diversification des déplacements avec notamment l'augmentation de la navette sortante et des trajets de banlieue à banlieue.

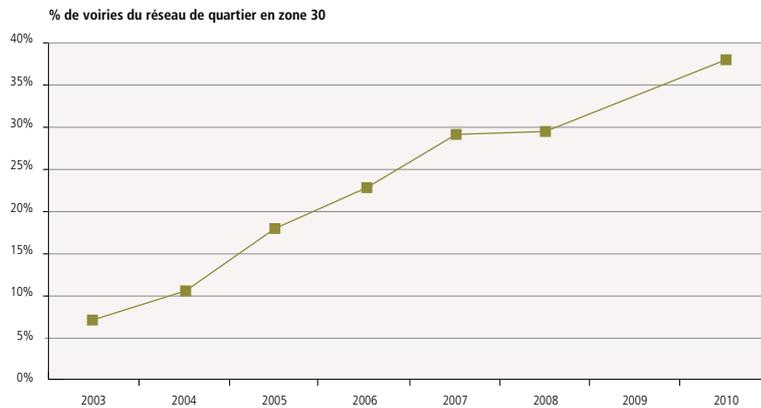
UN EXEMPLE : QUELQUES DONNÉES COMMUNALES CONCERNANT L'OFFRE ROUTIÈRE

L'essentiel du premier Cahier est consacré à l'analyse de l'offre de transport. Celle-ci est définie comme étant « l'ensemble des moyens mis en œuvre, sur un territoire donné, pour permettre le déplacement ». A chaque fois que cela est possible, on distingue l'offre « dynamique », c'est-à-dire tout ce qui permet le mouvement (voiries, réseaux de transport, etc.), et



Source : Enquête sur les forces de travail

FIGURE 2. PROGRESSION DES ZONES 30 À BRUXELLES



Remarque 1 : les chiffres sont basés sur les informations transmises à la Région par les communes.
Remarque 2 : les informations transmises pour 2009 et 2010 sont confondues dans l'année 2010.

Source : Bruxelles Mobilité

l'offre « statique », c'est-à-dire les équipements qui autorisent le stationnement, l'attente ou le repos et qui déterminent, pour une part importante également, l'attrait d'un mode.

Etant donné que le Moniteur de la mobilité est une initiative de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, nous présentons ici, à titre d'exemple, quelques-unes des données communales dont nous disposons et qui permettent, en l'occurrence, de décrire une partie de l'offre routière bruxelloise.

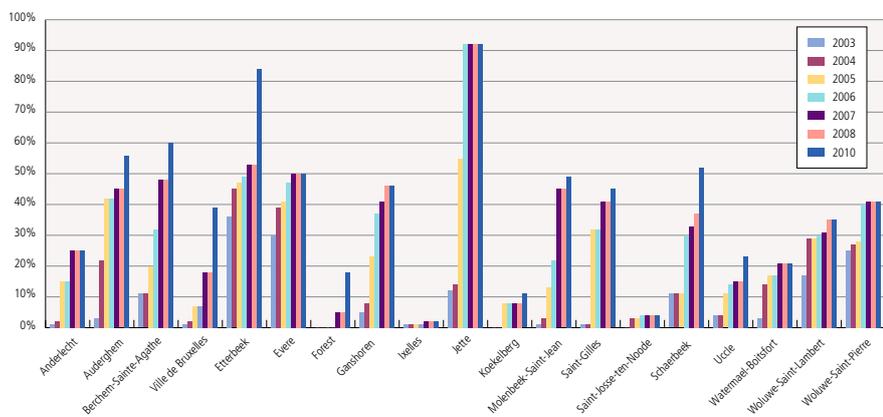
Parmi ces données, il y a celles qui rendent compte de la conversion progressive des voiries locales en zones 30, qui sont en

forte progression ces dernières années, comme le montre la figure 2.

D'une manière générale, on passe de 7% du réseau de quartier mis en zone 30 en 2003, à 38% en 2010. Si la croissance est importante, elle n'est cependant pas constante, l'essentiel s'effectuant entre 2004 et 2007, alors que la période qui suit semble témoigner d'un certain ralentissement. Ceci doit être d'autant plus marqué au sein de nombreuses communes bruxelloises qu'une part importante de la croissance observée entre 2008 et 2010¹ est due à la mise en zone 30 du Pentagone. Celle-ci date de septembre 2010 et concerne l'entièreté du Pentagone, à l'exception provisoire des

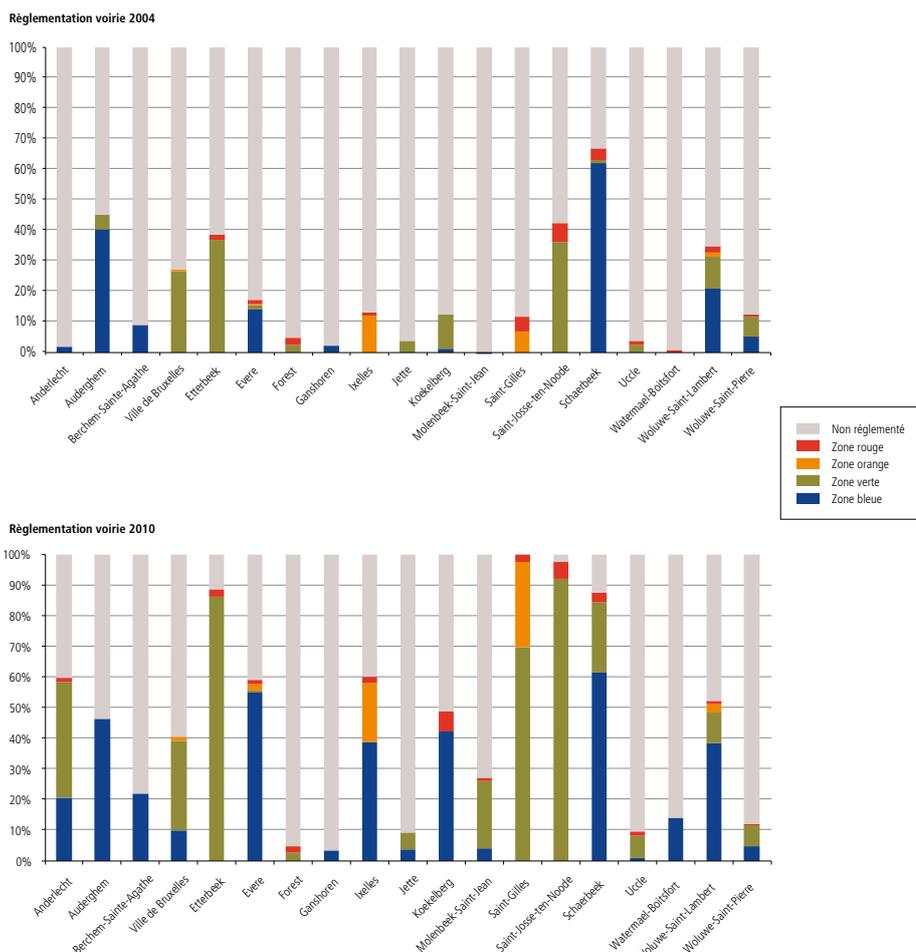
1/ La récolte d'information n'ayant pas été réalisée en 2009, il ne fût pas possible de distinguer les évolutions de 2010 de celles de 2009.

FIGURE 3. PROGRESSION DES ZONES 30 DANS LES COMMUNES BRUXELLOISES



Source : Bruxelles Mobilité

FIGURE 4. RÉGLEMENTATION DES VOIRIES BRUXELLOISES PAR COMMUNE : ESTIMATIONS 2004 ET 2010



Source : Bruxelles Mobilité

boulevards centraux (Lemonnier, Anspach, Jacquain, Max) et du boulevard de Dixmude.

Mais le contraste le plus fort réside certainement dans l'analyse des chiffres par commune (figure 3). Ainsi, alors que la commune de Jette a désormais la quasi-totalité de ses voiries de quartier en zone 30 (plus de 90%), d'autres communes ont à peine converti 10% de ce même réseau, voire moins (Ixelles, Koekelberg et Saint-Josse en l'occurrence).

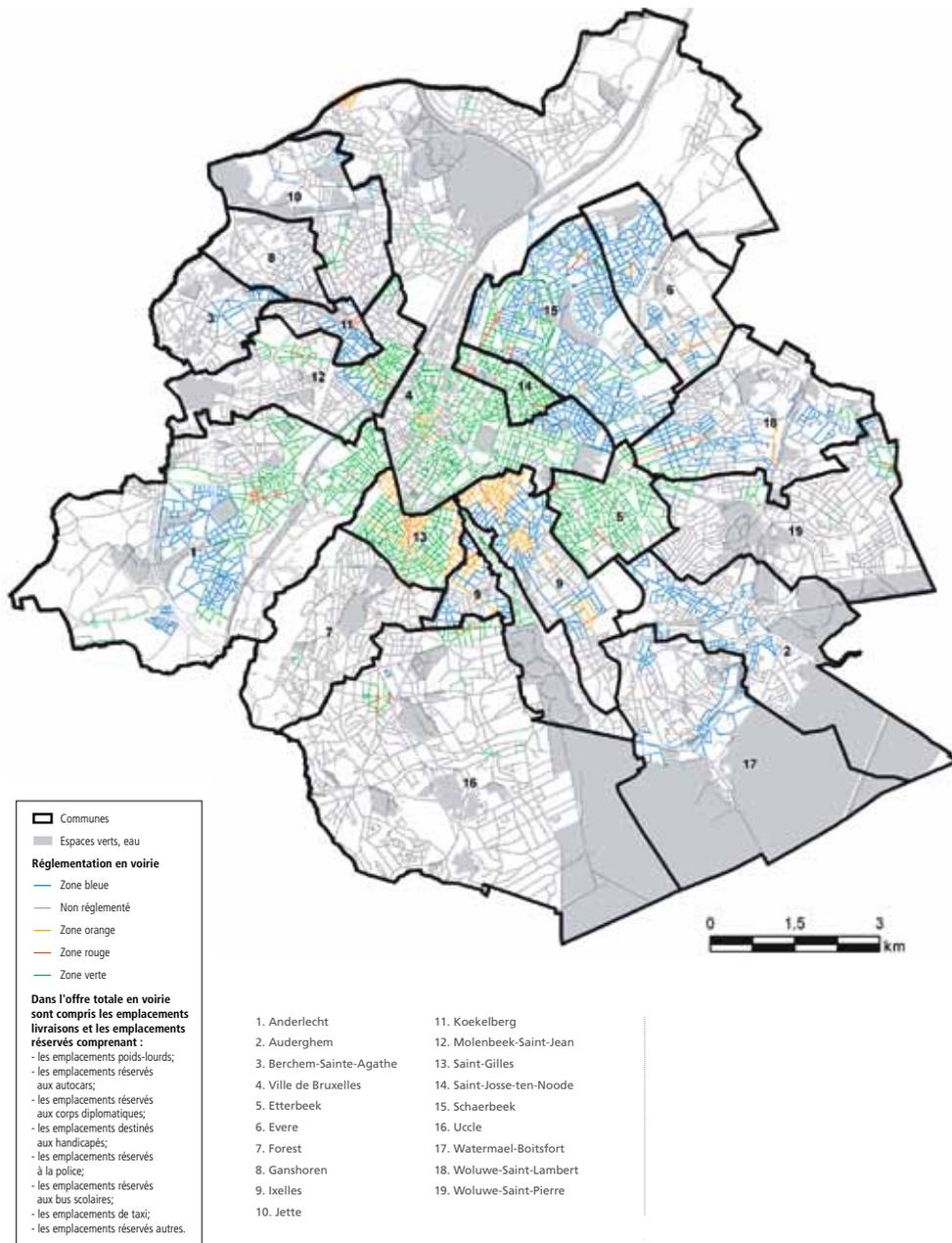
Concernant le stationnement – dont on sait qu'il constitue un déterminant majeur à l'usage de l'automobile –, on apprend qu'il y a environ 750.000 places à Bruxelles, dont la majeure partie (62%) se situe hors voirie. La partie située en voirie (38%) fait quant à elle l'objet d'une réglementation croissante mais non encore harmonisée. Avec presque une place sur deux réglementée à Bruxelles, la situation actuelle (2010) est le résultat d'une évolution rapide, comme le montrent les graphiques de la figure 4.

Le contraste entre les deux années est frappant. D'une manière générale, entre 2004 et 2010, le pourcentage d'emplacements non réglementés est passé de 81% à 56%. Cette évolution s'inscrit notamment dans l'objectif de réduction de 16% des places de stationnement en voirie à l'horizon 2018 voulue par le Plan régional des déplacements Iris 2, ce qui équivaut à une réduction de l'ordre de 45.000 emplacements, soit une offre totale en voirie avoisinant les 235.000 places.

Si le détail par commune peut s'avérer intéressant, le découpage communal n'est cependant pas très adéquat pour se créer une bonne représentation spatiale de la réglementation appliquée (exemple de la commune de la Ville de Bruxelles). C'est pourquoi, une cartographie détaillée sera sûrement plus parlante (figure 5).

On réalise facilement que, si c'est bien le centre (Pentagone) et la 1ère couronne de

FIGURE 5. RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT EN VOIRIE



Source : Région de Bruxelles-Capitale, estimations 2010

la ville qui sont avant tout concernés par les différentes réglementations, des logiques communales se marquent assez fortement. Ainsi, en 1ère couronne, alors que Saint-Gilles, Etterbeek et Saint-Josse optent plutôt pour l'utilisation de zones vertes, Ixelles (et Schaerbeek) lui préfèrent la zone bleue. Ces différences, à un niveau aussi agrégé que celui des communes, ne sont pas de nature à aider les utilisateurs à se créer une carte mentale (image simplifiée) de la réglementation appliquée, selon que l'on s'approche du Pentagone par exemple.

Naturellement, le premier Cahier passe également en revue l'offre cycliste, pié-

tonne et les transports collectifs, le tout étant complété par une analyse de l'offre internationale de Bruxelles. Mais on laissera le lecteur intéressé le soin d'en prendre connaissance en se procurant la publication (voir encadré).

PUBLICATIONS À VENIR...

Un deuxième Cahier, qui devrait paraître fin 2012, portera sur les déplacements des personnes et leur évolution, en s'appuyant notamment sur les résultats de l'enquête Beldam. Une fois cette synthèse achevée concernant l'offre et la demande, une troisième publication sera consacrée aux im-



COMMENT SE PROCURER LA PREMIÈRE PUBLICATION « L'OFFRE DE TRANSPORT À BRUXELLES » ?

Pour obtenir une version manuscrite du premier Cahier de l'Observatoire, vous pouvez composer le 0800 94 001 (numéro vert – gratuit depuis une ligne fixe). Le document peut aussi vous être envoyé par courriel sur simple demande adressée à : bruxellesmobilit@mrbc.irisne.be. Il est également téléchargeable depuis le site internet de Bruxelles Mobilité :

En français :

www.bruxellesmobilit.be/observatoire-mobilit

En néerlandais:

www.mobielbrussel.be/kenniscentrum-mobilit

pacts des différents modes de transport sur l'environnement, la sécurité, etc. Des analyses plus ciblées, sans oublier la logistique et les marchandises, devraient alors suivre.

Kevin Lebrun et Michel Hubert
 Facultés Universitaires Saint Louis
kevin.lebrun@fusl.ac.be
hubert@fusl.ac.be

“LA MOBILITÉ DANS QUATRE QUARTIERS BRUXELLOIS SOUS LA LOUPE”

En 1999, Bruxelles Mobilité commandait une enquête sur les pratiques de mobilité des chalandes dans quatre noyaux commerciaux de la Région de Bruxelles-Capitale : la rue des Fripiers et le goulet Louise (Bruxelles), la rue Wayez (Anderlecht) et la place Dumon (Woluwe-Saint-Pierre). Douze ans plus tard, en 2011, l'expérience a été rééditée dans les mêmes quartiers.



Alors que l'enquête de 1999 avait été menée au début du mois de février, celle de 2011, réalisée par les bureaux Espaces Mobilités et Sonecom, a été réalisée à la fin de l'été (entre le 27 août et le 10 septembre). Au total, 2400 clients et 200 commerçants ont été interrogés durant les heures d'ouverture des commerces.

Trois objectifs étaient visés : analyser les pratiques de mobilité des clients au sein de ces noyaux, comparer celles-ci avec la perception des commerçants et analyser les évolutions par rapport à 1999.

LE PROFIL DES QUARTIERS ÉTUDIÉS

Lors de la première enquête, les quartiers avaient été sélectionnés sur base de leur accessibilité aisée en métro. Ils représentaient aussi une certaine diversité, liée aux caractéristiques ur-

baines et socio-économiques des quartiers dans lesquels ils se trouvaient. C'est toujours le cas lors de cette deuxième enquête : la rue des Fripiers et le goulet Louise, situés en centre-ville, rayonnent dans l'ensemble de la région bruxelloise alors que la rue Wayez et la place Dumon possèdent un caractère plus local et résidentiel dans des communes très différentes. Dans les quatre noyaux, les commerces proposent d'abord des articles d'équipement de la personne puis de l'alimentation, des services ou de l'Horeca.

L'accessibilité en transports publics des quartiers étudiés est généralement bonne. Tous sont desservis par le métro, les trams et les bus et la fréquence des transports a augmenté significativement depuis 1999 (entre 40 et 50% d'augmentation pour Fripiers, Louise et Wayez, près de 10% pour Dumon).

L'accessibilité en voiture a elle aussi évolué sous l'effet de la mise en place de nouveaux aménagements (piétonniers, sens uniques, etc.) et surtout de la gestion du stationnement dans les quatre quartiers. L'offre de stationnement en voirie s'est réduite partout, en partie au profit des parkings publics (Fripiers et Louise). La réglementation du stationnement a permis une plus grande rotation des véhicules et diminuant le nombre de voitures ventouses.

Quant aux cyclistes et piétons, si la place Dumon ou la rue des Fripiers leur offrent désormais davantage d'infrastructures (trottoirs larges voire piétonnier, parkings vélos, etc.), la situation leur reste moins favorable au goulet Louise et à la rue Wayez. Des travaux avaient d'ailleurs lieu dans ce dernier noyau au moment de l'enquête, affectant nettement les conditions de circulation.

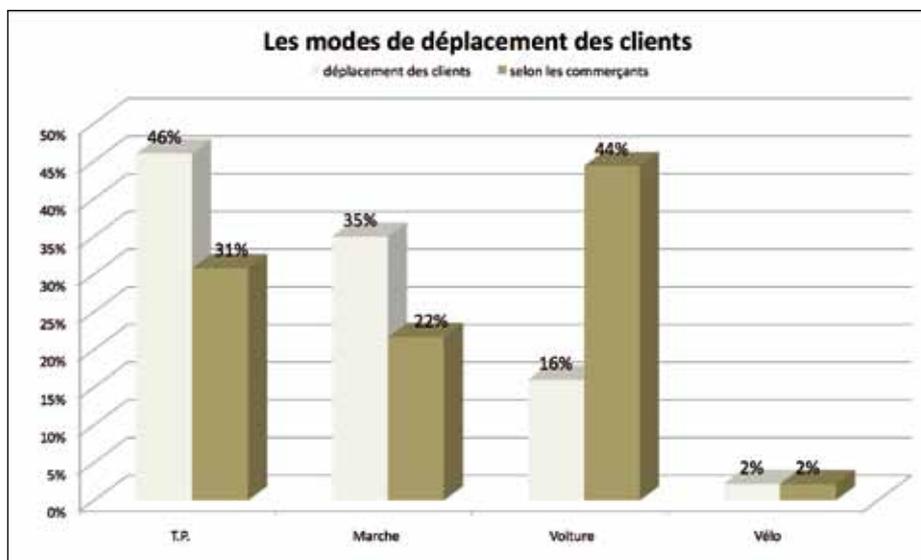
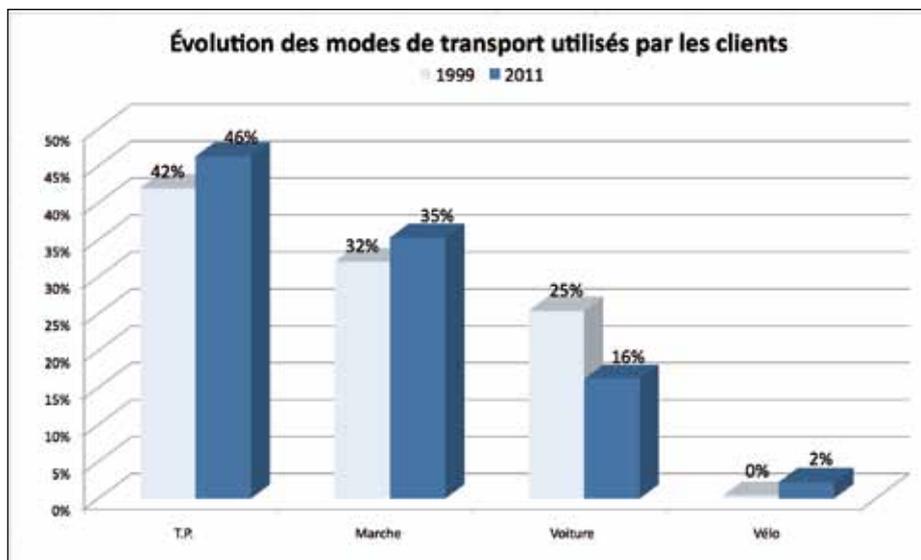


Dans les quatre noyaux, les clients sont majoritairement des femmes (52% pour la rue des Fripiers et jusqu'à 66% pour la place Dumon). Ces clients sont aussi la plupart du temps jeunes (entre 18 et 34 ans, sauf pour la place Dumon, plus hétérogène) et souvent étudiants (devançant les employés/fonctionnaires et les retraités). Ces résultats sont assez similaires à ceux de 1999 même si les périodes d'enquêtes différentes peuvent légèrement influencer les résultats. Dans les deux noyaux de centre-ville, les clients sont assez régulièrement des personnes isolées tandis que dans les noyaux périphériques, les couples avec enfants prédominent légèrement.

UNE BONNE ACCESSIBILITÉ DES NOYAUX COMMERCIAUX

Lorsqu'on demande aux clients s'ils ont rencontré des difficultés pour se rendre dans leurs noyaux commerciaux, une majorité d'entre eux (57%) déclare que non, ce qui représente une amélioration nette par rapport à 1999. Lorsque des difficultés sont rencontrées, les clients mentionnent principalement des soucis dans les transports publics ou la charge de trafic. En semaine, le bruit et l'affluence dans les transports publics sont aussi régulièrement cités.

Les clients sont généralement satisfaits de l'accessibilité de leurs noyaux. C'est le cas de 89% de ceux de la place Dumon, tout comme 82% des clients de la rue des Fripiers, 80% de ceux du goulet Louise et 73% de la rue Wayez. Pour la place Dumon et la rue des Fripiers, les données sont similaires à 1999. Par contre, les clients du gou-



let Louise sont davantage satisfaits qu'en 1999 et ceux de la rue Wayez le sont moins (ceci étant en parti dû aux travaux déjà cités). Quant aux commerçants, si ceux de la rue Wayez et de la place Dumon estiment plutôt bien le degré de satisfaction de leurs clients quant à l'accessibilité des noyaux, il n'en va pas de même pour ceux de la rue des Fripiers ou du goulet Louise qui sous-estiment nettement ce degré de satisfaction. Peut-être que les problèmes chroniques de circulation dans le centre expliquent en partie cette perception.

DES DÉPLACEMENTS EN CHAÎNE ET L'UTILISATION DE LA VOITURE EN FORTE BAISSÉ

Plus de 70% des clients exercent une activité à Bruxelles avant de se rendre dans un noyau commercial. Toutefois, le caractère local des noyaux Dumon

et Wayez et suprarégional de Fripiers et Louise sont marqués (avec respectivement plus de 20% et plus de 10% de clients provenant de Flandre ou Wallonie). Par rapport à 1999, l'activité d'achat des clients s'inscrit davantage dans des chaînes de déplacements – le client fait ses courses avant de profiter de loisirs, sur son temps de midi, après avoir été chercher ses enfants à l'école, etc. –.

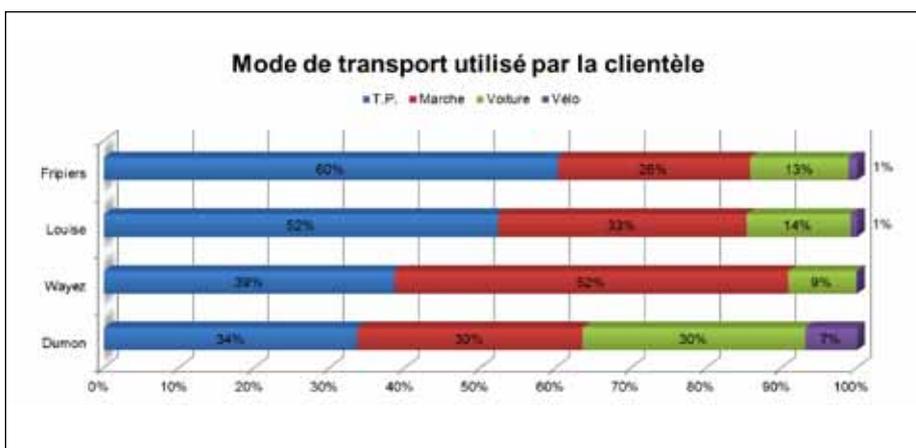
Mais comment se déplacent les clients ? Dans les quatre noyaux, les transports publics et la marche constituent les premiers modes de déplacement. Ensemble, ils représentent plus de 80% des déplacements dans la rue des Fripiers, le goulet Louise et la rue Wayez. À la place Dumon, la voiture reste privilégiée par 30% des clients interrogés mais le vélo commence à y apparaître comme une alternative intéressante.



Globalement, les clients utilisent moins leur voiture. Par rapport à 1999, sur l'ensemble des quartiers, on observe une diminution de plus de 9 points des clients automobilistes (de 25,4% à 16,2%) qui se retrouvent ensuite dans d'autres modes de transport (4 points vers les transports publics, 3 vers la marche et 2 vers le vélo). Les différences sont importantes entre noyaux mais la baisse est visible partout : la rue des Fripiers voit son taux d'automobilistes passer de 15,9% en 1999 à 13,1% en 2011, le goulet Louise de 31,5% à 13,7%, la rue Wayez de 17,3% à 9% et la place Dumon de 34% à 30%. En dépit de ces résultats, les commerçants surestiment largement la proportion de clients venant en voiture, sauf à la place Dumon. Certaines différences sont visibles entre la semaine et le week-end. Le samedi, la voiture est deux fois plus utilisée à Wayez et Louise qu'en semaine et 1,5 fois plus à Fripiers.

Pour justifier leur choix modal, les clients évoquent en premier lieu – et ce quel que soit leur mode de transport – la rapidité. La seconde raison diffère selon le mode utilisé : les automobilistes mentionnent le confort tandis que les usagers de transports publics et les cyclistes parlent de l'absence de problèmes de stationnement.

Autre élément mesuré par l'enquête : le temps passé par les clients dans les différents noyaux commerciaux. Dans les quartiers locaux, 50 à 60% des clients font leurs courses moins d'une heure, tout l'inverse des noyaux



de centre ville où 60 à 70% des clients restent plus d'une heure. Par rapport à 1999, le nombre de visites de courte durée a augmenté dans les quatre noyaux. Piétons et cyclistes restent environ 25 minutes de moins dans les quartiers que les usagers des transports publics et 35 minutes de moins que les automobilistes. Toutefois, ils viennent plus souvent. Les piétons constituent la moitié de clients allant faire leurs courses plusieurs fois par semaine dans ces quatre lieux.

DES HABITUDES QUI CHANGENT

Les enseignements de cette enquête sont nombreux : par rapport à 1999, l'offre s'est renforcée pour les transports publics et le vélo et n'a pas fondamentalement évolué pour les piétons (à l'exception notable de la rue des Fripiers). La gestion du stationnement est intervenue dans les quatre noyaux. Les alternatives à la voiture ont été promues et renforcées pour répondre de manière adéquate à l'augmentation du

nombre de visites de courtes durées et à la complexification des chaînes de déplacement. On observe finalement des changements de pratiques de mobilité des clients lors de leurs déplacements vers les noyaux commerciaux. Toutefois, la part d'automobilistes (70%) indiquant disposer d'alternatives à la voiture pour se rendre dans leur noyau commercial indique encore l'importance de la marge de manœuvre et les efforts à mener pour encore favoriser d'autres modes de transport.

Plus d'informations ? Consultez la brochure à l'adresse suivante : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/news/laccessibilite-des-commerces-sous-la-loupe/>

Christian Van de Velde
Bruxelles Mobilité – Direction Stratégie
cvandvelde@mrbc.irisnet.be



Ontdek je stad met de fiets
Découvrez ta ville à vélo

CYCLOVIA

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE



17/06

15/07

19/08

21/10

ANIMATION
ANIMATIE
11 > 18H/U

TOUS LES 3^{ÈMES} DIMANCHES DU MOIS
ELKE 3^{DE} ZONDAG VAN DE MAAND



ONTDEK DE GEWESTELIJKE FIETSRoutes VAN BRUSSEL / DÉCOUVREZ LES ITINÉRAIRES CYCLABLES RÉGIONAUX DE BRUXELLES

UNE INITIATIVE DE / EEN INITIATIEF VAN

16 LE MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE n°34 // ÉTÉ 2012

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

“ ETTERBEEK SE MET EN SELLE ”

La commune d'Etterbeek développe depuis de longues années une politique (pro)active en matière de mobilité. L'action de la commune passe par l'aménagement des voiries de manière à optimiser les déplacements et satisfaire les politiques de mobilité actuelles et futures. Mais elle ne s'arrête pas là. Elle sensibilise également non seulement les habitants mais aussi les fonctionnaires de l'administration aux nuisances générées par l'utilisation excessive de la voiture. Dans cette logique, Etterbeek a décidé de s'engager dans la « Bike Expérience ».



Pour le plaisir du vélo, pour l'environnement, pour la fluidité du trafic, pour la santé et pour donner l'exemple aux citoyens, la commune s'est lancée dans l'édition 2012 de la « Bike Expérience ».

UN DÉFI ATTEINT AU-DELÀ DE TOUTE ESPÉRANCE !

La mobilisation des autorités et des employés a dépassé toutes les attentes. En effet, à la quinzaine de cyclistes occasionnels et/ou quotidiens travaillant à l'Administration communale est venue s'ajouter une autre quinzaine dans le cadre de cet événement.

COMMENT MOTIVER LES TROUPES POUR UN TEL RÉSULTAT ?

L'étape la plus fondamentale fut d'avoir le soutien du Collège des Bourgmestres et

Echevins. Après son approbation, rien n'est encore acquis. En effet, le froid, la pluie et les dénivelés bien connus de Bruxelles sont des obstacles surestimés par les candidats potentiels...

COMMENT DÉPASSER CES PRÉJUGÉS POUR ATTEINDRE CES CANDIDATS POTENTIELS ?

Le premier canal de diffusion exploité fut la note de service. L'avantage de cette note est qu'elle officialise largement l'information auprès du personnel. S'en est suivi le placardage d'affiches dans tous les bâtiments communaux.

Après quelques jours de diffusion, vu le délai très court restant pour les inscriptions, l'équipe mobilité de la commune a passé la vitesse supérieure en entrant

dans une phase de contacts directs, profitant de la moindre occasion pour recruter : les événements du personnel, les instants furtifs dans les ascenseurs, le petit clin d'œil en réunion avec les collègues d'autres services. La voie de la parole est toujours plus appréciable. Et le résultat final fut inattendu, voire inespéré puisque 19 employés se sont inscrits auxquels sont venus s'ajouter 5 membres du Collège !

Un tel résultat a d'ailleurs convaincu la commune de ne pas forcément attendre une prochaine édition de la Bike Expérience pour se mettre en selle car l'expérience a prouvé que la commune pouvait compter sur des cyclistes convaincus pour entraîner les plus anxieux – mais tellement désireux – à circuler en ville.



Le Bourgmestre, Vincent De Wolf, et le Secrétaire communal, Christian Debaty, qui n'attendent pas mai 2013 pour réitérer l'expérience !



DES ATTENTES DIFFÉRENTES POUR CHACUN MAIS UN MÊME OBJECTIF POUR TOUS

Les espoirs des coachs qui ont encadré les « apprentis cyclistes » visaient à prouver que :

- par tous les temps, pédaler est un plaisir ;
- les mini-jupes et les costards cravates ne sont pas aussi inconfortables qu'ils n'y paraissent ;
- Bruxelles est caractérisée par d'innombrables collines permettant tant d'itinéraires praticables ;
- le candidat biker s'épanouit à vélo.

Et leurs objectifs étaient de :

- dévoiler que le code de la route s'applique aussi aux cyclistes ;
- dévoiler que le vélo n'est pas dangereux qu'on soit sur une piste cyclable ou mêlé à la circulation ;
- libérer les candidats des idées préconçues sur le temps de parcours.

Les espoirs des candidats étaient de :

- arriver à circuler librement en empruntant des itinéraires appropriés ;
- affronter leur appréhension quant au partage de la voirie avec d'autres usagers ;
- se refaire une santé agréablement.



Inès, une candidate motivée et convaincue, et son coach Laszlo, expert dans la maîtrise de la petite reine.

DES RENCONTRES POUR LE MEILLEUR ET PAS POUR LE PIRE !

Au-delà de la théorie et des angoisses à enfourcher le vélo, la Bike Expérience est aussi l'occasion de nouvelles (et belles ?) rencontres. En effet, les associations de cyclistes représentant la « Bike Expérience » avaient pour rôle principal de former des binômes (apprenti cycliste + coach), une motivation à ne pas perdre de vue pour monter à vélo !

Pour soutenir les participants, deux petits-déjeuners bio leur étaient offerts, mais qui ont malheureusement rencontré moins de succès. Formule à revoir, trop matinal ? Manque de soleil ?

DOMMAGES COLLATÉRAUX

Suite à cet événement et en plus des mesures de sensibilisation, de prévention et d'autres mesures existantes en faveur du vélo telles que la prime offerte aux cyclistes, la mise à disposition de nombreux vélos de service notamment électrique, la commune a décidé d'agrandir le parking vélo mis à la disposition du personnel communal.

Laurence Sailliez
Conseillère en Mobilité
Commune d'Etterbeek
lsailliez@etterbeek.irisnet.be

“ LA VOIRIE ET LE BREVET DU CYCLISTE, UNE ÉCOLE DE VIE ”



Depuis bien longtemps, apprendre à nager dès le plus jeune âge et passer les brevets de natation sont entrés dans les mœurs. De même, se déplacer en toute sécurité sur la voirie et a fortiori à vélo doit s'apprendre progressivement, et tant mieux si cet apprentissage se structure avec l'aide d'un professionnel (moniteurs spécialisés, enseignants, éducateurs, policiers cyclistes...). La route, avec son flux et à certaines heures ces tourbillons de circulation, n'est pas toujours un long fleuve tranquille. Elle est pourtant incontournable et il faut donc apprendre à l'appréhender pour pouvoir se déplacer en toute autonomie. C'est ce que propose le Brevet du Cycliste, un projet dynamique et participatif à développer au sein de vos Communes.

DESRIPTIF DU PROJET

Le Brevet du Cycliste constitue un cursus d'apprentissages suivi de temps d'évaluation avec, à son terme, un document attestant que l'enfant a réussi les différentes épreuves du Brevet. Il ne constitue en aucun cas un permis de conduire qui assurerait que l'enfant est en sécurité dans toutes situations à vélo en rue. Au contraire, il s'agit du début d'un apprentissage qui devra ensuite être poursuivi en famille, à l'école, etc.

Ce cursus, proposé aux élèves de 5ème année primaire, se décline en quatre étapes : un apprentissage théorique du Code de la route et de la sécurité rou-

tière ; des exercices de maîtrise du vélo en site protégé (la cour de récréation généralement); des exercices de conduite à vélo dans la circulation; un test individuel en rue dans les alentours de l'école, reprenant la plupart des difficultés courantes auxquelles les enfants peuvent être confrontés. Les deux premières étapes sont ponctuées par un test écrit et pratique, tandis que l'aboutissement du cursus complet est un parcours individuel de l'ordre de trois kilomètres dans la circulation sous l'œil attentif d'examineurs qui évaluent le comportement, la connaissance du Code de la route et la place sur la chaussée de l'élève en manœuvre sur la voie publique.

Ce processus est mis en place progressivement au sein d'une Commune et de ses écoles volontaires avec le soutien de Pro Velo. Il s'appuie sur une prise d'engagements et une vraie collaboration entre partenaires. L'objectif est en effet qu'à terme il soit porté par les partenaires locaux de manière autonome.

L'AUTONOMIE DES PARTENAIRES

L'objectif avoué de ce projet, hormis la (re)mise en selle de jeunes cyclistes et la diminution conséquente de l'insécurité aux abords des écoles, est que commune, écoles et enseignants prennent le relais des formateurs de Pro Velo, avec l'aide de partenaires comme par exemple

POURQUOI NE PAS SE LANCER ?

Plus d'infos, apporter son soutien ou devenir acteur du Brevet ? www.brevetducycliste.be

Pour connaître en détails ce à quoi vous vous engageriez avant de vous lancer dans l'aventure, pour poser votre candidature ou pour vous renseigner sur l'ensemble de notre programme pédagogique au-delà du Brevet du Cycliste, n'hésitez pas !

Christophe Winkel
c.winkel@provelo.org
Laurent Barthélemy
l.barthelemy@provelo.org
0475 97 03 38



LE BREVET EN RÉGION WALLONNE ET À BRUXELLES



Il y a 20 ou 30 ans, les enfants apprenaient spontanément à rouler à vélo en rue. Depuis, l'augmentation du trafic et du sentiment d'insécurité a progressivement fait reculer cet apprentissage pratique. Le Brevet du cycliste est donc devenu une étape indispensable pour redévelopper le vélo au quotidien. Après une phase pilote impliquant quelques classes durant l'année scolaire 2004-2005, le Brevet a concerné plus de 400 classes en 2011-2012 dont plus de la moitié en autonomie, formant quelques 8000 élèves – soit de l'ordre de 20% des élèves de 5e primaire, dans plus de 60 Communes en Wallonie et en Région Bruxelles Capitale.

la police locale, les parents ou un pôle cycliste formé au sein de la Commune. Cela a pour effet bien souvent de donner une ambition et un rayonnement plus important au Brevet, de mettre en place une dynamique locale durable et de la valoriser.

Pour que le nombre d'enfants formés augmente, les subsides ne peuvent être indéfiniment concentrés sur quelques communes et écoles. Ainsi, il a été estimé qu'au terme de trois ans, chaque classe devrait pouvoir assurer elle-même l'ensemble des formations avec le soutien des communes, et qu'à terme Pro Velo n'interviendrait que pour certifier la qualité de la mise en œuvre du projet. Cette intervention dégressive devrait idéalement s'étaler comme suit :

1. une première année de "découverte" : formations sur voirie assurées entièrement par Pro Velo ;
2. une seconde année de "collaboration" : formations sur voirie assurées par Pro Velo et l'équipe pédagogique locale ;
3. une troisième année de "accompagnement" : formations sur voirie assurées par l'équipe pédagogique locale en présence de Pro Velo.

Bien entendu, les enseignants reçoivent

du matériel adapté et peuvent suivre une formation spécifique, dans le cadre de leurs jours de formation continuée à l'IFC. Dans certaines communes et afin de soutenir les écoles, des bénévoles, policiers ou agents communaux souhaitant s'impliquer dans le projet ont également le loisir de se former et ainsi compléter les équipes pédagogiques en tant qu'accompagnateur de groupe ou formateur référent. Ce soutien est, dans beaucoup de cas, incontournable pour que le projet soit pérennisé et a bien souvent un effet très bénéfique sur celui-ci, ainsi que sur la cohésion dans la commune.

LE RÔLE DES RESPONSABLES COMMUNAUX ET LES ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE

- s'informer des tenants et aboutissants du projet et en évaluer l'intérêt ;
- prendre ses engagements et introduire une fiche d'inscription auprès de l'Administration ;
- désigner une personne de référence pour la gestion du projet au sein de la Commune ;
- informer les écoles et réaliser une enquête d'intérêt et de faisabilité auprès d'elles ;



QUELQUES TÉMOIGNAGES

Olivier, échevin

« L'intérêt du brevet, c'est d'initier les enfants à l'utilisation du vélo en ville, de les rendre autonomes et sûrs d'eux. Nous avons fait plusieurs investissements en termes d'aménagements cyclables, on a installé beaucoup de sens uniques limités également, qui sont des nouveautés dans le paysage. C'est donc important que les enfants puissent appréhender ces nouveaux aménagements et être autonomes pour circuler en toute confiance. »



QUEL AVENIR POUR LE BREVET DU CYCLISTE ?

Espérons donc que les objectifs ambitieux de ce beau projet mobilisateur mais exigeant se poursuivront, que les volontés diverses nécessaires à sa mise en œuvre grandiront et s'inscriront dans la conviction et la durée. Car les enjeux de celui-ci pour nos jeunes et notre société sont vastes. Le vélo est en effet un outil performant visant l'épanouissement physique et mental de chacun, visant une cohésion sociale basée sur la convivialité et l'ouverture à l'autre, visant l'amélioration et donc l'attractivité de notre cadre de vie et par là de notre qualité de vie, visant l'éveil aux notions d'empreinte écologique et de responsabilité individuelle et collective dans le temps.

Avec le vélo, on invente une mobilité constructive et durable. Grâce à lui, on vit, on bouge et on respire, on voit, on

Laurent Barthélémy
Responsable des
programmes pédagogiques
Pro Velo asbl

- dépouiller les candidatures et sélectionner les écoles en concertation avec Pro Velo ;
- organiser annuellement une réunion de planification réunissant tous les partenaires (écoles, services communaux impliqués, Zone Police...);
- organiser une réunion d'évaluation du projet par an ;
- soutenir si nécessaire la mise en œuvre des formations au sein des écoles ;
- mettre en place un pôle cycliste pour soutenir le projet ;
- coordonner l'organisation des passages de Brevet ;
- organiser une remise des Brevets et promouvoir le projet auprès du grand public ;
- obtenir une réflexion sur l'exploitation de ce Brevet et sur le transfert modal vers le vélo.

Philippe, enseignant partenaire du Brevet du Cycliste

« En tant qu'enseignant, je trouve le Brevet du Cycliste assez essentiel dans l'éducation de l'enfant parce que cela lui permet de s'affranchir, de prendre de l'assurance. Il devient un petit peu plus responsable de son comportement vis-à-vis des autres usagers de la route ... De plus, les différentes compétences que requiert l'obtention de ce brevet peuvent être réutilisables dans d'autres domaines de son éducation scolaire. »

Baptiste, cycliste breveté

« Voilà maintenant je me sens beaucoup plus libre grâce au brevet du cycliste, je quitte mes parents pour aller à l'école et pour aller plus vite, pour ne plus arriver en retard. Je me sens beaucoup plus à l'aise sur la route, cela me fait faire du sport en même temps, me réveille le matin. Ça fait beaucoup de choses... »

POLITIQUE DE MOBILITÉ À NAMUR

DES GRANDS PRINCIPES, DES ACTIONS ET DES PROJETS POUR UNE VILLE DURABLE

Le 23 septembre 2011, le réseau des Conseillers en Mobilité (CeM) wallons recevait à Namur, dans les locaux du Service Public de Wallonie, une délégation composée de Conseillers en Mobilité bruxellois (CeMA). Ce fut un plaisir particulier pour la Conseillère en Mobilité de la ville de Namur de retrouver d'anciens collègues côtoyés très régulièrement tout au long des onze années passées à la commune d'Evere en tant qu'éco-conseillère et CeMA. Ce fut également un honneur pour elle de leur parler de sa ville natale sous l'angle de la mobilité.

CAPITALE DE LA WALLONIE, VICTIME D'UNE CIRCULATION AUTOMOBILE ANARCHIQUE

Namur, ce sont 110.677 habitants répartis sur 17.000 ha, avec un centre-ville hyper concentré d'un km², appelé communément « Corbeille » pour sa forme particulière. Celle-ci se trouve limitée par les deux fleuves (Sambre et Meuse) au sud et à l'ouest et par la gare ferroviaire au nord et à l'est.

Fin des années '90, les Namurois se plaignaient de la difficulté de circuler dans leur ville. Quand les visiteurs étaient invités à donner leur appréciation sur Namur, ils opposaient l'extraordinaire position géographique de la ville et son cadre idyllique à la difficulté d'y pénétrer et d'y trouver une place de stationnement.

Toutes les mesures prises depuis cinquante ans pour améliorer la situation étaient, et sont toujours, chaque fois, compensées par l'augmentation du trafic routier.

Pour permettre à la ville de respirer, une solution globale devait être trouvée et mise en œuvre.

LA MOBILITÉ À NAMUR : UN BON PLAN

C'est ainsi qu'en 1997-98 a été réalisée l'étude du Plan Communal de Mobilité (PCM). Ses lignes de force en matière de circulation : éviter le transit en centre-ville afin d'y favoriser les « modes actifs » (piétons et vélos) et les transports en commun, et mieux utiliser les boulevards de ceinture. En termes de stationnement : mieux partager l'espace et le temps entre les différents usagers (riverains, clients, travailleurs, livreurs...) en favorisant le sta-

tionnement longue durée en périphérie.

Le plan de circulation a été mis progressivement en œuvre avec une importante modification en 2001 (bouclage des deux plus grands axes de circulation du centre). Le plan de stationnement a quant à lui été mis sur pied en 2005.

Près de quinze ans plus tard, des travaux d'aménagements et des adaptations continuent à avoir lieu : travaux d'envergure sur la ceinture pour la rendre





Rue de l'Ange avant travaux et après travaux



© J Vereees

à deux fois deux voies, extensions de zones bleues, etc. Le PCM reste la référence, même s'il a été complété en 2010 par un Plan Communal de Mobilité de la rive droite (Jambes).

ENJEU MOBILITÉ ACTUEL : UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

En matière de mobilité, les mentalités évoluent fort heureusement, mais il faut encore batailler ferme. A Namur, nous pouvons compter sur la Déclaration de politique communale du 5 juin 2007 qui comprend un chapitre « retrouver le plaisir de la rue », notamment en réduisant la pression du trafic automobile et en garantissant un partage plus équitable de l'espace public entre tous ses usagers.

C'est ainsi que la Ville de Namur a amplifié sa politique volontariste en faveur de cheminements piétons plus sécurisés, de la pratique du vélo au quotidien et de l'utilisation des transports en commun.

Mais la vie en ville, ce n'est pas seulement penser à chaque usager indépendamment. C'est aussi réorganiser la rue pour que chacun se croise et partage

l'espace en toute convivialité et sécurité. En octobre 2011, tout le centre-ville a été instauré en « zone 30 » (avec création d'effets de porte) et l'axe principal a été réaménagé en « zone de rencontre » avec une priorité au piéton. Dans les quartiers résidentiels des « zones 30 » sont aménagées, souvent à la demande des habitants.

PRINCIPAUX AXES DE TRAVAIL RETENUS ET DÉVELOPPÉS JUSQU'À PRÉSENT

Namur, piétons admis

Près de 60 kilomètres de trottoirs créés ou rénovés permettent de sécuriser et améliorer le confort de tous les piétons. Les personnes à mobilité réduite n'ont pas été oubliées : les bordures du centre-ville ont été abaissées, des balises sonores permettront bientôt de guider les malvoyants vers les principaux pôles d'intérêts du centre-ville,... Les abords d'école et dépose-minute ont été sécurisés pour garantir le « chemin des écoliers », ...

Namur, cyclistes admis

Suite à un appel à candidature lancé par le Gouvernement wallon, Namur a été

présélectionnée en 2010 dans le cadre du projet « Commune pilote Wallonie cyclable ». L'aménagement d'un premier tronçon de liaison cyclable entre le RA-VeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) et le centre-ville ainsi qu'une première phase de réalisation des SULs restant à aménager ont ainsi pu être lancés grâce au subside alloué. Ensuite, notre Plan namurois du Vélo a été actualisé en Plan communal cyclable (PCC) selon la méthodologie internationale BYPAD : réalisation du diagnostic puis définition des objectifs et des actions du PCC en concertation avec les usagers, les techniciens et les mandataires politiques.

Au terme de cette démarche, la Ville de Namur a obtenu fin 2011 le titre de « Ville pilote Wallonie cyclable ». Concrètement, Namur va recevoir un peu plus de 2.300.000 € de subvention auxquels la Ville ajoutera un minimum de 700.000 € en quatre ans pour les infrastructures, le stationnement, la promotion et la coordination du vélo. Nous espérons également que la Wallonie investira dans le réseau régional cyclable. On ose ainsi croire que la pratique du vélo va vraiment décoller dans les toutes prochaines années !



« Li Bia Velo » à Namur



L'opération Samedi Mobile

De nombreux dossiers sont en préparation dont la finalisation de tous les SULs restant à aménager, une piste cyclable bidirectionnelle sur un boulevard urbain et l'aménagement d'un quartier résidentiel en « zone 30 – cyclistes admis ». Le réseau cyclable du PCC repose en grande partie sur un RAVeL urbain reliant les gares de Namur et de Jambes dont les différents tronçons seront réalisés en fonction des chantiers et opportunités en cours sur cet axe.

Grâce à Wallonie cyclable, la Ville de Namur va aussi prendre ou renforcer de nombreuses initiatives de promotion et de sensibilisation à l'usage du vélo :

- Des formations des écoliers de 5^{ème} primaire (Brevets du cycliste) : 6 classes en 2005, 30 en 2010 et 35 classes en 2012-13.
- Des campagnes de sensibilisation dans les écoles (projet « Printemps de la mobilité »).
- Une campagne de promotion ou de sensibilisation chaque année.
- Des primes à l'acquisition de vélos électriques.
- Des subventions pour aider les écoles ou comités de quartier à développer des projets pour le vélo.
- Des cartes cyclables.

- De l'information grâce au Web et à une Newsletter.
- Une bourse aux vélos d'occasion.
- Une présence du vélo dans les grands événements et festivités.
- Des comptages 2 fois par an depuis 2010.

A noter que le service Mobilité a également été renforcé pour suivre cette dynamique.

Enfin, la Ville de Namur se réjouit tout particulièrement de la mise à disposition de vélos en libre service « Li Bia Velo » depuis le 21 avril 2012. Si la politique cyclable ne se résume certainement pas à ce seul service, on peut espérer que ces vélos multiplieront les premières expériences du retour du vélo en ville et qu'ils permettront d'atteindre plus rapidement une masse critique de cyclistes susceptibles d'inviter d'autres usagers au vélo.

Namur, transports en commun admis

Le bus prend sa place en ville : des sites propres, un renforcement des navettes P+R vers le centre-ville avec une visibilité accrue grâce à un nouveau look, une future gare des bus en lien direct avec la gare ferroviaire (avec un renforcement de la multimodalité), ...

Les deux parcs-relais sont en plein développement, trois nouveaux sont en projet – dont un qui sera réalisé l'an prochain. L'objectif ? Eviter de saturer le centre-ville avec du stationnement de longue durée.

Depuis juin 2009, l'opération Samedi Mobile fait la fête aux piétons le samedi après-midi au centre de Namur : piétonnier des rues principales commerçantes jusque 18h, mise en circulation gratuite des navettes des P+R, toutes les 10' jusque 19h, et gratuité du forfait « parking + bus » sur les deux P+R existants Saint-Nicolas et Namur Expo. L'opération remporte un franc succès.

Namur, voitures partagées admises

La première station de voitures partagées Cambio a été installée en mai 2002. Depuis, huit autres stations ont vu le jour et une dixième est à l'étude. Le système rencontre un grand intérêt : les abonnements sont en constante augmentation et on comptait 428 clients au 29 février 2012. Les 10 ans de Cambio ont été fêtés en ce mois de mai à Namur.

Namur, voitures particulières aussi admises... mais limitées

Face à toutes ces actions en faveur des modes alternatifs à la voiture, il



Navette P+R

faut bien sûr garder la tête froide : il faut éviter de laisser croire que la ville encourage tous ces modes « contre » la voiture. L'approche multimodale est privilégiée. C'est le cœur de la ville qu'il convient de protéger, tout en fluidifiant au maximum les boulevards de ceinture et en permettant aussi de pénétrer dans le centre-ville pour ceux qui doivent effectivement s'y rendre.

PROJETS D'AVENIR

D'importants projets sont à l'étude et vont fondamentalement modifier les habitudes de mobilité des habitants et navetteurs à Namur :

- le réaménagement des abords de la gare ferroviaire (Plan de remembrement urbain), avec création d'une gare des bus interurbains sur la dalle de la gare ferroviaire et une meilleure lisibilité du réseau des bus urbains ;
- une passerelle cyclo-piétonne reliant les deux noyaux commerciaux de Namur (Corbeille et Jambes) ;
- trois projets de parcs-relais sur les pénétrantes principales ;
- le réaménagement complet d'une de ces pénétrantes en faveur notam-

ment des transports en commun vu la présence d'un futur P+R en amont ;

- la création de parkings supplémentaires en ouvrage pour augmenter l'offre pour les habitants (du piétonnier, des abords du Palais des expositions) et pour des utilisateurs particuliers (Université, Province, Palais des expositions, ...).

CONCLUSION

Un bon Plan Communal de Mobilité, des partenaires volontaires et parties prenantes dans la démarche (Service public de Wallonie, TEC/Société Régionale des Transports, SNCB) et un consensus politique durable autour du PCM, sont autant d'éléments qui font la réussite d'une politique globale en matière de mobilité.

Garder le cap fixé par le PCM n'est pas toujours évident et la persévérance est bien sûr de rigueur : Rome ne s'est pas faite en un jour, et la nouvelle Namur non plus.

La nouvelle vision de l'aménagement du territoire nous rassure pour le long terme. En effet, l'élaboration du Schéma de structure communal s'est articulé autour de « l'écomobilité » : le développement de l'habitat et des autres fonc-



Parking P+R Saint Nicolas

tions s'envisage à présent avec moins de déplacements en voiture grâce à des lignes de bus structurantes, des parcs-relais, des cheminements piétons et cyclistes, une gare intermodale au cœur de la ville, ...

Tous ces projets rendront notre ville plus durable.

Catherine Noël
Conseillère en Mobilité
Ville de Namur
catherine.noel@ville.namur.be





“ CONVENTION DE MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE ”

AVENANTS POUR LA CONCRÉTISATION D'UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE

Tout comme les communes, la Région prête beaucoup d'attention à la mobilité durable et à la viabilité de la ville. Il y a maintenant près de 10 ans, la Région développait déjà à cet effet des lignes directrices pour la mise en œuvre de conventions de mobilité. Ces conventions devaient se composer d'une part d'une convention-cadre et d'autre part d'avenants et avaient pour objectif d'optimiser la collaboration, en matière de mobilité, entre la Région, les Communes, les zones de police et la STIB. La convention vise à aider la commune à mettre en œuvre localement une politique globale de mobilité durable tenant compte des objectifs et/ou des obligations contenues dans les différents plans régionaux et communaux (PRD, PRAS, Plan Iris, PCD, PCM, etc.). Plus concrètement, la convention de mobilité se donnait pour objectif, par exemple, d'améliorer les déplacements à pieds ou à vélo, le cadre de vie dans les quartiers, la sécurité routière, ou encore l'intermodalité entre les différents modes de transport.

Lors de la signature, les communes s'engageaient à réaliser un plan communal de mobilité (PCM), devant constituer le fondement stratégique de la convention de mobilité. La plupart des communes bruxelloises ont signé une convention-cadre relative à la mobilité et ont aujourd'hui commencé la préparation de leur PCM. Huit communes disposent d'ailleurs déjà d'un PCM approuvé par le Conseil Communal et le Conseil des Ministres régional.

DES AVENANTS POUR APPUYER L'OPÉRATIONNALISATION DE LA CONVENTION

La convention-cadre prévoit l'introduction d'avenants, annexés à la convention, visant la mise en œuvre des plans communaux de mobilité et la valorisation des initiatives communales en matière de mobilité durable. Un des objectifs du plan régional de mobilité Iris II et du plan vélo régional repose précisément sur le soutien à de telles initiatives par la mise en place de ces avenants.

Le premier avenant a été proposé il y a quelques mois aux communes bruxelloises. Il s'agit d'un avenant relatif au BYPAD (bicycle policy audit) et à l'établissement d'un plan vélo communal. Par ce biais, six communes bruxelloises ont obtenu de la Région les services complets d'un consultant pour la réalisation desdits audits et des plans qui suivront.

UN AVENANT PEUT EN CACHER UN AUTRE !

La Région développe actuellement d'autres types d'avenants en vue d'appuyer les communes dans la mise en œuvre de mesures visant la promotion d'une mobilité durable. Les autorités locales ont été informées de l'élaboration de ces avenants et des possibilités de financement qu'ils offrent.

- Avenant relatif aux infrastructures de stationnement pour vélos.
- Avenant relatif aux rangs piétons.
- Avenant relatif aux rues cyclistes.
- Avenant relatif aux panneaux B22-B23.

Le Moniteur de la Mobilité ne manquera pas dans ses prochains numéros de revenir sur la question en l'illustrant de bonnes pratiques développées dans les communes au travers des conventions et de ses avenants.

Hadiel Holail
Cabinet du Secrétaire d'Etat
en charge de la Mobilité
hholail@delille.irisnet.be

Les communes seront toutes informées par le Secrétaire d'Etat à la mobilité, Bruno De Lille, des différentes possibilités de financement via les avenants. Toutes les demandes des communes seront analysées en tenant compte des limites budgétaires de la Région. Si vous avez des questions ou des suggestions, n'hésitez pas à contacter Mme Hadiel Holail (hholail@delille.irisnet.be), au cabinet du Secrétaire d'Etat en charge de la mobilité ou M. Pierre-Jean Bertrand (pjbertrand@mrbc.irisnet.be), à Bruxelles Mobilité.



“ TOOLBOX MOBILITÉ, POUR VOUS SERVIR ”

Pour favoriser le développement par les communes ou d'autres acteurs de projets de mobilité limitant la trafic de transit, la Région a développé un kit d'outil appelé « Toolbox Mobilité » et met à disposition des communes un coach.

La protection des quartiers résidentiels contre le trafic de transit dans le but de favoriser la qualité de vie est un objectif que se sont fixés depuis des années tant le Gouvernement bruxellois que les différentes communes de la Région. Cet objectif se retrouve, entre autres, dans le Plan régional de Développement Durable (PRDD), le Plan Iris II et les Plans communaux de Mobilité. En effet, le trafic de transit est une source de désagréments : nuisances sonores, pollution atmosphérique, insécurité routière et diminution de la qualité de l'espace public.

Pourtant, lorsque des mesures plus volontaristes sont prévues dans des plans de circulation de quartier ou dans les plans communaux de mobilité, les réactions des habitants et des commerçants sont souvent négatives.

Afin d'aider les communes mais également les groupes d'habitants, les comités de quartier, les associations d'habitants et commerçants à mieux développer des projets visant à endiguer

le trafic de transit dans les quartiers, à y améliorer la convivialité et donc la mobilité durable en général, Bruxelles Mobilité a élaboré la « Toolbox Mobilité ».

UNE BOÎTE À OUTILS AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Véritable boîte à outils, destinée à encourager et accompagner les Bruxellois à chaque phase de l'élaboration d'un projet et facilement accessible depuis un site internet, la « Toolbox Mobilité » se compose de divers outils pratiques dont les objectifs sont, d'une part, de crédibiliser les aménagements et mesures volontaristes aux yeux d'une série de publics concernés dont les autorités communales, les riverains et les commerçants, et, d'autre part, de renforcer les connaissances et la motivation des administrations régionales et communales ainsi que des associations d'habitants et de commerçants en leur procurant des outils pratiques et concrets afin de les guider dans la réalisation et la communication de leur projet.

Ceci s'inscrit dans la logique définie par le Plan Iris II, le plan de mobilité de la Région, qui est de rendre les rues et quartiers de la capitale plus vivables, en réduisant le trafic de transit, en augmentant l'utilisation du vélo, en multipliant les espaces pour les piétons, et en rendant le transport public le plus agréable possible.

Concrètement, la « Toolbox Mobilité » comprend une brochure de sensibilisation, un site Internet, un e-guide, un PowerPoint, des vidéos. Le Mobility Coach complète la Toolbox par un soutien humain, à même de faire connaître ces outils et d'en faciliter l'appropriation.

UN APPEL À PROJETS POUR LANCER L'INITIATIVE

Bruxelles Mobilité a lancé le 17 avril 2012 un appel à projet ouvert à tous : communes, habitants, comités de quartier, etc. L'objectif de cet appel à projet (dont la deadline avait été fixée au 10 juin 2012) est d'inviter les citoyens à proposer un projet qui favorise la diminution du trafic



de transit, invite aux modes de déplacements alternatifs à la voiture (marche à pied, vélo, transport public) ou, améliore la convivialité et la qualité de vie dans les quartiers tout en ayant un impact sur la mobilité de ceux-ci.

Six projets favorisant la diminution du trafic de transit ou la convivialité et la qualité de vie dans les quartiers tout en ayant un impact sur la mobilité de ceux-ci seront retenus dans le courant du mois de juin par un jury composé entre autres de représentants de Bruxelles Mobilité et du cabinet du Secrétaire d'Etat Bruno de Lille. Le Moniteur de la Mobilité ne manquera pas de présenter les projets retenus dans un prochain numéro.

Les critères de sélection sont les suivants : la qualité du projet, son potentiel de contribution substantielle à la diminution du trafic de transit, au report modal, à la rationalisation du transport motorisé, à l'augmentation de la convivialité dans le quartier, l'intention d'associer au projet différents partenaires (école, commerçants, navetteurs, commune, etc.) ainsi que la pertinence du périmètre d'intervention.



UN MOBILITY COACH AU SERVICE DES PORTEURS DE PROJETS

Le Mobility Coach assistera intensivement les porteurs de projets sélectionnés. Il leur apportera aide et conseils, à la fois sur le plan technique, administratif ou de l'animation. Il s'agira par exemple de guider les habitants d'un quartier à la collecte de données et de leur fournir, de les assister à la réalisation d'un comptage de trafic, de mettre un expert en mobilité à leur disposition pour certaines analyses ou de les accompagner dans leurs démarches auprès de la commune.

Le Mobility Coach sera aussi la personne relais entre les porteurs de projets locaux et les acteurs de projets transversaux comme les quartiers durables, les quartiers verts, les Contrats de Quartiers, cela afin d'obtenir une approche intégrée et durable de la mobilité.

Il travaillera en étroite collaboration avec les conseillers en mobilité des 19 communes, les associations d'habitants, les associations de commerçants, la Région et tous autres acteurs bruxellois. Il se positionne comme la personne ressource et le lien entre eux.

Il ouvrira donc aux citoyens un réseau de personnes et de projets aux objectifs similaires.

Pour remplir la mission du Mobility Coach, Bruxelles Mobilité, suite à un appel d'offre publique, a mandaté le bureau d'études 21 Solutions. Julie Bérard, en collaboration avec ses collègues, experts

en matière de méthodes participatives et d'accompagnement de projets citoyens, est la Mobility Coach qui accompagnera les porteurs de projets locaux à la mise en place de leur projet pendant un an.

METTRE EN ŒUVRE LE CHANGEMENT

Nous aspirons tous à des quartiers où séjourner est agréable et sécurisant. Or, l'augmentation régulière du trafic a une incidence sur la qualité de vie et la convivialité des quartiers. Il est dès lors important pour les Bruxellois de se réappropriation l'espace public dont ils sont les usagers au quotidien. En développant un projet de mobilité, les habitants peuvent eux-mêmes influencer positivement et de manière durable l'espace public qu'ils partagent avec leurs voisins, et réagir avec eux face à l'augmentation du trafic de transit. Cette « boîte à outils » conçue par Bruxelles Mobilité a pour but d'informer, d'inspirer, d'aider les citoyens à mettre en œuvre un projet visant à améliorer la mobilité dans leur quartier. Nous sommes tous les moteurs d'un changement positif dans notre quartier, notre commune, notre ville !

Pour plus d'informations, visitez le site web [Toolbox Mobilité](#) et la page [Facebook](#) ou contactez la Mobility Coach au : 02 / 204 19 27.

Julie Bérard - Mobility Coach
Chargée de Projets chez 21 Solutions
jberard@mrbc.irisnet.be



Banderole à St-Josse
« St-Josse teste sa mobilité »



À Schaerbeek, le carrefour Renkin-Verhas



À Schaerbeek, le carrefour Renkin-Verhas



À Schaerbeek, la place Lehon

DEUX EXEMPLES D'INITIATIVES

1. À Schaerbeek, à proximité de la maison communale, un projet portant sur l'ensemble d'un quartier a démarré sur base d'une demande d'un comité local. Il portait essentiellement sur la suppression du trafic de transit et la réduction des vitesses des voitures. Ceci a poussé la commune à proposer à la Région de le traiter en tant que « quartier d'initiative », dans lequel diverses opérations sont entreprises en matière de logement, d'espace public, d'équipements (crèches, salles de rencontres,...) et d'activités sociales et culturelles.

Le projet a donc été accompagné par différents services de la commune et de la Région. L'officier de police chargé de la circulation a également participé activement aux réunions. Après concertation dans le cadre de la demande de permis d'urbanisme, un accord est intervenu sur le plan de circulation, qui a depuis lors été mis en œuvre. On a pu mesurer par la suite une diminution sensible tant du trafic de transit que des vitesses pratiquées. La mise en place d'une zone 30 et la transformation en zone résidentielle de la Place Lehon, donnent toute

priorité aux piétons et permettent aux enfants de jouer. Les rues ont pris un aspect plus convivial grâce à des interventions localisées (les carrefours surtout) et grâce à l'installation de jardinières, entretenues par les riverains.

2. À Saint-Josse, dans un quartier très dense de 1 km² environ, bordé de voies inter-quartiers (chaussée de Louvain, chaussée de Haecht,...), un important trafic de transit provenant des voiries larges s'engouffrait dans les rues étroites en direction de la place Madou et du quartier européen, en évitant les voies plus importantes, trop congestionnées. Le PCM (Plan Communal de Mobilité) élaboré entre 2000 et 2002 visait à faciliter le passage des lignes de transport public et à favoriser les déplacements à pied et à vélo. Pour cela, il fallait réduire le trafic automobile. Le principe de boucles de circulation, créées à l'aide de quelques mesures localisées, a été adopté. De nombreuses rues étant à sens unique, les modifications de sens pour empêcher le transit tenaient du casse-tête, l'inversion d'une section obligeant à en inverser d'autres (comme les dominos qui basculent). Le projet du PCM était

ambitieux et pouvait appeler des ajustements mineurs. Son côté radical risquait également de provoquer des remous sur les voies situées en amont, à Schaerbeek. Pour ces raisons, la commune a décidé de tester le système pendant six mois (avec un premier bilan à trois mois). Le test, accompagné d'une évaluation scientifique, permettrait d'apporter aux autorités les données objectives pour la prise de décision.

Une agence de communication a eu pour mission d'informer les habitants, les commerçants et les navetteurs et un bureau spécialisé en mobilité en a évalué les effets physiques et sociaux. Le test a montré les effets positifs de la mesure : une baisse du trafic de 24% le matin (la période du jour la plus chargée) et de 16% à l'heure de pointe du soir, soit une réduction d'au moins 600 véhicules par heure. Il a également mis en évidence les reports sur d'autres voiries. 1340 enquêtes ont été réalisées par interviews auprès des habitants, commerçants, écoles, et usagers de la STIB : 70% des interviewés considèrent que la situation est soit identique soit meilleure qu'avant.



“ LA QUALITÉ DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS EN QUESTION ”

Le 26 avril dernier, l'IBSR organisait, avec la participation active des membres du Groupe de Travail fédéral « Statistiques d'accidents », une journée d'étude sur la qualité des statistiques d'accidents de la route. Cette journée était l'occasion pour le groupe de travail de marquer une décennie d'existence et de faire connaître son travail. En voici le compte rendu...

Le but de la journée était double : d'une part, pointer et expliquer les faiblesses de la base de données officielle des accidents corporels et, d'autre part, présenter les solutions envisageables, notamment en matière de localisation des accidents, de détermination des facteurs d'accidents, d'encodage des données et de recueil d'informations sur les victimes des accidents.

LES OBSTACLES À LA QUALITÉ DES DONNÉES

Dans un premier temps, les experts ont fait le point sur les étapes de création et les dysfonctionnements de la base de données officielle des accidents corporels.

Les informations collectées par les policiers à l'aide du Formulaire d'Analyse des accidents de la Circulation (FAC) constituent la matière première de cette base de données. Trois acteurs interviennent à tour de rôle pour en améliorer la qualité. La Police Fédérale, tout d'abord, centralise les formulaires et effectue différents contrôles de qualité. Elle transmet, ensuite la base de données à la Direction Générale Statistique et Information Economique (DGSIE) du SPF Economie qui réalise quelques corrections, et rectifications (certaines personnes initialement renseignées comme légèrement ou grièvement blessées décèdent finalement dans les 30 jours suivant l'accident). Cette étape est rendue possible grâce à la collaboration des parquets qui fournissent l'information sur les personnes mortellement blessées, c'est-à-dire les personnes décédées chez elles ou à l'hôpital dans les 30 jours suivant l'accident.

Grâce à son utilisation quotidienne de la base de données, l'IBSR a pu dresser un aperçu des possibilités et faiblesses des statistiques disponibles.

Parmi les atouts de la base de données, il y a évidemment sa taille: plus de 40 000 accidents sont enregistrés chaque année et une centaine de variables sont collectées. La source d'informations est donc colossale et le nombre potentiel d'analyses et de croisements de variables quasi infini. Des variables comme l'âge, le sexe et le type de véhicule des personnes impliquées ou encore

le moment de l'accident (heure, jour, mois) peuvent être utilisées avec confiance et sont très instructives. Elles permettent, entre autres, de cibler des campagnes de sensibilisation ou de répression.

La base de données des accidents corporels présente également quelques lacunes, dont la principale est certainement le sous-enregistrement. Ce problème est principalement dû au fait que

PARTICIPEZ À NOTRE ENQUÊTE EN LIGNE ET TENTEZ DE REMPORTEZ UN DES NOMBREUX CADEAUX !

Vous êtes en possession d'un permis de conduire B ?

Alors rendez-vous sur :
<http://kwiksurveys.com?u=ibsr> ou bien sur le site de l'IBSR :
<http://www.ibsr.be> et complétez le questionnaire en ligne
avant le 1^{er} Octobre 2012 pour pouvoir participer au concours !

A GAGNER

Photos non contractuelles

GO FOR ZERO
NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ



les usagers impliqués dans un accident corporel ne déclarent pas systématiquement l'accident aux services de police. Le nombre de victimes de la circulation est donc sous-estimé, et par là même l'ampleur du coût sociétal de l'insécurité routière.

La localisation des accidents pose également problème. Si l'analyse est tout à fait réalisable jusqu'au niveau communal, elle demande au niveau « infracommunal » un fastidieux travail notamment effectué par les Régions flamande et wallonne. Malheureusement l'information ne remonte pas au niveau fédéral et ne profite donc pas à l'ensemble des utilisateurs.

La base de données ne donne pas ou peu d'informations sur les facteurs qui ont joué un rôle dans la survenue des accidents. Sur les trois principales causes de mortalité sur la route, à savoir la vitesse, le non port de la ceinture et la conduite sous influence d'alcool, seul ce dernier facteur peut être étudié grâce à la base de données des accidents.

La quatrième difficulté rencontrée avec la base de données concerne la qualité des données encodées. Celle-ci est directement liée à la qualité du formulaire utilisé. Or, le formulaire est vieux de 20 ans. Certaines variables devraient être mises à jour (on ne peut pas encoder un quad, un vélo électrique ou une voiture sans permis par exemple) et d'autres devraient être transformées pour faciliter l'encodage (l'encodage des manœuvres des usagers dans un accident en rond-point est impossible).

QUELLES SOLUTIONS POUR L'AVENIR ?

La localisation précise des accidents

La Région wallonne, la Région flamande et la Police Fédérale ont exposé leur manière de localiser les accidents et d'utiliser cette information géographique. La Région flamande parvient à localiser près de 95% des accidents et la Région wallonne près de 90% sur autoroute et sur les routes régionales, mais seulement 62% sur les routes communales. Les principaux freins rencontrés sont

des encodages incomplets (encodage sans borne kilométrique ou numéro de maison) ou des bases de données géographiques incomplètes (chemin inconnu). Une partie de ce travail de géolocalisation peut se faire de manière automatique mais près de la moitié des accidents demandent un travail semi manuel important. Toutes les parties prenantes aimeraient trouver de nouvelles solutions pour diminuer la charge de travail et augmenter la qualité de la localisation des accidents. C'est pourquoi le Groupe de Travail « Statistiques d'accidents » a décidé de mettre sur pied un Sous-Groupe de Travail « Localisation des accidents ».

Les facteurs des accidents

Avoir plus d'informations sur les facteurs ayant joué un rôle dans les accidents est évidemment la demande première de tous les acteurs en sécurité routière. Malheureusement, le formulaire statistique fournit peu ou pas de réponses sur ce thème. Le policier qui arrive plusieurs minutes après l'accident a, bien logiquement, du mal à déterminer les facteurs qui ont pu jouer un rôle. L'IBSR se penche sur ce problème depuis plusieurs années, notamment à travers différents projets, tels BART¹, MOTAC² et BLAC³ lors desquels les PV d'accidents sont analysés. Ces recherches dépendent de la qualité du matériel existant (PV, rapports d'expertise, croquis de l'accident, témoignages, etc.). La prochaine étape est d'envoyer une équipe spécialisée sur les lieux des accidents pour collecter un maximum d'informations afin de déterminer les facteurs ayant joué un rôle dans les accidents.

Qualité de l'enregistrement

Partant du constat que les manœuvres des véhicules impliqués dans un accident sont très difficilement encodables dans le formulaire actuel, le Groupe de Travail « Statistiques d'accidents » a produit un logiciel permettant aux policiers de sélectionner un schéma-type de collision. Ce logiciel, qui est encore en phase de test, a été présenté et testé en direct lors de la journée d'étude. A terme, il est appelé à remplacer

1/ BART = Belgian Accident Research Team 2/ MOTAC = MOTorcycle Accidents
3/ BLAC = BLindspot Accident Causation



les questions du FAC sur les manœuvres des véhicules. Une étude de l'IBSR, portant sur les accidents mortels sur autoroute en 2008, a mis en avant de grandes disparités entre les informations encodées dans le FAC et celles rédigées dans le PV. Des informations aussi basiques que le nombre d'accidents mortels ou de personnes décédées n'étaient pas similaires. L'étude indique aussi que des informations précieuses, absentes des FAC, sont disponibles dans les PV, comme par exemple le (non-)port de la ceinture et les résultats des prises de sang.

La place des victimes dans les statistiques

A l'heure actuelle, l'analyse des victimes des accidents de la route est limitée à une catégorisation en blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours. Cette analyse doit faire face à deux défis majeurs : le sous-enregistrement et la reconnaissance d'une grande diversité de victimes.

Afin de répondre à ces défis, un Sous-Groupe de Travail « Sous-enregistrement » a été créé par les membres du Groupe de Travail « Statistiques d'accidents ». Ce sous-groupe a effectué une première étude pilote de comparaison des données policières et hospitalières. Il apparaît que les données hospitalières connaissent elles aussi un problème d'exhaustivité. Toutefois, en dépit de ce problème, la base de données des hôpitaux compte 2,5 fois plus de blessés graves que la base de données policière. Le taux d'enregistrement des blessés graves dans la base de données officielle serait donc de moins de 40%. Ce taux d'enregistrement descendrait même à 18% pour les cyclistes. D'autres catégories sont aussi touchées comme les piétons, les deux-roues motorisés, les enfants et les personnes âgées.

Les analyses passent complètement sous silence les dommages psychologiques des accidents. Ces dommages, qu'ils touchent les personnes directement impliquées dans

un accident (usagers impliqués, passagers, témoins, etc.) ou leurs proches (parents de victimes ou d'auteurs, amis, etc.), sont totalement oubliés lorsque l'on parle des conséquences des accidents. Lors de la journée d'étude, il a été démontré, à l'aide de cas concrets, que les conséquences des accidents ne se limitent pas aux conséquences physiques mais que les relations familiales ou sociales peuvent être altérées, que les activités scolaires et extrascolaires peuvent être bouleversées, etc..

CONCLUSION

Cette journée d'étude, sur un sujet parfois technique et rébarbatif, a fait salle comble. Les présentations proposées ont été de grande qualité et sans concession sur l'ampleur des défis qui nous attendent pour disposer en Belgique d'une base de données statistiques exhaustive (comprenant tous les accidents), fiable (avec des données de qualité), ponctuelle (rapidement accessible) et enrichie (liée à d'autres bases de données comme celles des hôpitaux, des permis de conduire ou des immatriculations). Face à ces défis, l'IBSR, en tant que président du Groupe de Travail « Statistiques d'accidents » et principal utilisateur des statistiques d'accidents, a un rôle central à jouer pour mettre les acteurs impliqués autour de la table et coordonner les efforts.

Yvan CASTEELS - Yvan.casteels@ibsr.be
Nathalie FOCANT - nathalie.focant@ibsr.be
Institut Belge pour la Sécurité Routière

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	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
Service Mobilité	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@wb.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 :

jean-michel.reniers@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 :

jean-michel.reniers@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