



Sommaire

Objectif Mobilité : Anderlecht en un tour de roue	1
Charte européenne pour la Sécurité routière	4
Le comportement à risque des conducteurs	5
Mais que fait POLIS ?	6
La mobilité à la page... WWWWeb	7
Le stationnement des riverains un peu moins strict	8
La route citoyenne	8
Le SUL à l'attention des usagers	8
Les Mobility Managers	8
Agenda	9
Le brevet du cycliste à Bruxelles	10
Le chiffre du mois : zones 30? Peut mieux faire...	13
Le nouveau ASVV 2004 est arrivé	14
Parcourons la nouvelle réglementation routière	14
Les aménagements de voiries adaptés aux PMR	16

Les nouveautés de la rentrée

Avec le mois de septembre, le Moniteur de la Mobilité a décidé d'inaugurer une nouvelle rubrique, intitulée « Objectif Mobilité ». De quoi s'agit-il ? Chaque commune de la région dispose aujourd'hui d'un service mobilité chargé des missions les plus diverses : suivi de la mise en place des plans communaux de mobilité, relais d'information vers les citoyens, organisation d'activités 'mobilité'...

Nous présenterons dans les prochains numéros un portrait de ces services mobilité de chacune des 19 communes afin d'une part de leur donner un coup d'éclairage et, d'autre part, de remplir notre mission d'information, à savoir l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre tous les acteurs de la mobilité.

En outre, le Moniteur de la Mobilité devrait bientôt vous annoncer la naissance d'un petit frère baptisé « Les Cahiers du Moniteur ». Cette nouvelle publication électronique abordera une thématique plus ciblée et plus en profondeur. Il sera en quelque sorte le prolongement technique du Moniteur de la Mobilité. Le premier numéro, consacré au stationnement des riverains, devrait voir le jour dans le courant du mois de septembre. To be continued...

La Rédaction.

Objectif Mobilité

Anderlecht en un tour de roue

La Cellule Mobilité suit les grandes études de mobilité, organise des opérations de sensibilisation, assure le secrétariat des différentes commissions et met en œuvre plusieurs projets de mobilité qui sont détaillés ci-dessous.

Elle gère également au quotidien les nombreuses demandes en matière de mobilité reçues des citoyens, que ce soit des problèmes de stationnement, de vitesse, de sécurisation des traversées piétonnes ou des abords d'écoles...

Ces demandes sont soit traitées directement par les services compétents soit traitées en Commission de Mobilité et de Circulation si elles nécessitent une approche transversale.

La Commission de Mobilité et de Circulation

Cette commission se réunit tous les 15 jours et rassemble des représen-

tants de la Police, du cabinet du Bourgmestre, des services des Travaux Publics, de l'Urbanisme et de la Mobilité ainsi que leurs Échevins respectifs.

A côté de cette Commission de Mobilité et de Circulation, deux autres commissions ont été créées. Celles-ci sont composées de citoyens anderlechtois.

« Si la participation citoyenne est importante pour faire comprendre et accepter un projet de mobilité, il importe de bien la préparer, de l'évaluer et de l'utiliser aux moments opportuns car finalement un processus participatif mal mené peut nuire à lui-même et au projet politique. »

La Commission Consultative de Mobilité

Cette commission a été mise en place en juin 2003 dans le cadre du Plan Communal de mobilité. Elle constitue une sorte de Comité d'accompagne-

Par Muriel Jadoul, Conseillère en Mobilité à Anderlecht

Les acteurs

Au niveau politique, la mobilité est de la compétence de Philippe Debry, Échevin des Travaux publics, de l'Environnement et la Mobilité.

La Cellule Mobilité

La Cellule Mobilité fait partie du service Travaux Publics et est composée d'une Conseillère en mobilité et d'une assistante administrative à mi-temps. La Cellule espère se renforcer fin septembre 2004 par l'engagement d'un nouveau collaborateur.

ment citoyen, composé d'une quinzaine d'habitants, représentant les différents usagers, et siégeant soit à titre individuel soit en tant que représentant de leur comité de quartier. Cette commission se réunit à intervalles réguliers et travaille sur les mêmes documents que le Comité d'accompagnement du PCM.

La Commission vélo

Cette commission, créée en novembre 2003 par un règlement communal, est composée de 10 « cyclistes quotidiens » anderlechtois souvent membres du Gracq ou du Fietsersbond, ainsi que de représentants de la Police et du service Travaux Publics, de la Conseillère en mobilité, de l'Échevin de la Mobilité et du fonctionnaire régional « vélo ». Cette commission se réunit tous les 2 mois afin de remettre un avis sur tous les projets touchant de près ou de loin les cyclistes.

Les études

Plan communal de mobilité

L'étude du PCM, menée par le bureau *Espaces Mobilités*, a débuté en juin 2003.

Après l'approbation par le Collège des phases 1 et 2, l'étude est maintenant au milieu de sa 3^{ème} phase.

Tout au long de l'élaboration du PCM, le Collège et le bureau d'études ont veillé à ce qu'il y ait une information et une participation citoyenne la plus large possible (voir infra point sur la participation citoyenne).

Plan Directeur zone 30

L'étude du Plan Directeur Zone 30 menée par le *Bureau Groep Planning* a démarré fin août 2003. Elle est actuellement dans sa 4^{ème} phase. Les plans de la future zone 30 dans le quartier de la Roue ont été présentés à ses habitants fin juin 2004.

Afin de donner une suite à l'étude du Plan Directeur Zone 30, un appel d'offres a été lancé pour une étude de 7 mailles permettant la mise en œuvre des zones 30. L'étude devrait débuter fin septembre 2004.

Les projets

Plan de déplacement d'entreprise

Un Plan de déplacement d'entreprise pour le personnel communal a démarré en décembre 2003 à l'occasion d'un stage d'éco-conseiller au sein de la Cellule Mobilité. Une enquête mobilité a été réalisée auprès des 357 personnes travaillant sur le site de la maison communale. Cette enquête a été bien accueillie par le person-

nel puisqu'il y eut un taux de réponse plus qu'honorable de 77%. Trente personnes se sont également portées volontaires pour participer au groupe de travail du PDE.

Ce groupe de travail s'est réuni pour la première fois en mai dernier avec pour thèmes principaux le covoiturage et le thème épineux de la gestion du parking du personnel.

La prochaine réunion est prévue en septembre 2004. Différentes pistes y seront abordées afin de tenter de diminuer la part d'autosolisme dans les déplacements professionnels domicile-travail et du personnel communal.

Des fonctionnaires à vélo

Il n'est pas rare à Anderlecht de voir pointer au loin des chasubles jaune fluo au logo de la commune. En effet, 14 stewards cyclistes sillonnent au quotidien les rues de la commune à vélo et du côté de la Police, une brigade cycliste de 8 policiers a été créée.

Les déplacements professionnels des fonctionnaires communaux commencent eux aussi tout doucement à s'effectuer à vélo. Pour ce faire, 32 vélos de service (dont 5 électriques), répartis dans les différents services, sont à leur disposition.

Afin d'également encourager les fonctionnaires à venir à vélo au travail, une indemnité kilométrique de 0.15 € leur est accordée depuis janvier 2004.

Enfin, cerise sur le gâteau, des douches et des vestiaires pour les fonctionnaires cyclistes seront prochainement aménagés au sein de la maison communale.

Sentiers et chemins à Neerpede

A Anderlecht, en passant de l'autre côté du ring, vous découvrez des paysages bucoliques composés de champs, de prairies, d'étangs ...et cela en Région bruxelloise !

Plusieurs sentiers et voies publiques à caractère rural ont récemment été remis en valeur par le service des Travaux Publics au bénéfice de la mobilité lente.

De plus, afin de mieux faire connaître la campagne anderlechtoise au grand public, plusieurs circuits de balade ont été étudiés pour les différents modes doux : piétons, cyclistes, VTT, cavaliers, sans oublier les personnes à mobilité réduite. Ces circuits ont été définis suite au travail sur le terrain d'un stagiaire conseiller en environnement et en collaboration avec l'éco-conseiller, la Conseillère en mobilité, l'Échevin de la Mobilité et différents acteurs concernés. Il nous reste maintenant à effectuer le travail de balisage.



La participation citoyenne comme garant du succès d'un projet (source : commune d'Anderlecht)

Sens Uniques Limités (SUL)

Le plan de panneautage des SUL et les mesures d'accompagnement pour les mettre en œuvre ont été réalisés en collaboration avec différents acteurs.

La réalisation du Plan de panneautage a été confiée à la Direction Trafic de la zone de police Midi.

Celle-ci a reçu une fameuse aide dans son travail de la part des membres de la Commission vélo qui ont répertorié sur tableau Excel toutes les rues à sens unique en y indiquant une série de données (largeur, stationnement,...).

De son côté, la Conseillère en mobilité a également testé sur le terrain les futurs SUL et proposé des aménagements complémentaires pour leur mise en place en fonction des recommandations de l'IBSR.

Les plans de panneautage ont été débattus et approuvés en Commission vélo et ensuite en Commission de Mobilité et de Circulation.

La dernière étape consiste en l'approbation de ces plans par le Collège.

La sensibilisation

Opération Dring Dring

En 2003 et 2004, 5 écoles (200 élèves en tout) ont participé à l'opération « A vélo à l'école ». Afin de préparer au mieux les élèves, la commune octroie un subsidie de 50 % pour la formation de vélo-école donnée par *Pro Vélo*. Trois écoles l'ont reçu cette année.

Depuis 3 ans, la commune participe également à la journée « A vélo au travail » avec une bonne cinquantaine de fonctionnaires communaux ainsi que quelques extérieurs.

Dimanche sans voiture

Cela va faire la 3^{me} année qu'à l'occasion du dimanche sans voiture la commune propose à ses habitants de se réapproprier leur rue en y organisant des barbecues et des animations de quartier. La commune apporte une aide logistique pour l'organisation de cet événement. Le 21 septembre 2003, nombreux sont ceux qui répondirent à cet appel. Il y eut 22 fêtes de quartier rassemblant en tout plus de 2000 personnes.

De plus, depuis 2003, un pôle vélo est organisé à la Place de la Vaillance comportant un rallye vélo organisé par le service prévention, un vélotour guidé par le *Gracq* et le *Fietzersbond*, un parcours d'habileté à vélo pour les enfants, et des locations et réparations de vélos par la commune.

La participation citoyenne

Nous veillons à assurer une participation citoyenne la plus large possible dans les différents projets de mobilité.

Tous les projets de mobilité, y compris les aménagements d'espaces publics, sont présentés à la population lors d'une réunion d'information en soirée.

Tout au long des différentes étapes du PCM nous avons également veillé à informer et consulter la population.

Au démarrage de l'étude en juin 2003, sept réunions d'information - consultation ont été organisées dans les quartiers d'Anderlecht.



L'approche participative... et ses aspects didactiques (source: commune d'Anderlecht)

En mars 2004, lors de la 1^{re} enquête publique, à la demande de la Plate-forme Interquartier, 4 réunions de quartier et 1 réunion de synthèse ont été organisées en collaboration avec André Drouat, Echevin de la Participation et ses services.

L'animation de ces réunions a été assurée par *Inter-Environnement Bruxelles* et le *BRAL* selon une méthode originale. Suite à un exposé « classique » du contenu de l'étude et une séance de questions-réponses, l'assemblée est divisée en sous-groupes pour travailler suivant une méthodologie participative.

Cette démarche a permis de recueillir un maximum d'avis et de donner plus facilement la parole à chacun.

Parallèlement à cette réunion, une exposition sur les grandes options du PCM s'est tenue dans le hall de la Maison communale.

Cette même procédure est prévue pour la 2^{me} enquête publique avec probablement 4 lieux d'exposition au lieu d'un seul.

La mobilité : un thème porteur de participation citoyenne...

Ces réunions publiques rencontrent toujours un vif succès. Près de 300 personnes ont participé aux différentes réunions de l'enquête publique du PCM, une centaine à la réunion de zones 30 à la Roue...

Nous veillons toujours à bien annoncer ces réunions à l'aide de différents moyens de communication : toutes-boîtes, annonce dans « Passe-Partout », article dans le journal communal...

Ces réunions sont souvent l'occasion pour les citoyens de pouvoir s'adresser directement aux pouvoirs publics et de leur faire part de leurs problèmes qui dépassent souvent le seul domaine de la mobilité.

Ces réunions permettent d'expliquer aux citoyens l'objectif final d'un projet de mobilité et les effets que celui-ci peut entraîner. De son côté, le citoyen a l'occasion de réagir sur ce projet en donnant son avis.

Nous pouvons également espérer que ces réunions fassent réfléchir le citoyen sur sa propre façon de se déplacer.

...mais avec ses limites

Cependant, il n'est pas toujours aisé lors de ces réunions de canaliser et de rendre constructif le débat. Ce sont souvent les avis négatifs qui ressortent le plus fort.

Il y a également un grand frein au changement même si la population n'est pas satisfaite de la situation actuelle.

Un projet de mobilité fort avec ses contraintes en terme de déplacement et de stationnement automobile recevra à coup sûr une salve de critiques alors qu'en fin de compte il donnera une meilleure qualité de vie à tous et pourra être reconnu comme tel.

Dans quelle mesure faut-il donc suivre les avis émis en réunion ? Dans quelle mesure également ces avis sont-ils représentatifs du sentiment de l'ensemble de la population ? Comment arriver à avoir un débat constructif et éviter de tomber dans le poujadisme ? Autant de questions que je me pose encore...

En conclusion, si la participation citoyenne est importante pour faire comprendre et accepter un projet de mobilité, il importe de bien la préparer, de l'évaluer et de l'utiliser aux moments opportuns car finalement un processus participatif mal mené peut nuire à lui-même et au projet politique.

Info :

Cellule mobilité, Muriel Jadoul

02/558.08.16 (**numéro de téléphone provisoire : 02/556.31.50**)

1, Place du Conseil à 1070 Anderlecht (**adresse provisoire : rue du Transvaal, 21**)

Mobilite1070@anderlecht.irisnet.be

Le saviez-vous ?

Par Jean-Michel Reniers, AVCB, d'après Polis Network News

routière lors d'une cérémonie organisée par le vice-maire de Londres, en présence de représentants de la Commission européenne. Les signataires de cette charte s'engagent à contribuer à l'objectif européen de

En échange de leur engagement, les signataires de la charte pourront notamment utiliser le label européen « Sécurité routière » lors de leurs actions en faveur de la sécurité routière.

Charte européenne pour la Sécurité routière

Bien que le nombre de tués sur les routes ait presque diminué de moitié au cours des 30 dernières années, il n'en reste pas moins que l'Europe des 15 relève chaque année 40.000 tués et 1,7 millions de blessés sur ses routes.

réduction de moitié du nombre de victimes de la route d'ici 2010. La Région de Bruxelles-Capitale figure au nombre des signataires. Pour rappel, lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale qui se sont tenus en novembre 2003, la région s'est engagée à réduire de 33% le nombre de décédés 30 jours et blessés graves pour 2006 et de 50% pour 2010 (par rapport aux données moyennes des années 1998, 1999 et 2000) pour répondre aux recommandations européennes en la matière. La consultation des conclusions de ces Etats-Généraux et des recommandations qui en ont émané peut se faire en ligne à l'adresse suivante :

Les réseaux POLIS (voir article par ailleurs) et ACCES-EUROCITIES, qui au travers de leur campagne SAFE (Safety Actions For Europe) soutiennent le programme d'actions pour la sécurité routière de la commission européenne et encouragent les pouvoirs locaux à signer la charte européenne pour la sécurité routière, organiseront prochainement d'autres cérémonies de signatures de la charte et invitent donc les pouvoirs locaux qui le souhaitent à prendre contact avec eux. La charte est consultable en ligne à l'adresse suivante : http://www.europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter/doc/charter_text_fr.pdf



Qui a signé la charte jusqu'à présent ?

Aberdeen, Barcelone, Birmingham, Brno, La Région de Bruxelles-Capitale, Cologne, Gênes, Gand, Göteborg, Greater London Authority, le Hampshire, Helsinki, Karlstad, Cracovie, le Lancashire, Leeds, Lille, London Borough of Bromley, London Borough of Camden, London Borough of Ealing, London Borough of Merton, Lyon, Manchester, Prague, Riga, la Thessalonique, Vienne, la Région wallonne, le West Sussex County Council.

Le 7 avril dernier, à Londres, 30 villes et régions d'Europe ont signé la Charte européenne de la Sécurité

<http://www.avcb.be/mati/mob/cont/pres.htm>

Contact : <http://www.polis-online.org/Admin/SAFE.htm>

Les comportements à risque du conducteur sous toutes leurs coutures

Par Erik Caelen, AVCB

Pour 2010, la région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à réduire de 50 % le nombre de décédés et de blessés graves de la circulation par rapport aux chiffres moyens de 1998, 1999 et 2000.

Les groupes de travail créés à cette fin ont formulé une cinquantaine de propositions qui peuvent être classés sous un des trois E: Engeneering (Infrastructure), Education (Information-sensibilisation) et Enforcement (contrôle-répression). Pour influencer effectivement le comportement, une combinaison de ces trois sortes de mesures s'avère nécessaire. Aux Pays-Bas, le Ministère « Verkeer en Waterstaat » a publié récemment une étude très intéressante à ce sujet.

L'Université de Leiden (NL), à la demande de l'AVV (Adviesdienst Verkeer en Vervoer), a effectué une étude afin de mieux connaître les facteurs qui sont à l'origine d'un comportement dangereux au volant.

Les conclusions et recommandations principales de l'étude sont les suivantes :

1. On peut distinguer des groupes de personnes qui, par leur comportement, sont impliqués plus souvent dans des accidents.

L'étude démontre que des usagers qui commettent de nombreuses infractions et des fautes dangereuses sont également beaucoup plus souvent impliqués dans des accidents de roulage.

AVV recommande dès lors de donner la priorité à l'identification de ces personnes.

Si on transpose cette constatation dans le contexte belge, nous regretterons que cette recommandation n'ait pas été prise en compte dans le cadre de l'introduction du nouveau système de Perception Immédiate. Plus dommage encore, la loi ne précise pas ce qu'il faut faire avec les Perceptions Immédiates après que

le contrevenant ait payé. Il est par conséquent impossible de retrouver les récidivistes.

2. Les usagers ne se rendent pas suffisamment compte que commettre une infraction est dangereux.

Les excès de vitesse ne sont pas considérés comme un grand risque par les personnes interviewées. Rouler vite est permis et le plus souvent pas dangereux est la norme informelle parmi les automobilistes. Cependant, cette étude confirme qu'il existe un lien entre un excès de vitesse, même très léger, et l'implication dans un accident.

AVV formule la recommandation d'organiser des contrôles avec interception, même pour les infractions légères, combinées à une information du motif de l'interception (sensibilisation).

3. Il faut prêter une attention particulière aux jeunes automobilistes, et en particulier ceux du sexe masculin.

Les statistiques des accidents démontrent que les jeunes automobilistes sont souvent impliqués dans des accidents. L'enquête démontre également que ces jeunes commettent souvent des infractions. Les infractions sont aussi régulièrement commises par des hommes qui ont entre 30 et 40 ans, tandis que chez les femmes, on observe une diminution du nombre d'infractions commises.

Il est recommandé de prêter plus d'attention aux risques liés à des infractions (même des petites) dans le cadre des cours de conduite. Un comportement particulièrement sévère vis-à-vis des nouveaux chauffeurs peut éviter qu'ils considèrent les infractions comme une habitude.

Dans ce domaine, la Belgique doit encore parcourir un long chemin. Le permis de conduire "en étapes" n'a, par exemple, toujours pas été introduit.

4. Des fautes graves sont également à l'origine des accidents.

L'étude a mis en exergue un rapport entre le fait de commettre une faute grave et l'implication dans un accident. Il s'agit surtout d'erreurs dans l'évaluation des risques.

Il est recommandé d'encourager les entraînements à la reconnaissance de dangers.

En Belgique, la conduite défensive est déjà abordée dans le cadre des cours de conduite, mais on en tient encore insuffisamment compte lors de l'examen pratique.

5. Le manque d'attention et les erreurs ne semblent pas directement être des facteurs de danger.

Les erreurs dues à un manque d'attention et les oublis ne ressortent pas de l'enquête comme des facteurs liés aux accidents. Le manque d'attention et les erreurs sont encore moins dangereux si la route est aménagée selon les principes du "self explaining road".

L'AVV recommande dès lors de continuer à encourager l'application du concept des "routes durablement sûres".

L'IBSR élabore des fiches thématiques pour approfondir et détailler les recommandations des Etats-Généralux de la Sécurité Routière dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Bien entendu, il convient de considérer les résultats de cette enquête avec la plus grande prudence. En effet, il s'agit de "comportements rapportés spontanément" et pas de "comportements effectifs" et nous devons tous admettre que nous essayons de donner la meilleure image possible de nous-mêmes. Néanmoins, l'étude est très intéressante: d'une part, parce qu'elle répertorie certains phénomènes et d'autre part, parce qu'elle confirme nos présomptions et en fournit en outre les preuves scientifiques.

Plus d'infos: www.rws-avv.nl

Mais que fait POLIS ?

Par Jean-Michel RENIERS, AVCB

Depuis plus de 10 ans, le réseau européen POLIS assure la diffusion d'informations relatives au transport et à la mobilité, notamment en milieu urbain. Au-delà, il se veut également être un acteur à part entière dans la recherche et le développement de solutions de transport innovantes et développe aujourd'hui ses capacités de lobbying auprès de la Commission européenne. Retour sur un acteur incontournable en matière de politique européenne des transports.

Le réseau POLIS, créé en 1989, avait initialement pour objectif d'accroître l'expertise des villes et régions d'Europe en matière de systèmes télématiques de transport. Pour ce faire, POLIS a développé au fil des années un réseau de partenaires de plus en plus étendu et des mécanismes d'échanges de bonnes pratiques. Son expérience en la matière l'a naturellement amené à coordonner des projets européens de pointe relatifs notamment aux systèmes intelligents de transport, à la gestion du trafic ou encore aux systèmes d'information du public. Non content d'être devenu une référence en matière de télématique, le réseau a ensuite petit à petit élargi son domaine d'expertise. L'introduction de la notion de mobilité durable dans ses travaux l'a conduit à étudier, par exemple, les notions de réduction du bruit des transports, de qualité de l'air, de véhicules propres, de car sharing ou encore de tarification de la route.

Des activités variées

La plate-forme POLIS, qui compte aujourd'hui 66 membres¹ issus des 4 coins de l'Europe et dont la Région de Bruxelles-Capitale fait partie, monte des conférences, anime des groupes de travail thématiques et produit des publications en vue de favoriser les échanges de bonnes pratiques et renforcer les partenariats. Par ailleurs, le réseau entretient des contacts étroits avec le monde de l'industrie et de la recherche scientifique afin de rester au contact des dernières innovations. Cette veille technologique permet à POLIS d'assurer la diffusion d'information concernant les systèmes et services de transport

Les groupes de travail thématiques

Les groupes de travail thématiques poursuivent **trois objectifs majeurs**:

- A. assurer la diffusion des succès-stories
- B. identifier les besoins pratiques et politiques des villes et régions en matière de politique des transports
- C. développer le dialogue avec la Commission européenne

Quatre groupes ont vu, ou vont voir, le jour:

1. Transport et Sécurité
2. Systèmes de transport intelligents
3. Transport et environnement
4. Transport et dimension sociale

les plus innovants et d'en encourager l'implémentation.

Plusieurs membres POLIS font également partie, ou ont fait partie, de projets européens dans des domaines aussi divers que le transport public de passagers, la distribution de marchandises en milieu urbain, la

gestion du trafic et l'information des utilisateurs ou encore la tarification routière. Ces projets qui combinent pour bon nombre d'entre eux l'utilisation de systèmes de transport intelligents et l'intégration de politiques de transport durables assurent une expertise grandissante du réseau et de ses membres.

L'action politique

Les connaissances techniques des membres du réseau permettent également aujourd'hui à POLIS d'émettre des recommandations politiques à l'attention des représentants politiques locaux, régionaux et européens, en y intégrant les ingrédients stratégiques indispensables au développement de politiques de mobilité urbaine durables.

Au travers de son groupe politique, de sa plate-forme de recherches urbaines et de son forum 'recherche et éducation', le réseau fournit aux décideurs des informations et des outils stratégiques en vue d'améliorer les politiques de transport en Europe, et ce à tous les échelons de pouvoir.

Le Forum 'recherche et éducation' vise la promotion des partenariats entre les centres de recherche, les instituts de formation et les membres du réseau POLIS afin de développer le dialogue et les échanges et travailler conjointement au niveau européen.

Le groupe politique, mis en place en 1999, donne la possibilité aux élus locaux européens de partager leurs visions politiques en matière de transport urbain. L'objectif est de pouvoir ainsi émettre des avis et des recommandations et atteindre un poids suffisamment important que pour attirer l'attention des médias et des décideurs au niveau européen.

La plate-forme de recherche urbaine, qui associe également des designers, des architectes et des planificateurs urbains, a été développée par POLIS afin d'établir un dialogue entre les villes et régions et les autres acteurs de la planification urbaine (industries, opérateurs de transport, secteur énergétique...) de manière à créer un réel agenda des recherches relatives aux transports urbains et s'assurer que ce dernier tienne compte des préceptes liés au principe de transport urbain durable. Par ce biais, cette plate-forme espère bien esquisser une vision partagée par tous de ce que pourraient être les systèmes de transport urbain dans le futur et ainsi pouvoir proposer à la Commission européenne des axes de travail dans ses programmes de recherches et développement.

Le réseau européen POLIS, dont le site Internet regorge d'informations intéressantes, devrait à l'avenir poursuivre son travail de recherche et renforcer encore son activité de lobbying politique. En effet, l'intégration de la notion de transport durable dans le développement des politiques de transport aux échelons locaux et européens prônée par POLIS représente aujourd'hui un enjeu majeur et un défi pour l'avenir.

Contact et information

<http://www.polis-online.org>

e-mail: polis@polis-online.org

(1) On retrouve des villes, des régions, des organisations de transport en commun, des centres de recherches

(2) Pour plus d'information concernant ces projets européens, nous vous conseillons la visite du site internet de POLIS : <http://www.polis-online.org>

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



<http://www.wallonie.be>

Une grande partie du site officiel de la Région wallonne est consacrée au Transport et à la Mobilité. Ce thème est décliné en quatre volets : les enjeux, la pratique, la connaissance et les initiatives. Ce site se veut avant tout une porte d'entrée vers le monde de la mobilité en Wallonie et en Belgique puisqu'on y retrouve une série de renvois vers d'autres sites.

Les enjeux sont axés sur la mobilité, la sécurité routière, la santé, l'environnement et le développement durable et posent la question de la nécessaire conciliation entre ces différents aspects.

La mobilité à la page...wwweb !

Dans sa partie 'En pratique', le site aborde, sous la forme de conseils pratiques, la problématique des déplacements au quotidien : transports en commun, déplacements domicile-travail ou scolaires, le déplacement

des PMR, le transport de marchandises...

Wallonie.be collationne également une intéressante série de liens vers les sites internet d'acteurs de la mobilité en Wallonie et en Belgique: la Région wallonne, les communes, l'Union européenne, l'Etat fédéral, les associations de motocyclistes, de PMR, d'usagers des transports en commun, de cyclistes... En outre, vous découvrirez une liste des centres de recherches ou d'information spécialisés dans les questions relatives à la mobilité ainsi que des informations concernant les formations aux métiers de conseiller en mobilité et de gestionnaire des transports.

Enfin, dans sa rubrique 'initiatives', le site illustre l'activité de la Région wallonne à l'aide de projets qu'elle a développés : semaine de la mobilité, RAVEL, centre de documentation et de diffusion en mobilité, plans de déplacements scolaires ou d'entreprises, car-sharing...

Bref, vous l'aurez compris, cette adresse web constitue un excellent outil pour qui veut avoir un aperçu d'ensemble des questions liés à la mobilité et permet à tout un chacun d'approfondir un point particulier grâce aux nombreux liens que recèle le site.



<http://www.polis-online.org>

Retrouvez sur ce site toutes les informations concernant le réseau européen POLIS dont il a été question dans un article de ce Moniteur de la Mobilité. Vous pourrez y découvrir également un agenda des événements européens relatifs à la mobilité (séminaires, formations, conférences...) ainsi qu'une page de liens vers des institutions, associations ou organismes européens actifs en la matière.

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

Du changement sur <http://www.avcb.be>

Les pages « mobilité » du site de l'Association de la Ville et des Communes de la Région ont été restructurées. Un meilleur découpage en quatre catégories (Information - Sensibilisation - Éducation / Infrastructures / Contrôle - répression / Réglementation) a été effectué pour plus de clarté et de lisibilité. Allez donc y jeter un œil !

Le stationnement des riverains un peu moins stricte

Par Erik Caelen, AVCB

A la veille des congés d'été, plusieurs réglementations relatives à la circulation routière ont été modifiées. Une de ces modifications assouplit les règles relatives à la délivrance et à l'utilisation de la carte riverain.

Le programme "Dialogue Stationnement", mis sur pied au milieu des années '90 par la Région de Bruxelles-Capitale et coordonné par l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, avait déjà démontré que la réglementation relative au stationnement des riverains n'était pas satisfaisante. Il y avait entre autres un problème avec la définition de la résidence principale et le nombre de cartes pouvant être délivrées.

L'arrêté ministériel du 3 mai 2004 (M.B. du 21 mai 2004) modifiant l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 concernant la carte riverain tente d'y remédier.

Qu'est-ce qui a changé?

- Depuis le 1^{er} juin 2004, les communes décident elles-mêmes du nombre de cartes délivrées par unité d'habitation.
- Une déclaration sur l'honneur selon laquelle le demandeur et les personnes habitant sous le même toit déclarent ne pas pouvoir disposer d'un garage à moins de 400 mètres de l'habitation, n'est plus requise.
- La carte riverain peut également être délivrée sous forme de vignette.

Les cartes riverains délivrées avant le 1^{er} juin restent valables jusqu'à la date mentionnée sur la carte.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

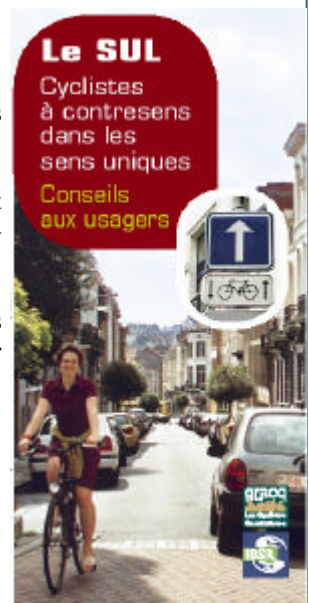
Suite à la mise en oeuvre de cette nouvelle réglementation, nous éditerons au cours du mois de septembre une brochure qui présentera aux gestionnaires de la voirie toutes les formes du stationnement des riverains. Cette brochure constituera le premier numéro d'une nouvelle série:

"Les Cahiers du Moniteur de la Mobilité".

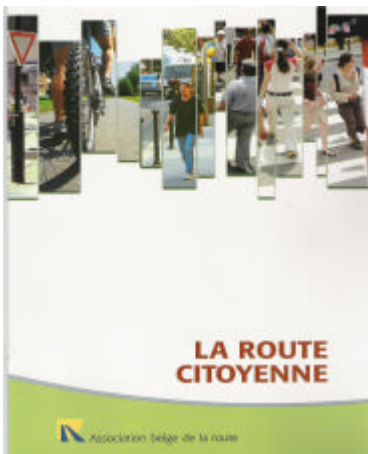
Le SUL à l'attention des usagers

L'IBSR, en collaboration avec le Gracq, vient d'éditer une brochure à l'attention des cyclistes, intitulée « Le SUL. Cyclistes à contresens dans les sens uniques. Conseils aux usagers ». Outre la définition d'un SUL et la philosophie qui lui est attachée, le dépliant délivre aux usagers qui se déplacent à vélo, à pied ou en voiture quelques consignes de sécurité à respecter dans ou à l'approche d'un SUL, illustrations à l'appui. Bref, un outil indispensable pour la sensibilisation des usagers que vous pouvez vous procurer auprès de l'IBSR.

Contact: info@ibsr.be



La route citoyenne



L'Association belge de la route (ABR) a récemment édité une brochure intitulée « La route citoyenne ». La lecture de ce document nous a permis de constater une évolution positive du discours de l'ABR. En effet, son image de « la route de demain » semble évoluer aujourd'hui vers un meilleur équilibre entre ses différents usagers, qu'il s'agisse des automobilistes, des

transports publics, des cyclistes, des piétons ou des personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, les notions de sécurité et d'environnement font désormais partie de leurs priorités.

Pour plus d'information concernant cette brochure ainsi que l'Association belge de la route, nous vous conseillons une visite sur le site web: <http://www.abr-bwv.be>.

Contact : abr-bwv@brrc.be

Lancement de la formation de « Mobility Managers »

Le Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité de l'ULB lance cette année une nouvelle formation complémentaire, le **certificat en gestion de la mobilité**. Cette formation de courte durée débutera en octobre prochain et est destinée à former des **Mobility Managers**, professionnels de la gestion de la mobilité.

Dans le contexte particulièrement exigeant de la mobilité, il est indispensable de doter les entreprises et organismes de spécialistes de la mobilité et d'outils performants pour qu'ils puissent d'une part, gérer efficacement les déplacements que leurs activités génèrent, et d'autre part, comprendre les plans de mobilité (personnes et/ou marchandises) et participer à leur réalisation. Le programme de la formation est axé autour de 4 étapes (les concepts d'une mobilité durable - la conception et l'évaluation d'un plan de mobilité - la mise en place, le suivi et la gestion d'un plan de mobilité - la communication) se subdivisant en une quinzaine de modules spécifiques donnés par des experts de terrain.

Pour plus d'information concernant cette formation et les modalités d'inscription : xtackoen@ulb.ac.be - www.ulb.ac.be/polytech/ciem

L'agenda de la mobilité

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

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

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
29/09 et 17/11 - Namur	Formation générale à l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite	Formations Pédibus, CAMET, Bld du Nord 8, 5000 Namur - Tél.:081/24.19.37- e-mail : contact@gamah.be
30/09 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Mobiliteitsmanagement voor gemeenten en bedrijven	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
01/10 - Louvain-la-Neuve	Transporter en Europe: quel choix pour l'entreprise ?	Info : Cellule mobilité de l'Union Wallonne des entreprises Tél. : 010/49.94.08 - Fax. : 010/45.33.43 e-mail: mobilite@uwe.be
04/10 - La Haye	Symposium "Gratis openbaar vervoer" : presentatie van de eerste resultaten van de proef met gratis openbaar vervoer in de provincie Zuid-Holland (NL).	Info: drs. Ing. L. Jansen, Antwoordnummer 100, NL-2509 LP Den Haag e-mail: jansenl@pzh.nl
13/10 au 17/10 - Comines	Carrefour-exposition sur les thèmes de la mobilité, des déplacements et de la sécurité routière	Maison des Jeunes et de la Culture de Comines Tél. : 056/55.76.83
14/10 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Verkeersleefbaarheid meten en ontwerpen	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
20/10 - Namur	Formation sur le partage de l'espace public entre piétons et cyclistes	Formations Pédibus, CAMET, Bld du Nord 8, 5000 Namur - Tél.:081/24.19.37 e-mail : contact@gamah.be
26/10 - Bruxelles	Studiedag gemeentelijk verkeersbeleid	Info: www.verkeerskunde.be e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be Tel.: 015/44.65.55
28/10 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Mentaliteitswijziging – nu !	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
09/11 - Bruxelles	Meeting mobiliteitsmanagement voor bedrijven	Info: www.verkeerskunde.be e-mail: marijke.demoor@verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.57
18/11	Studiedag Rol van GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen : reflectie en discussie over kosten en baten van het introduceren van een GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen met analyse van noden, meerwaarde, risico's en impact op de organisatie.	Info: Tritel, Louizastraat 40B, 2800 Mechelen - e-mail: info@tritel.be - Fax.: 015/44.61.19 - Tel.: 015/44.61.10
18/11 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Sturen met verkeerslichten	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
02/12 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Ruimtelijke streefbeelden in ontwikkeling	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
09/12 - Bruxelles	Verkeerskundige modules : Excursie naar Interpolis in Tilburg (NL) en Mobidesk Limburg	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be

Le Brevet du cycliste à Bruxelles



L'examineur juge les manœuvres effectuées par l'enfant à certains points stratégiques (source: Pro Velo)

Par Sébastien Viste - Coordinateur du Brevet du cycliste à Bruxelles, Pro Velo

Historique

En février 2003, la Direction des Études et de la Programmation D311 du Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région wallonne a chargé l'asbl Pro Velo de mener une étude de mise en œuvre d'un Brevet du Cycliste à l'attention des élèves des écoles primaires de Wallonie et de Bruxelles. Cette étude réalisée par Jean-Luc de Wilde et Christian Brodtkom, a jeté les bases de ce que devait devenir un peu plus d'un an plus tard, sur le terrain à Bruxelles, le Brevet du cycliste.

Le constat de la faible utilisation du vélo chez les jeunes a motivé un tel projet qui, à long terme, devrait remettre un nombre significatif d'enfants en selle, aussi bien sur le trajet scolaire que d'une manière plus générale. En outre, cela représente aussi une façon de relancer une dynamique vélo et d'opérer un changement d'habitudes.

La Région bruxelloise a ensuite chargé l'asbl Pro Velo de former d'ici le mois de juin 2005 les élèves de 20 classes de 5^{me} et 6^{me} primaire afin de pouvoir leur faire passer les épreuves du Brevet du cycliste.

Le Brevet du cycliste est un cursus d'apprentissage qui s'étale durant plusieurs semaines d'une année scolaire et qui comprend différentes étapes durant lesquelles les élèves sont formés progressivement à la conduite à vélo dans la circulation. L'aboutissement de ce cursus est un parcours de

2 à 3 kilomètres dans la circulation sous l'œil observateur d'examineurs qui apprécient le comportement, la connaissance du code de la route, la place de l'élève en manœuvre sur la chaussée.

L'apprentissage

La structure de la formation en vue de l'obtention du Brevet du cycliste est définie selon différentes compétences enseignées aux élèves et testées au cours d'un cursus d'apprentissage qui se décline en 3 étapes. Premièrement, le passage de plusieurs épreuves théoriques sur la connaissance du code de la route, de la sécurité routière et des pièges du trafic. Deuxièmement, la maîtrise du vélo en terrain privé au moyen de pistes d'habileté et d'épreuves ludiques. Troisièmement, un test individuel dans la circulation, dans les alentours de l'école, au cours duquel les élèves exercent leurs compétences et leurs aptitudes en rencontrant pratiquement différentes situations (sens unique limité, rond point, priorité de droite, etc.). Sur ce parcours plusieurs observateurs munis de fiches d'évaluation jugent des aptitudes des élèves lors de leurs différentes manœuvres.

L'année scolaire 2003-2004 et l'expérience menée à Ixelles

Trois écoles communales (Saint-Gilles, Jette et Ixelles) ont pris part, lors du dernier trimestre de l'année scolaire 2004, à cette première expérience du Brevet du cycliste. Une vingtaine d'élèves de 5^{me} et 6^{me} primaire du Groupe scolaire « Les jardins d'Elise » ont ainsi suivi l'ensemble du cursus.

Après une séance consacrée à la maîtrise du vélo dans la cour de l'école (piste d'habileté, jeux, etc.), les élèves ont effectué 6 sorties dans la circulation afin de se familiariser à la conduite dans le trafic et aux règles de priorité.

Chaque sortie était encadrée par un formateur de Pro Velo ainsi que par un instituteur.

Ces sorties ont été consacrées au travail individuel des enfants dans des situations spécifiques (rond-point, carrefour avec priorité de droite, tourner à gauche, etc.). L'ensemble de ces sorties se sont déroulées dans le quartier avoisinant l'école.

En parallèle, l'instituteur a donné des leçons relatives au code de la route et à la sécurité routière et a interrogé les élèves au moyen d'épreuves théoriques écrites.

« Le constat de la faible utilisation du vélo chez les jeunes a motivé un tel projet qui, à long terme, devrait remettre un nombre significatif d'enfants en selle, aussi bien sur le trajet scolaire que d'une manière plus générale. En outre, cela représente aussi une façon de relancer une dynamique vélo, d'opérer un changement d'habitudes. »

Le jour du passage du Brevet, chaque élève a parcouru un parcours de 2,5 kilomètres au départ de l'école. Sur le parcours, 9 endroits d'observation avaient été choisis et chaque examinateur (formateurs de Pro

Velo et agents de prévention et de sécurité) a jugé les manœuvres des enfants qui passaient devant lui et a ensuite participé à une mise en commun avec les autres examinateurs afin de pouvoir délibérer sur le cas de chaque élève.

La journée s'est terminée par la remise du Brevet, par l'Échevine de l'Instruction publique Madame Françoise Picqué, aux enfants qui avaient passé avec succès les différentes épreuves.

L'utilité d'un tel Brevet

Le Brevet du cycliste est novateur dans le sens où il permet aux élèves qui y participent d'appréhender une multitude de situations relatives à la conduite à vélo dans la circulation. En effet, lors des sorties préparatoires dans le trafic, les formateurs et enseignants mettent les élèves en contact avec toutes les situations délicates que peuvent rencontrer les cyclistes dans le trafic comme gérer une priorité de droite ou pénétrer dans un rond-point et y circuler ou encore indiquer clairement ses intentions aux autres usagers lors de manœuvres spécifiques (tourner à gauche ou prendre sa priorité par exemple).

En outre, l'accent est constamment mis sur la sécurité routière. Le respect des piétons et des autres usagers de la route, une conduite défensive, le partage de la rue sont des règles de conduite inhérentes à la réussite des épreuves.

D'autre part, les instituteurs accordent une grande importance à l'apprentissage théorique avant les sorties en rue afin que les élèves puissent reconnaître les principaux panneaux de signalisation et comprendre les différentes règles de priorité.

De ce fait, les élèves réagissent également dans la circulation par rapport aux règles imposées par ces panneaux. Leur conduite n'est plus ainsi uniquement dirigée par un itinéraire mais bien par des règles de conduite prédéfinies par le code de la route.

Par ailleurs, il apparaît évident qu'aussi bien du point de vue théorique et citoyen que du point de vue

éducation physique, un projet comme le Brevet du cycliste s'intègre parfaitement dans les objectifs scolaires destinés aux élèves de fin de cycle scolaire primaire et permet indirectement, et plus facilement, des projets où s'intègre le vélo (classe de mer, découverte de leur commune, etc.)

L'expérience menée à Ixelles a prouvé que l'ensemble des élèves qui ont participé à la globalité de l'apprentissage ont d'une part démontré un réel engouement pour la formation aussi bien théorique que lors de sorties à vélo dans la circulation.

De plus, ils ont progressé dans la maîtrise et la connaissance du vélo et se sont considérablement enhardis à la conduite à vélo dans la circulation bruxelloise parfois hostile pour un cycliste débutant.

Enfin, les observateurs présents sur l'ensemble des épreuves dans la circulation ont unanimement mis l'accent sur la maîtrise et le sang-froid des élèves qui leur paraissent tout à fait bien préparés à circuler individuellement sur le circuit.

Perspectives pour l'année scolaire 2004-2005

L'année scolaire prochaine, Pro Velo prendra en charge la formation de 16 classes qui passeront les épreuves du Brevet de septembre à juin.



Source: Pro Velo

Il reste encore la possibilité pour quelques classes de prendre part à ce projet unique et novateur en matière d'éducation au vélo.

De plus, il sera possible pour les enseignants participants de suivre des formations avec un formateur de Pro Velo dans le cadre des formations Macro de l'Institut de la Formation en cours de Carrière (l'IFC) de la Communauté française. Des informations plus précises concernant le contenu et les dates de ces formations sont disponibles sur le site <http://www.ifc.cfwb.be>

Toute école désireuse de prendre part aux épreuves de Brevet du cycliste à Bruxelles peut dès aujourd'hui prendre contact avec Sébastien Viste, coordonnateur du Brevet du cycliste à Bruxelles.

Contacts utiles :

Pro Velo Bruxelles
Rue de Londres, 15 – 1050 Bruxelles
02/502 73 55

Sébastien Viste – Coordonnateur du Brevet du cycliste à Bruxelles
02/517 17 68 – 0478/ 53 88 60 – s.viste@provelo.org

Christian Brodtkom – Responsable des formations Macro de l'IFC
02/517 17 68-69 – 0477/97 09 17 – c.brodtkom@provelo.org

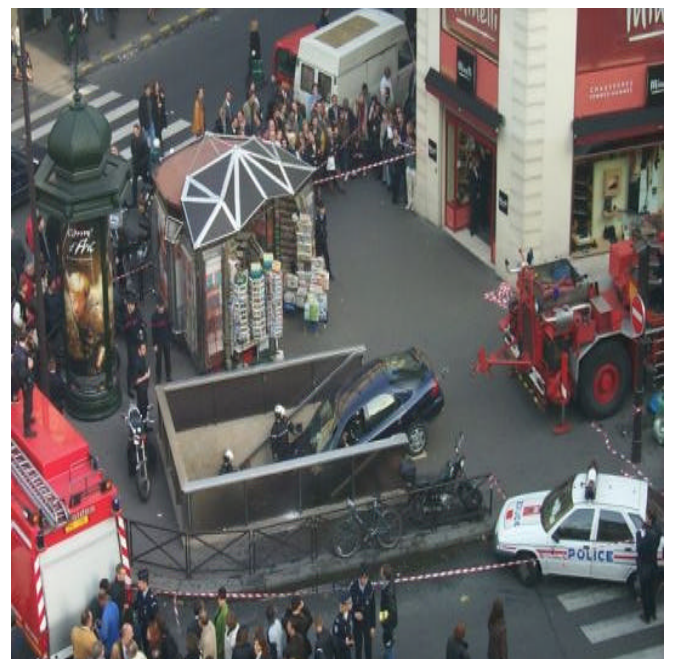
*Le carnet d'adresses***Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

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

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.net
Altenloh Frank	Forest	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Verhulst Véronique	Koekelberg	02/412.14.73	02/414.10.71	vverhulst@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ch.toussaint@tiscali.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

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

C'est sûr que la dépanneuse aura un peu plus de mal à arriver...
(source: www.top-delire.com)



L'intermodalité connaît tout de même ses limites...
(source : www.top-delire.com)

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Zones 30 ? Peut mieux faire...

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

Notre rubrique est consacrée cette fois à un premier bilan de la politique zones 30 développée en Région de Bruxelles-Capitale depuis maintenant plus d'un an.

Communes	Long. totale voiries réseau quartier (km)	Long. totale zones 30 et assimilées en juin 2003 (km)	% zones 30 et assimilées en juin 2003 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2003 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2003 / voiries réseau quartier
Anderlecht	119.556	1.714	1.4	1.714	1.4
Auderghem	48.384	1.629	3.4	1.629	3.4
Berchem	26.877	2.948	11.0	2.948	11.0
Bruxelles	248.673	2.911	1.2	2.911	1.2
Etterbeek	38.406	9.920	25.8	13.779	35.9
Evere	40.872	10.183	24.9	12.235	29.9
Forest	42.296	0.000	0.0	0.000	0.0
Ganshoren	20.718	0.974	4.7	0.974	4.7
Ixelles	66.984	0.973	1.5	0.973	1.5
Jette	45.160	5.528	12.2	5.528	12.2
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	0.000	0.0
Molenbeek	61.848	0.864	1.4	0.864	1.4
Saint-Gilles	32.169	0.325	1.0	0.325	1.0
Saint-Josse	17.955	0.000	0.0	0.000	0.0
Schaerbeek	78.490	8.375	10.7	8.375	10.7
Uccle	123.624	4.058	3.3	4.426	3.6
Watermael-Boitsfort	55.982	1.454	2.6	1.454	2.6
Woluwe-Saint-Lambert	63.202	10.827	17.1	10.827	17.1
Woluwe-Saint-Pierre	75.927	17.430	23.0	18.631	24.5
TOTAL REGION	1222.711	80.114	6.6	87.593	7.2

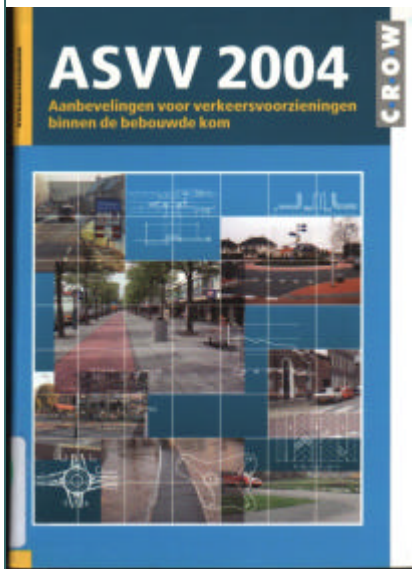
Fichier réalisé par C.Roland, AED-DPD, le 08/03/2004

A ce jour, seules les communes d'Ixelles, Schaerbeek, Molenbeek et Berchem ont finalisé leur plan directeur zones 30. Les autres communes en sont aux deux dernières phases de leur réalisation. Pour rappel, l'objectif régional est d'atteindre une couverture de zones 30 de l'ordre de 77% du territoire bruxellois. Les chiffres les plus récents attestent que l'objectif fixé est encore assez loin d'être atteint puisque seulement 7,2% des voiries sont aujourd'hui en zones 30. Il est bien évident que ce pourcentage est trop faible et il s'agira lors de cette nouvelle législature, sur base des plans directeurs, de vérifier si les incitants régionaux sont suffisants pour encourager les communes à converger plus rapidement vers les objectifs régionaux, grâce à des moyens budgétaires plus importants. Dans le dispositif de subsidiation des travaux en vigueur sous la législature précédente, la réalisation des zones 30 faisait partie du programme prioritaire du PRD.

les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodées sur UrbIS Adm2 - le tableau reprend uniquement les zones 30, les zones résidentielles ou de rencontre et les zones piétonnes où la signalisation adéquate existe sur le terrain.

La bible des experts en mobilité a été revue... le nouveau "ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" est arrivé

Par Erik Caelen, AVCB



La technique n'arrête pas d'évoluer. Notre société complexe est en mutation permanente. L'approche de la mobilité se modifie également. C'est pourquoi une révision de l'ouvrage "ASVV - Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" s'imposait.

L'ASVV est un véritable guide pour l'expert en

mobilité. Bien que ce manuel soit écrit à l'intention de nos collègues des Pays-Bas, il n'en reste pas moins très utile dans nos régions. En effet, il contient de nombreuses normes et dimensionnements également d'application en Belgique. Pensons par exemple à ceux relatifs à certains types d'autocars (longueur, largeur, hauteur des marches d'accès, etc.) ou aux dimensions requises des emplacements de parking (largeur des voies d'accès, longueur et largeur des emplacements de parking par rapport à l'angle d'accès, etc.).

Cette nouvelle édition se compose de cinq parties : après une introduction qui présente l'ASVV et le monde de la mobilité, une section est consacrée aux informations de base et énonce les principes qui doivent servir de base à chaque projet. La troisième section ("Werkmethoden") donne des informations concernant la méthodologie de travaux qui doivent être très souvent réalisés pour obtenir un bon diagnostic du problème, ainsi que des outils d'aide à la décision. La quatrième section ("Voorzieningen") propose des conseils en matière de constructions. Relevons que l'ouvrage ne mentionne que les seules infrastructures applicables en agglomération. Enfin, la dernière section ("Speciale onderwerpen") aborde des sujets techniques généraux. Il s'agit surtout des ouvrages de génie civil et des aménagements permettant la régulation de la circulation.

L'index des mots-clés repris en annexe facilite la consultation de ce volumineux ouvrage.

Vous l'avez sans doute déjà compris, cette publication regorge d'informations et constitue un outil vraiment

indispensable dans la bibliothèque du conseiller en mobilité.

"ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom", 1204 p., CROW, Galvanistraat 1, 6716 AE Ede, Pays-Bas, e-mail: crow@crow.nl, info: www.crow.nl

De la zone 30 au cruise control: parcourons la nouvelle réglementation routière

Par Erik Caelen, AVCB

Comme nous l'avons annoncé dans le numéro précédent du Moniteur de la Mobilité, nous allons approfondir dans le présent article les modifications récentes à la réglementation routière parues au Moniteur belge en avril dernier.

Commençons par les **modifications apportées à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (Code de la Route)**.

Plusieurs nouvelles définitions viennent d'être ajoutées au code de la route: zone de séjour, fonction de circulation, fonction de séjour et zone de vacances.

Nous nous posons des questions quant à l'utilité d'une définition de la zone de séjour, de la fonction de circulation et de la fonction de séjour, surtout si ces termes ne sont pas utilisés dans l'arrêté royal. En fait, ces termes sont nécessaires pour définir dans le code du gestionnaire (AM 11-10-1976) une zone 30 (voir nos commentaires à propos de la modification de cet arrêté ministériel). En outre, cette terminologie est appliquée dans le cadre de l'hierarchisation du réseau routier, compétence du ressort des communes et de la Région.

Le terme "zone de vacances" nous inquiète également. En effet, le gestionnaire de la voirie a toujours été compétent pour prendre des mesures temporaires. Ainsi, il peut décider de fermer temporairement des routes ou de limiter temporairement la vitesse en fonction de manifestations ou d'événements les plus divers. En outre, on oublie que l'article 10 du code de la route (la règle principale relative à la vitesse) stipule que tous les conducteurs doivent adapter leur vitesse en fonction de la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, des conditions climatiques, de la disposition des lieux, de leur encombrement, de la densité de la circulation, du champ de visibilité, de l'état de la

route, de l'état et du chargement de son véhicule. L'installation des signaux routiers "zones de vacances" a dès lors comme conséquence que la responsabilité du conducteur se déplace vers la commune. Pour certaines communes à caractère fort touristique (côte, Ardennes, Campine, etc.), la mise en place de tels signaux routiers pourrait fortement grever le budget communal.

Bonne nouvelle pour les motocyclistes: ils ne sont plus obligés de rester le plus près possible du bord droit de la chaussée. Ceci améliorera sans aucun doute la sécurité routière, puisque le motocycliste devient dorénavant beaucoup plus visible dans la circulation.

Les conditions d'aménagement des zones 30 sont supprimées. Ceci signifie que les gestionnaires de la voirie sont tout à fait libres dans l'aménagement d'une zone 30. Ainsi, les gestionnaires de la voirie pourraient créer des zones 30 "light", avec peu, voire aucune, mesure pour limiter la vitesse. Une enquête menée dans vingt communes aux Pays-Bas¹ a démontré que les mesures trop "light" ne donnent pas de bons résultats en terme de sécurité routière. En outre, d'autres études ont démontré que c'est l'aménagement de la route qui influence la vitesse des véhicules motorisés, et donc pas les signaux routiers. Nous plaillons donc pour le maintien des critères prévus à l'arrêté royal – déjà supprimé – du 9 octobre 1998.

Deux nouveaux signaux routiers, C48 et C49, sont introduits dans le code de la route. Ces signaux routiers indiquent le début et la fin de l'interdiction du "cruise control". En effet, les dernières années, on a constaté une augmentation du nombre d'accidents dans lesquels des camions entrent en collision avec des véhicules à l'arrêt dans une file. Outre le fait que les conventions de Genève et de Vienne ne reprennent pas ces signaux routiers, nous pensons que le contrôle du respect de ces interdictions sera très difficile dans la pratique. Comment les services de police pourront-ils vérifier si le cruise control était débranché ou pas ? Ne pourrait-on pas plutôt utiliser les signaux routiers F (signaux d'indication) ou des simples panneaux informatifs, comme c'est le cas actuellement ?

Le code de la route offre également la possibilité d'ouvrir les "bandes réservés aux bus" et les "sites spéciaux franchissables" aux véhicules utilisés dans le cadre du transport entre le travail et le domicile. Nous estimons que cette ouverture doit rester une décision du gestionnaire de la voirie et qu'on ne peut dès lors pas l'imposer. S'il s'agit d'une décision facultative du gestionnaire de la voirie, nous ne pouvons que nous réjouir de cette initiative, puisque cette mesure est importante dans le cadre des plans de transport d'entreprise. Nous nous demandons seulement s'il ne serait pas mieux de transférer à un nouvel article 39ter

le texte faisant référence aux véhicules utilisés pour le transport travail-domicile et sa signalisation, par analogie aux véhicules pour le transport d'élèves.

Enfin, nous nous pencherons également sur les **modifications apportées à l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (Code du Gestionnaire)**.

L'arrêté ministériel fixant les mesures minimales et les conditions spéciales pour le placement de la signalisation routière a également été adapté en fonction des modifications apportées au code de la route.

La modification principale est le remplacement (suppression) de l'arrêté royal du 9 octobre 1998 relatif aux zones 30 par un paragraphe inséré à l'article 12.1bis du code du gestionnaire. Ce paragraphe définit une zone 30 comme étant une zone dans laquelle la fonction de séjour prime ou dans laquelle la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour. L'unique condition d'aménagement est que l'accès à une zone 30 doit être clairement reconnaissable par un aménagement, par la disposition des lieux ou par les deux. Etant donné que les nouvelles conditions d'aménagement sont relativement faibles et insuffisamment claires, nous ne pouvons que plaider pour le maintien des anciens critères mentionnés à l'arrêté royal (supprimé) du 9 octobre 1998 (voir également nos commentaires relatifs aux modifications du code de la route, cf. supra).

Un nouvel article a été inséré dans le code du gestionnaire. Cet article oblige les gestionnaires à aménager en zones 30 les abords de toutes les écoles, et ceci au plus tard pour le 1^{er} septembre 2005. L'introduction obligatoire de ces zones 30 avant cette date n'est pas réalisable: ni financièrement, ni au niveau des procédures. En plus des éventuels travaux d'infrastructure, il faut en effet se procurer les signaux routiers nécessaires, faire approuver les zones 30 par le conseil communal, envoyer le dossier à la commission consultative de la circulation routière et, enfin, attendre l'approbation des mesures par la tutelle.

Conclusion

L'autorité fédérale a adopté ces modifications et approuvé de nouvelles règles afin d'améliorer la sécurité routière. Nous avons cependant des doutes quant à leur efficacité. En outre, ces mesures ont été prises sans tenir compte des remarques émises par les trois régions et par les représentants des villes et des communes. Nous plaillons dès lors – également en vue d'une meilleure sécurité routière – pour une concertation préalable et systématique avec les gestionnaires des voiries (communes et région) dans le cadre de l'élaboration de nouvelles mesures.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Les zones 30 en DVD et VHS !

Dans le cadre de l'élaboration des plans directeurs zones 30, la Région, en collaboration avec l'IBSR, a réalisé un DVD/VHS à l'attention des communes. Ce DVD/VHS a pour but de faciliter la communication entre la commune et les citoyens durant la concertation avec les riverains lors de l'instauration de zones 30. Via des interviews de divers acteurs de la mobilité (CEMA, policiers, ingénieurs...), ce support met en avant les avantages des zones 30 (en matière par exemple de bruit et de trafic de transit) et les dernières innovations en matière d'aménagement. Un exemplaire du DVD/VHS est disponible gratuitement à l'AED. **Contact : pjbbertrand@mrbc.irisnet.be**

¹ voir *Verkeerskunde*, n°1, janvier 2004

Les aménagements de voiries adaptés aux PMR: un vade-mecum régional pour faire le point

Par Eric Monami-Michaux, AED

L'adaptation de nos voiries aux personnes moins valides à toujours été une préoccupation des services de la Région de Bruxelles capitale comme en atteste d'ailleurs le Règlement Régional d'Urbanisme (RRU). Toutefois, ce dernier ne prenait pas en compte l'ensemble des moins valides. En effet, si tout est assez bien défini pour des personnes en chaise roulante, rien ou presque ne concernait les aveugles et les personnes malvoyantes. Pour sensibiliser les services d'exécution il fallait d'abord que les services d'études prennent le problème à bras le corps, c'est maintenant chose faite.

Suite à cette prise de conscience, remontant à quelques années déjà, les premiers dispositifs adaptés à ce type de personnes à mobilité réduite (PMR) ont commencé à fleurir sur les trottoirs bruxellois. Étant donné la longueur et la complexité du chemin qui mène à l'aboutissement d'un tel projet, vous découvrirez encore des réalisations d'infrastructures qui ne sont pas en adéquation avec la ligne de conduite actuelle. Certes, les premières réalisations sont probablement imparfaites, mais grâce à l'expérience tirée de ces premiers essais l'AED s'est très vite rendue compte qu'une sensibilisation de toutes les administrations était nécessaire et qu'il manquait une ligne de conduite claire et des explications techniques et pratiques précises pour l'ensemble des services qui étudient et réalisent nos voiries.

La problématique des non-voyants et des malvoyants a cela de particulier que chacun a une idée précise sur le type d'aménagement qu'il souhaite mais qu'il s'agit rarement de la même idée. Chaque organisme d'aide aux non-voyants et malvoyants, chaque bureau d'études spécialisé ou non, y va de son memento. Les textes sont souvent différents voire, plus grave, parfois contradictoires. Les documents jouent souvent sur la facilité en ne reprenant la plupart du temps que des configurations d'aménagement très simples que l'on ne rencontre que très rarement sur les voiries de la capitale. Nous avons donc opté pour la réalisation d'un document qui explique non seulement les principes d'aménagement en milieu urbain mais qui en montre également les limites. Des cas extrêmes seront même illustrés de manière à montrer l'impossibilité de trouver une solution acceptable à certaines situations particulières.

Des aménagements difficiles et des approches différentes

Le positionnement du guidage des personnes non voyantes ou malvoyantes est géométriquement difficile car il influence l'emplacement proprement dit des traversées piétonnes. Par ailleurs, les prescriptions concernant les contrastes de couleurs pour les revêtements constituent quant à elles un véritable casse tête urbanistique. Mais peut-on réellement empêcher les malvoyants de trouver facilement leur chemin en évoquant des raisons esthétiques ?

Pour les services d'études, dont la réputation est plus « technique », la question ne se pose pas. Pour les services d'urbanisme, il en va tout autrement.

A l'avenir, pour concilier ces deux visions qui s'opposent souvent et afin de garantir une ville aussi belle que fonctionnelle, ces deux services vont devoir établir une collaboration encore plus étroite et un dialogue accru.

Un manuel de bonnes pratiques

C'est sur base de cette politique volontariste et éducative que l'AED a mis en chantier un vade-mecum relatifs aux aménagements des trottoirs pour les PMR dans leur globalité. D'une part, ce document apportera des explications sur l'importance de réaliser des aménagements de manière uniforme, fidèles à une même logique et ne négligeant pas l'aspect « réalisation ». D'autre part, il rassemblera des bonnes pratiques qui mettent en évidence la nécessité de répondre de manière réaliste et avec le plus de flexibilité possible aux exigences prescrites.

Tout technicien qui doit établir un plan dans lequel les PMR sont prises en compte devrait trouver là un résumé de tous les éléments qu'il doit prendre en considération. L'expérience de notre service, appelé à de nombreuses reprises à se pencher sur ce problème lors de l'établissement des plans, nous a appris qu'il n'était pas simple d'embrasser l'ensemble des éléments liés à un aménagement pour PMR.

Ce document, encore en cours d'élaboration, devrait donc répondre à toutes vos interrogations. Plagiant Woody Allen, ce sera « tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les aménagements PMR sans jamais oser le demander », du moins nous l'espérons.

En fonction du succès de cette brochure, et du feedback que nous recevrons, nous étudierons la possibilité de mettre à jours ce vade-mecum de façon régulière.

Passons maintenant en revue la structure de la brochure elle-même :

Le premier objectif de cette publication est d'expliquer ce qu'est une PMR. Ce chapitre est très important car c'est à sa lecture que le lecteur prendra conscience que sous la dénomination « Personnes à Mobilité Réduite » se cache un nombre important de personnes qu'il côtoie chaque jour. L'appellation PMR n'est en effet pas limitée aux aveugles et aux personnes en chaise roulante. La notion d'accessibilité implique que les personnes puissent prendre part, d'une manière autonome et simple, aux activités sociales, culturelles et économiques. La plupart des gens peuvent le faire de façon indépendante, mais pour certains, cette participation ne va pas de soi. Un jeune avec une jambe plâtrée ou une personnes lourdement chargée, par exemple, ont une mobilité difficile.

Pour caractériser un bon aménagement, le lecteur aura à l'esprit cette remarque de Louis-Pierre Grosbois extraite de la brochure de la Commission Européenne intitulée « Un espace public pour tous » :

"Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée"

Dans un deuxième temps, le lecteur trouvera brossé de façon exhaustive les textes légaux et réglementaires qui régissent de façon plus ou moins coordonnée les infrastructures et les obligations vis-à-vis des personnes à mobilité réduite. L'ouvrage se veut critique et relève quelques problèmes et incompatibilités liés à ces différents textes.

Ensuite, le manuel permettra de trouver une analyse des besoins des différents types de PMR. L'accent est bien évidemment mis sur les personnes en chaise roulante ainsi que sur les aveugles et malvoyants. En effet, ces deux catégories de PMR ont des besoins très spécifiques.

L'expérience de terrain démontre que les malvoyants sont le plus souvent oubliés, alors même que leur handicap peut être très perturbant pour se mouvoir en sécurité dans nos aménagements de voiries. Un passage en revue des différents types d'affections visuelles permettra au lecteur de se rendre mieux compte de l'importance des problèmes que doit surmonter cette catégorie de PMR.

Les aveugles ne sont pas pour autant oubliés. L'ouvrage donnera en effet une description du mode de déplacement ainsi qu'une explication des informations à transmettre aux PMR afin de faciliter leurs déplacements urbains. Cette double clef est impérative pour comprendre comment bien réaliser une traversée piétonne pour aveugles. Trop souvent, c'est un manque de compréhension des mécanismes qui sous-tendent le déplacement des personnes aveugles qui est la cause d'un aménagement raté voire dangereux pour ceux qui devraient l'emprunter.

Comment rendre les espaces publics accessibles à tous ?

Une fois la définition du cadre légal et celle des besoins des différentes personnes à mobilité réduite effectuée, le manuel livrera le cœur même de son contenu, à savoir, comment rendre les espaces publics accessibles

à tous. Le guide passera en revue les éléments composant ou gênant les aménagements. Des poteaux de signalisation à la ligne-guide en passant par les calpinages en trottoirs et les aménagements pour transports en commun, tous les éléments seront analysés séparément.

Le dernier chapitre consistera en une analyse de cas réels et de propositions d'aménagements se voulant optimales. Une combinaison des éléments séparés définis précédemment sera réalisée sous forme de plans. L'influence des différents paramètres montre la complexité des aménagements. Certaines situations impossibles seront également présentées. Dans ces cas-là, il vaut mieux en effet parfois ne rien faire que de créer quelque chose qui n'est pas utilisable.

Des descriptifs pour cahier de charges et un lexique viendront compléter le document.

Last but not least

En guise de conclusion, l'ouvrage proposera dix commandements pour la bonne intégration des PMR sur nos voiries :

1. *Penser PMR dès l'esquisse.*
2. *Un cheminement libre d'obstacles, le plus rectiligne possible.*
3. *Un passage libre d'une largeur de 150 cm minimum.*
4. *Un dévers de 2 % maximum.*
5. *Une pente longitudinale de 5 % sur 10 m maximum.*
6. *Un ressaut de 2 cm maximum.*
7. *Pas de filet d'eau en demi-lune et pas d'avaloir au niveau de la traversée.*
8. *Un revêtement stable, non meuble avec des joints les plus petits possibles, non glissants et sans obstacles à la roue..*
9. *Des approches de traversées aménagées avec des dalles de repérage (dalles à protubérances, dalles striées, dalles en caoutchouc) présentant un contraste de couleur suffisant pour guider les personnes aveugles et malvoyantes.*
10. *Des feux de signalisation équipés d'un signal sonore modulable avec bouton poussoir accessible et repérable.*

Contact : emonami@mrbc.irisnet.be



Dalle striée (source : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/cha pitre5.htm>)



Dalle à protubérances en ligne (source : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/cha pitre5.htm>)



Dalle à protubérances en quinconce (source : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/cha pitre5.htm>)

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

N° 2004/03 — septembre 2004

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, M. Jadoul, J-M Reniers, Ch. Roland, S. Viste, E. Monami

Traduction : L. Vankelecom

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



[Faites circuler !]

C'est gratuit

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

C'est écologique

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

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

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prenom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Telephone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prenom _____

E-mail _____