

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

Quand je partais
sur les chemins...
à bicyclette

TRIMESTRIEL N°33 | HIVER 2011/2012 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- L'observatoire vélo
- La Bike expérience
- Le balisage des ICR
- Les points vélos dans les gares
- Retour sur la Semaine de la Mobilité 2011
- Taxistop, le covoiturage dans tous ses états
- Un plan piéton régional

>> BONNES PRATIQUES

- Wallonie cyclable
- Vélo-city 2012
- Enquête sur les accidents de la route : l'expérience de la ZP Anvers

ÉDITORIAL	03
L'ÉTAT DU VÉLO À BRUXELLES	05
LA BIKE EXPÉRIENCE : POUR EN DÉCOUDRE AVEC LES IDÉES REÇUES !	08
BALISAGE DES ICR "NOUVELLE MOUTURE !"	12
POINTS VÉLO À BRUXELLES : UNE AIDE DE PREMIÈRE LIGNE POUR LE CYCLISTE	17
UNE WALLONIE CYCLABLE POUR TOUS : 10 COMMUNES PILOTES « WALLONIE CYCLABLE »	20
A VOS AGENDAS, VÉLO-CITY 2012 S'ANNONCE !	23
ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE: LA SITUATION « AS IS »	24
SEMAINE DE LA MOBILITÉ 2011, « A L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE »	28
TAXISTOP, LE COVOITURAGE DANS TOUS SES ÉTATS	33
PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE PIÉTON 2012-2040 : POURQUOI UN PLAN DE PLUS ?	37

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D'UNE COLLABORATION ENTRE
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



bruxellesmobilité
mobielbrussel



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Bertrand Pierre-Jean, Carpentier Nathalie, Dekoster Florence, Depireux Jeanne, Driesen Liesbeth, Fecci Céline, Heine Christine, Randaxhe Virginie, Ruyters Hubert, Schollaert Ulric, Vokaer Sandrine, Walschap Sofie, Warnauts Roland.

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-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

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



En 1968, Yves Montand et Paulette *partaient de bon matin, partaient sur les chemins*. Avec sa chanson, il remettait la bicyclette au goût du jour et la faisait entrer dans l'histoire de la chanson française.

Cinquante ans plus tard, en 2018, la Région de Bruxelles-Capitale entre elle aussi dans l'histoire en atteignant 20% de déplacements effectués à la force des mollets, concrétisant ainsi un des objectifs majeurs du plan Iris II et du plan vélo régional.

Réalité ou fiction ?

S'il ne fait plus aucun doute que le nombre de cyclistes à Bruxelles est en constante augmentation, il n'est pas (encore) possible d'affirmer avec certitude que la part modale du vélo s'accroît aussi fortement.

Le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière vous apportera au travers de ce nouveau numéro des clés pour mieux appréhender le sujet dans sa complexité. L'analyse des dernières données de l'observatoire du vélo fait état de la situation actuelle et livre des pistes pour surmonter certains obstacles à la pratique du vélo en ville. Les articles relatifs à la Bike Expérience, au balisage des ICR ou encore à la création des points vélos à Bruxelles détaillent quant à eux quelques-unes des initiatives prises par la Région et les Associations cyclistes pour encourager ou faciliter l'usage du vélo à Bruxelles.

Sans être devin, on peut affirmer que le développement du vélo à Bruxelles passera d'une part par la poursuite des efforts en matière d'aménagement et d'autre part par la mise à mal d'une série de préjugés bien tenaces. Non, il ne pleut pas tout le temps à Bruxelles, non, la topographie de la Région n'a rien à voir avec celle des massifs alpins et non, faire du vélo en ville ne présente pas de risques accrus d'accidents pour autant qu'on soit bien préparé.

Sur de courts trajets, l'efficacité du vélo n'est plus à démontrer. Le potentiel de transfert modal à Bruxelles est énorme à cet égard. Il ne reste maintenant « plus qu'à » passer sur le grand braquet. Gageons que les paroles de Yves Montand résonne comme une prophétie : *on se disait c'est pour demain. J'oserai, j'oserai demain*. Quand on ira sur les chemins. A bicyclette.



“ L'ÉTAT DU VÉLO À BRUXELLES ”

Le rapport annuel de l'observatoire du vélo à Bruxelles confirme la tendance : le nombre de cyclistes augmente chaque année, partout et en toutes saisons! Il a presque quadruplé depuis 1998, avec un taux de croissance annuel moyen de 13%. Mais que reflète cette progression et que représente-t-elle face aux objectifs fixés par le plan régional de mobilité IRIS II ?

Le nombre de cyclistes parcourant les rues de Bruxelles augmente clairement et régulièrement depuis le début des observations : d'une moyenne de 50 cyclistes par heure et par lieu de comptage en 1998-1999, nous arrivons à une moyenne de 185 cyclistes en 2010 (voir graphe page suivante). Mais si les taux de progression sont impressionnants, les nombres absolus sont encore faibles et très différents d'un endroit à l'autre. À titre d'exemple, on observe en moyenne sur l'année 2010 une trentaine de cyclistes par heure devant la Gare de l'Ouest, alors qu'au même moment ce sont près de 400 cyclistes qui passent à Mérode ! (voir carte ci-contre). Les observations actuelles sont le résultat d'une évolution plus ou moins lente selon les endroits : 3 cyclistes supplémentaires par an à Herrmann-Debroux, 4 à la Place Werrie, et jusqu'à 28 à Mérode (analyse des moyennes des résultats de mai et septembre depuis 1998).

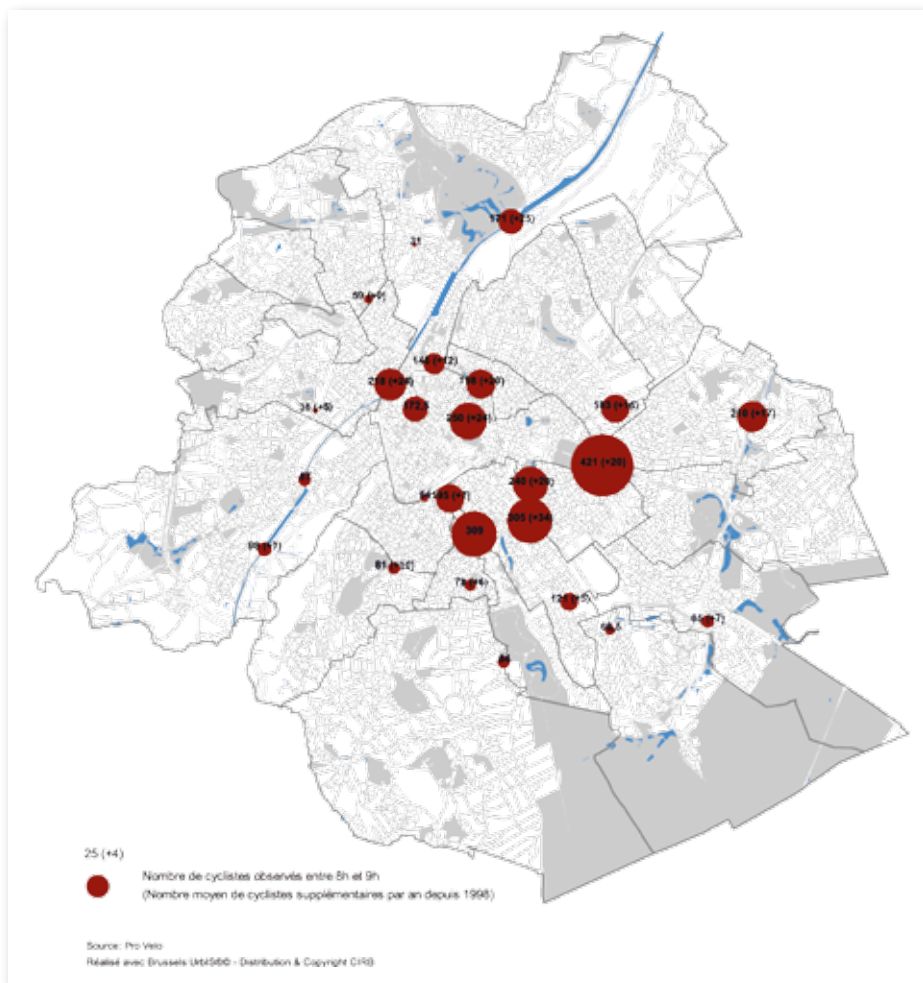
UNE PROGRESSION IMPRESSIONNANTE, MAIS QU'EN EST-IL DE LA PART MODALE DU VÉLO À BRUXELLES ?

Le plan régional de mobilité IRIS II fixe un objectif ambitieux pour Bruxelles : atteindre 20% des déplacements mécanisés à vélo d'ici 2018 ! Or, s'il ne fait plus aucun doute que le nombre de cyclistes à Bruxelles est en constante augmentation, il n'est pas possible de dire aujourd'hui si la part modale du vélo, c'est-à-dire la part du nombre total des

déplacements qui est faite à vélo, évolue également. L'augmentation du nombre de cyclistes est-elle le reflet d'un transfert de la voiture ou des transports en commun vers le vélo, ou uniquement celui

de l'augmentation globale du nombre de déplacements dans la Région ?

Les seuls chiffres de part modale disponibles datent de 1999 et proviennent de



L'OBSERVATOIRE DU VÉLO

L'observatoire du vélo à Bruxelles a été mis en place par l'asbl Pro Velo en 1998 à la demande de l'administration régionale. Outil indispensable pour accompagner toute politique cycliste, il comptabilise le nombre de cyclistes en circulation en plusieurs lieux et périodes de l'année, analyse les grandes tendances de l'utilisation du vélo et profile les cyclistes actuels et potentiels.

Actuellement, 25 lieux à Bruxelles font l'objet d'un comptage matinal à 4 périodes de l'année : janvier, mai, septembre et novembre. Ces observations se font manuellement et permettent d'enregistrer plusieurs informations sur les cyclistes à chaque carrefour : nombre, provenance et direction, sexe, port du casque, présence d'un siège pour enfant, Villo. Il existe également un observatoire du vélo à Mons (depuis 2004), Ottignies (depuis 2008), Liège (en 2004 et 2005), et Namur (en 2007).

En l'absence de volonté politique systématique, la présence avérée de cyclistes constitue un argument fondamental pour motiver les pouvoirs publics à soutenir cette alternative à la voiture et à aménager la ville en conséquence. L'observatoire du vélo, en chiffrant l'importante croissance de personnes utilisant le vélo pour leurs trajets quotidiens, offre dès lors un argument décisif en faveur de leur prise en compte dans tout aménagement de voirie.

Tous les résultats sont disponibles sur le site internet de Pro Velo : www.provelo.org

l'enquête nationale sur la mobilité des ménages (MOBEL 2001) : le vélo représentait alors 1,1% des déplacements dans la Région (12,3% en Flandre). La même enquête nous apprenait que 62% des déplacements dans la Région font moins de 5km, ce qui laisse entrevoir une marge de progression immense pour la mobilité cycliste. Une nouvelle enquête (BELDAM) dont les résultats étaient attendus pour fin 2012 permettra d'actualiser ce chiffre. D'ici là, les estimations qui seraient évoquées sont à prendre avec prudence.

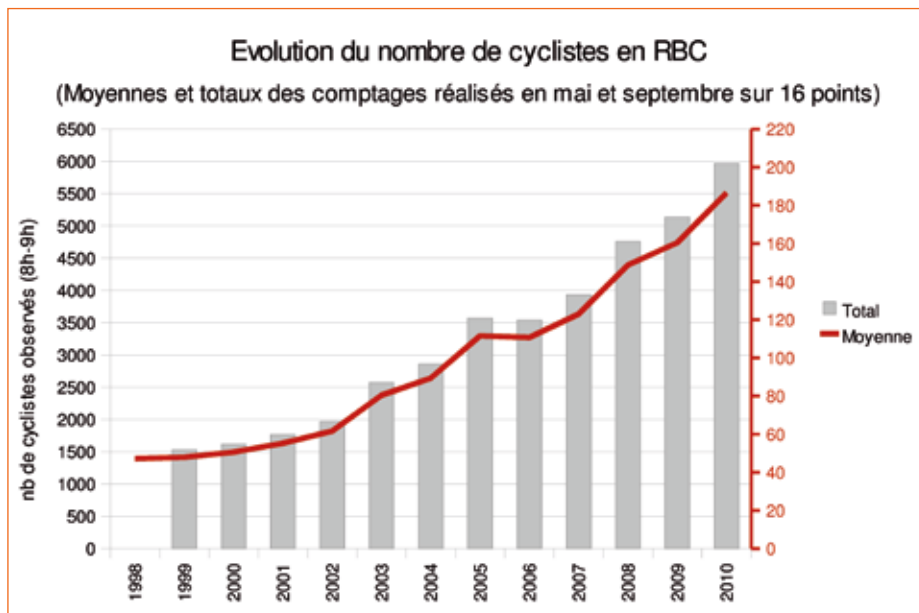
LES CHIFFRES AU REGARD DES OBJECTIFS D'IRIS II

La croissance actuelle du nombre de cyclistes en circulation suffira-t-elle à atteindre l'objectif de 20% d'ici 2018 ? En admettant que l'augmentation du nombre de déplacements à Bruxelles suivra la même progression que la population bruxelloise¹, et partant des chiffres de l'enquête MOBEL², une progression constante de 13% par an du nombre de déplacements à vélo nous amènerait à une part modale de 3,5% en 2010 et de 10% en 2020. Loin des objectifs fixés donc... Et seule une augmentation de 21% par an du nombre de trajets à vélo



ces 10 prochaines années (2010-2020) permettrait de rattraper le retard !

Ainsi la croissance observée ne suffira pas à atteindre les objectifs annoncés, mais elle démontre l'énorme potentiel de la ville : de plus en plus de Bruxellois se mettent au vélo, et ce malgré l'absence de mesures fortes d'encouragement. Pour convaincre d'autres cyclistes potentiels, dont nombre de femmes, il est nécessaire de légitimer et de sécuriser la présence du cycliste, notamment par un aménagement confortable de la voirie.



^{1/} Prévisions de la population pour 2020 du Bureau Fédéral du Plan.

^{2/} Le rapport de l'enquête MOBEL (2001) indique que 2.782.000 déplacements sont effectués par jour ouvrable à Bruxelles, et que 1% de ces déplacements sont effectués à vélo.



Jan Garrard (Deakin University, Melbourne): « IF YOU WANT TO KNOW IF AN URBAN ENVIRONMENT SUPPORTS CYCLING, YOU CAN FORGET ABOUT ALL THE DETAILED 'BIKEABILITY INDEXES'—JUST MEASURE THE PROPORTION OF CYCLISTS WHO ARE FEMALE » (in *Scientific American Magazine*, Octobre 2009).

LA PRÉSENCE DE FEMMES : GAGE DE QUALITÉ

Comme chaque année, les comptages de 2010 montrent une sur-représentation d'hommes parmi les cyclistes : près de 70% ! Elle varie selon les lieux entre 63% au carrefour formé par l'avenue Louise et la rue du Bailli et 82% à la Gare de l'Ouest, et il semblerait que plus il y a de cyclistes en un lieu, plus la proportion de femmes augmente.

Pourquoi y a-t-il si peu de femmes à vélo à Bruxelles, alors que cette disparité n'existe pas aux Pays-Bas et en Allemagne, par exemple ? Davantage que dans les obstacles « pratiques » pourtant souvent évoqués (aller chercher les enfants à l'école, contraintes liées à la tenue vestimentaire, ...), plusieurs études (Garrard 2006, Sibly 2010 notamment) montrent que les principales raisons se trouvent plutôt du côté des infrastructures offertes : les femmes sont moins enclines à prendre des risques, et sont donc plus exigeantes sur la qualité et la sécurité – objective ou subjective - des aménagements cyclables.

Une enquête en cours, spécifique à Bruxelles, concernant les obstacles à



l'utilisation du vélo pourra nous éclairer précisément.

POUR UNE VILLE OÙ IL FAIT BON VIVRE

Il est vrai que les cyclistes actuels sont déjà récompensés par des aménagements et offres de services de plus en plus nombreux, qui rendent le vélo au quotidien plus confortable : contresens cyclables, bandes bus ouvertes aux cyclistes, marquages au sol, points vélo dans les gares, transport gratuit des vélos dans les trams et métros à certaines heures, carte cyclable de qualité, etc. Mais seuls des aménagements marquants offrant un réel rééquilibrage du partage de l'espace public entre les différents modes, et une volonté affirmée de diminuer la pression automobile et les vitesses pratiquées, permettront d'encourager un nouveau public à s'essayer au vélo. IRIS II, c'est d'ailleurs aussi 20% de trafic automobile en moins... Promouvoir le vélo, c'est promouvoir un moyen de déplacement efficace en ville, silencieux et non polluant, mais c'est avant tout promouvoir une ville agréable à vivre, où chacun a envie de se déplacer et de flâner dans un espace public apaisé et accueillant.

Jeanne Depireux – Pro Velo asb
j.depireux@provelo.org
 02/502.73.55

ÉQUIPEMENT DES CYCLISTES: VÉLO, CASQUE, ÉCLAIRAGE ET CADENAS

Les Villos (vélos en libre-service) ont été recensés pour la première fois dans les comptages de 2010. Ils représentent jusqu'à 10-15% des vélos comptés aux endroits présentant une station Villo à proximité (centre-ville, petite ceinture).

Trente-huit pour-cents des cyclistes observés en 2010 portaient un casque (42% des hommes et 31% des femmes). Cette proportion a fortement et régulièrement évolué depuis que l'observatoire existe : elle était de 13% en 1999! Si elle varie fortement d'un endroit à l'autre, elle ne semble pas corrélée au nombre total de cyclistes en chacun des lieux.

Les observations faites en soirée en novembre 2010 ont montré que 59% des vélos en circulation étaient correctement éclairés, alors que 20% n'étaient pas éclairés du tout. A noter encore que 42% des cyclistes observés portaient un gilet fluorescent.

Enfin, les observations faites au niveau des places de stationnement pour vélo aux arrêts de métro ont montré que 53% des vélos étaient attachés avec un cadenas de bonne qualité (cadenas en U principalement). Parmi ces derniers, 60% étaient attachés par le cadre à un point fixe, et 11% avaient le cadre et au moins une roue dans le cadenas, comme recommandé par les associations cyclistes.

“ LA BIKE EXPERIENCE, POUR EN DÉCOUDRE AVEC LES IDÉES REÇUES ! ”

En mai 2012 et pour la 3^e année consécutive, Pro Velo, le GRACQ Les Cyclistes Quotidiens, le Fietsersbond, Cyclo et les Ateliers de la rue Voot, lanceront un appel aux automobilistes bruxellois. Partant du constat que 70 % des déplacements en ville sont effectués sur des distances inférieures à 5 kilomètres, elles cherchent des volontaires prêts à laisser leur voiture au garage pendant 10 jours pour participer à la Bike Experience.



En 2009, les associations cyclistes bruxelloises réunies sonnent le glas du célèbre Dring Dring et réfléchissent à une nouvelle campagne visant à mettre les Bruxellois en selle. En 2010 naît donc la Bike Experience, une initiative soutenue par la Région de Bruxelles-Capitale et par Bruxelles-Mobilité.

La Bike Experience, qu'est-ce que c'est ? Il s'agit d'une campagne annuelle qui réunit des automobilistes, disposés à laisser leur voiture au garage durant deux semaines pour leurs déplacements domicile-travail au profit du vélo, et des cyclistes quotidiens. Pour s'y préparer, les participants (automobilistes, nommés « bikers ») reçoivent une formation théorique et pratique, puis sont accompagnés durant 3 jours par un cycliste aguerri (nommé « coach ») qui effectue avec eux les trajets domicile-travail. Un bon moyen

pour découvrir les avantages du vélo avec les conseils d'un pro !

Pro Velo asbl est l'association en charge de l'organisation de cette campagne mais chaque association apporte sa pierre à l'édifice. Ainsi, le GRACQ et le Fietsersbond mobilisent leurs membres et organisent les formations vélo-traffic, Cyclo met à disposition ses vélos pliables ainsi qu'il organise des contrôles ou des réparations avec les Ateliers de la rue Voot.

Pour l'organisation des campagnes 2010 et 2011, Pro Velo a travaillé en collaboration avec l'agence de communication Yuluka et a bénéficié lors de la dernière édition de l'aide appréciable de la Loterie Nationale, de l'EUCG, des vélos Granville, de la MC Saint-Michel, de Colruyt, de Villo et de Touring.

TÉMOIGNAGES

« Sensation de liberté, de pouvoir profiter du beau temps, de mieux connaître le quartier, prendre un bol d'oxygène et faire du sport ! J'ai attrapé le virus ! »

« La sensation d'appartenir à la communauté cycliste est très agréable. Les gens que je croise sur les pistes me saluent, ça me change des coups de klaxon rageurs et j'ai pu narguer mes anciens compagnons d'embouteillage au filant au pont Van Praet à côté de ces voitures agglutinées. »

« J'arrive au bureau le sourire aux lèvres, heureuse d'avoir déjà pris l'air et fait de l'exercice avant d'entamer la journée ! »

« Le vélo convient parfaitement à mon esprit d'indépendance, je peux décider de mon heure de départ sans avoir les yeux fixés sur les horaires de train ou de bus, sans vivre le stress des retards et des embouteillages. »



UNE FORMATION À LA CIRCULATION EN VILLE POUR ACQUÉRIR LES BONS RÉFLEXES

Ce que la Bike Experience propose de neuf, c'est un coaching de qualité et personnalisé pour les futurs cyclistes. En effet, après avoir suivi une formation vélo-traffic, le futur cycliste est entièrement pris en main par un coach qui lui propose différents itinéraires pour se rendre sur son lieu de travail et avec qui il peut les expérimenter pendant 3 jours, matin et soir. C'est en outre l'occasion tant pour les coaches que pour les candidats cyclistes de tester les aménagements cyclables de notre capitale avec la carte vélo en poche.

Préalablement, nous proposons également une formation pour les coaches de la Bike Experience. Cette formation, d'une durée de 2h30, fait un rappel des règles du code de la route spécifiques aux cyclistes, propose des exercices en circulation sur les différentes manières d'accompagner un biker, et est aussi un lieu pour le partage des expériences vécues. Un guide du coach a été rédigé à cette occasion.

Pour constituer des groupes ou équipes de coaches, les associations cyclistes mobilisent tous leurs membres et les non membres cyclistes quotidiens qui s'investissent avec beaucoup d'enthousiasme, de façon bénévole.

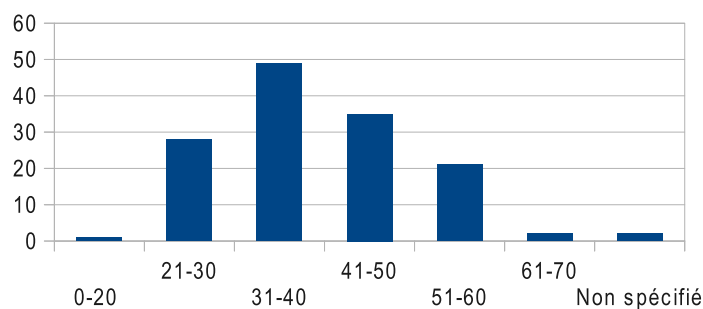
« Grâce au soutien de nos coaches, nous offrons une expérience de qualité à de nombreux candidats et permettons à chacun d'apprécier l'usage du vélo dans les meilleures conditions » explique Remco Ruiter, directeur de Pro Velo Bruxelles.

En plus du soutien offert par le coach, le « biker » peut compter sur un appui logistique de la part des associations cyclistes. Car si les futurs cyclistes ont décidé de se mettre en selle, 58% d'entre eux n'étaient pas équipés au moment de participer à la Bike Experience ! Un vélo a donc gracieusement été mis à leur disposition. Les participants qui font le choix de venir avec leur propre vélo ont pu le faire vérifier auprès des ateliers de Voot, Cyclo et Pro Velo.



Distribution des bikers par tranches d'âge

Chiffres 2011





LA BIKE EXPERIENCE 2011 EN QUELQUES CHIFFRES

- 500 personnes inscrites (coaches + candidats bikers) sur le site www.bikeexperience.be
- 137 candidats participants dont 102 femmes et 35 hommes
- 13 % des bikers étaient des automobilistes et 53 % combinaient voitures et transports en commun
- 71 vélos ont été empruntés dont 50 vélos de ville, 16 pliables et 5 électriques
- L'ensemble des candidats a parcouru plus de 5 000 kilomètres
- 124 candidats ont participé à la formation vélo-traffic
- 75 % des candidats de l'édition 2010 sont devenus des cyclistes réguliers et 4 d'entre eux sont devenus des coaches en 2011 !

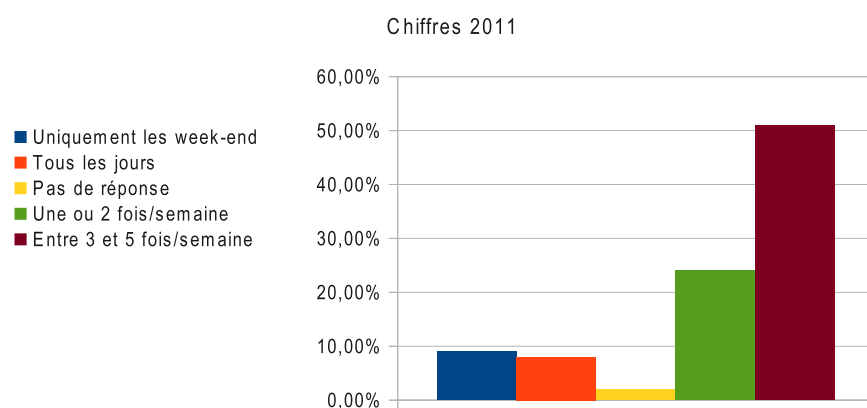
Pour compléter leur équipement, les candidats reçoivent également un kit de démarrage : chasuble, carte régionale, brassard, guide du code de la route.

De quoi tester le vélo dans les meilleures conditions !

QUEL EST LE PUBLIC DE LA BIKE EXPERIENCE ?

En 2011, comme en 2010, les candidats qui ont relevé le défi sont majoritairement des femmes (66% de candidates) : de quoi féminiser la communauté cycliste de Bruxelles à 70% masculine. D'une moyenne d'âge de 38 ans, ce sont des bruxellois issus des 19 communes et 30% d'entre eux travaillent dans le centre-ville.

Environ un mois après l'expérience, à quelle fréquence roulent les bikers ?





UNE CAMPAGNE EN CONSTANTE ÉVOLUTION

En 2010, ce sont une trentaine de personnes qui ont été mises en selle par le biais de la Bike Experience. En 2011, ils étaient 137 ! Au terme des deux premières éditions, les trois quarts des participants ont choisi de délaissier leur auto pour le vélo de façon durable.

Les participants à la Bike Expérience sont chaque année plus nombreux. La preuve que l'usage du vélo à Bruxelles est devenu un mode de déplacement incontournable et accessible à tous ! Les a priori liés à son utilisation peuvent être facilement levés, grâce à une formation pratique et théorique adéquate et surtout grâce à un accompagnement de qualité. Le nombre de cyclistes du bitume bruxellois poursuit sa croissance et c'est tant mieux !

Nathalie Carpentier
Pro Velo asbl
n.carpentier@provelo.org

INFOS PRATIQUES

Si vous souhaitez participer à la Bike Experience 2012, sachez qu'elle se tiendra du 2 au 16 mai 2012. Plus d'informations prochainement sur www.bikeexperience.be



Pro Velo @ENTERPRISE peut vous aider à constituer une équipe de coaches au sein de votre entreprise. Intéressé ? N'hésitez pas à prendre des renseignements auprès de notre équipe enterprise@provelo.org 02 517 17 67 - sur ce projet Bike Coaching.

“ BALISAGE DES ICR EN RBC : NOUVELLE MOUTURE ! ”

Il y a environ deux ans maintenant, un premier Itinéraire Cyclable Régional (ICR 11) a été balisé à l'aide des nouveaux panneaux spécifiques à la Région. Tout récemment, un deuxième tronçon d'ICR (rocade B côté Ouest) a reçu lui aussi un balisage tout neuf. D'ici quelques mois, plusieurs autres tronçons seront ainsi balisés avec la nouvelle « livrée » des ICR. Prochainement les 4 ICR balisés « à l'ancienne » seront remis au goût du jour. Genèse et pourquoi de cette nouvelle image.

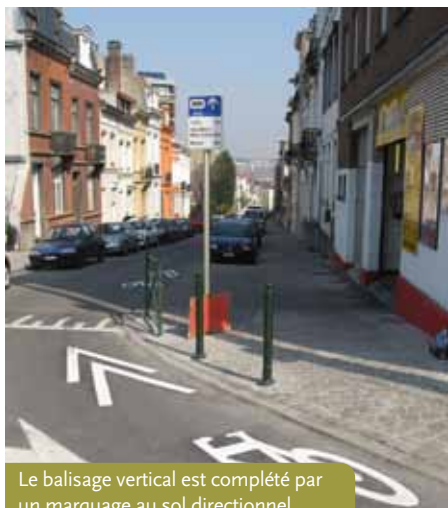
LES BASES DU RÉSEAU D'ICR

Le réseau des ICR, conçu il y a plus de 15 ans, a pour caractéristique principale d'emprunter autant que possible des voiries locales (zones 30) et ainsi de dédoubler les grands axes. Ce concept permet donc de « croiser » deux réseaux : les ICR, plutôt tranquilles, sur voiries avec trafic local à vitesse modérée où les cyclistes circulent généralement sur la chaussée (trafic mixte), et le réseau des voiries principales, qu'il faut équiper d'aménagements cyclables spécifiques dans toute la mesure du possible car le trafic automobile y est concentré et plus rapide (50 km/h).

Mais, autant les grands axes sont lisibles et on s'y oriente facilement, car ils sont connus et intrinsèquement « faciles à lire », autant les ICR doivent absolument être concrétisés par un balisage fort, afin qu'ils soient d'une « facilité de lecture » égale à celle d'un grand axe. D'emblée, le choix avait été posé de baliser au sol par des marquages (balisage horizontal), et bien sûr par des panneaux (balisage vertical). Ensemble, ces deux éléments assurent un maximum de fiabilité au balisage, car le cycliste reçoit toujours deux indices (l'un confirmant l'autre, ou l'un pouvant être « raté » par le cycliste qui voit quand même le deuxième, ou l'un pouvant éventuellement disparaître accidentellement alors que l'autre serait toujours présent pour minimiser la perte d'information).



Réseau des Itinéraires Cyclables Régionaux



Le balisage vertical est complété par un marquage au sol directionnel

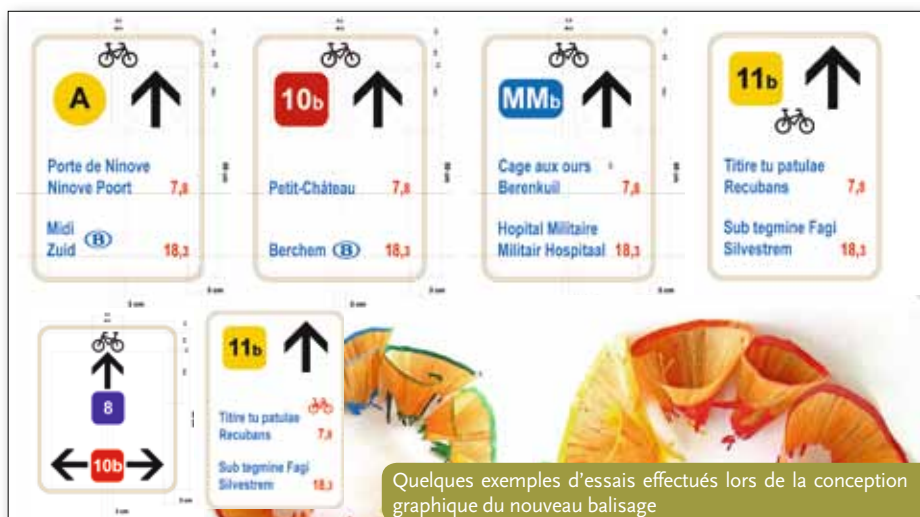
L'idée de départ des auteurs du réseau des ICR était que ces derniers soient balisés au plus vite, même de façon temporaire, afin qu'ils deviennent rapidement des « canaux » préférentiellement utilisés par les cyclistes (comme de simples itinéraires futés pour commencer, avant même qu'ils soient complètement réalisés et équipés). En réalité, il en a été tout autrement. Les ICR furent balisés au fur et à mesure qu'ils étaient exécutés en dur. Ce n'est que sur la carte vélo qu'on pouvait trouver ces itinéraires futés.

C'est tout naturellement qu'on a d'abord eu recours au panneau « vélo » classique, le F34b2.

Mais, avec l'évolution des idées et de l'importance de la politique vélo dans l'ensemble de la politique de mobilité, avec l'accent mis sur la communication à un certain stade, il est devenu évident qu'une image nettement plus « parlante » pouvait être donnée à ce balisage vertical. Est donc née l'idée de développer un type de panneau de balisage des ICR tout à fait spécifique à la Région, et qui répondrait mieux aux besoins des cyclistes que le panneau classique.

L'INVENTION DU PANNEAU VÉLO BRUXELLOIS

De nombreux exemples existant à l'étranger ou en Flandre, l'administration régionale a confié aux associations de cyclistes (Les cyclistes quotidiens GRACQ et le Fietsersbond) une mission d'étude afin d'illustrer ce qui existait



Quelques exemples d'essais effectués lors de la conception graphique du nouveau balisage

comme meilleure pratique et de faire des recommandations sur la conception d'un balisage bruxello-bruxellois (et, incidemment, sur la numérotation des ICR, qui n'avait jamais fait l'objet d'une recherche particulière – on en était resté tout simplement à une numérotation « de travail » adoptée pendant l'étude d'origine des ICR vers 1992-1993).

Un travail de conception de nouveaux panneaux a ensuite été entamé au sein de l'administration, avec l'aide de la Commission vélo régionale. Un long processus de production de plusieurs options possibles, de multiples versions de chaque option, de discussion de chaque possibilité au sein de l'administration d'abord et au sein de la commission vélo ensuite, s'en est suivi. On peut estimer que ce travail de mise au point du « produit » a pris entre six mois et un an. Il s'agissait d'intégrer le travail et les avis professionnels d'un graphiste interne à l'administration, les opinions au départ souvent divergentes des membres de la commission vélo, les avis techniques des fonctionnaires plutôt orientés sur la production, etc. Plusieurs essais eurent lieu – il s'agissait de vérifier à quoi ressemblaient nos idées une fois qu'elles étaient transformées en un « vrai » panneau, grandeur nature, posé en milieu urbain et non pas sur le fond blanc d'un écran d'ordinateur ou sur une belle feuille de papier photo.

Le résultat : jugez-en ! Ergonomie et lisibilité avant tout : la flèche discrète du F34b2 est devenue l'élément essen-

tiel du panneau de balisage, ainsi que la couleur code de l'itinéraire suivi. Une image « non routière » : le « langage » est donc un fond blanc avec lettrages noirs, et le vélo est ainsi sorti du « référent routier » - le balisage des ICR a une image urbaine. Un vélo stylisé pour tous (femme, homme, enfant).

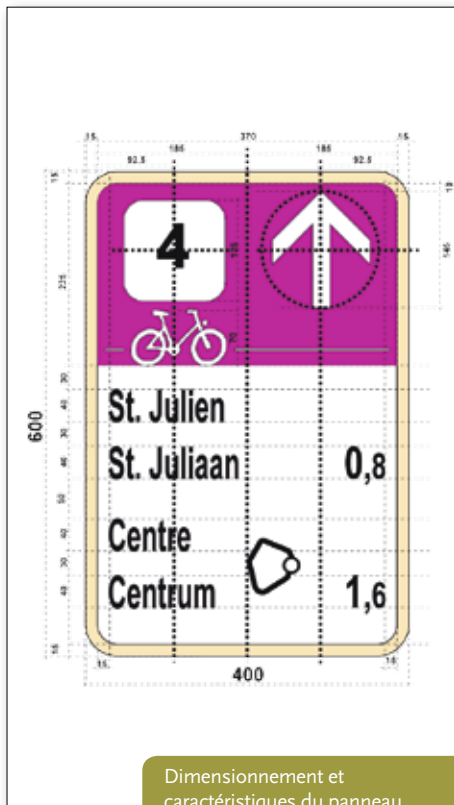
SIMPLE COMME BONJOUR, LE BALISAGE ?

Nous n'avions pas vraiment conscience de ce dans quoi nous nous embarquions. Qui aurait crû qu'il faudrait près d'un an pour aboutir à un produit graphique de qualité qui soit en même temps un outil pratique de très haut niveau ? Et, derrière cette image sympa du panneau vélo bruxellois, qui croirait qu'il y a une montagne de précisions et détails techniques – de la taille du lettrage au choix de mettre les centaines de mètres en plus petits



Panneau F34b2

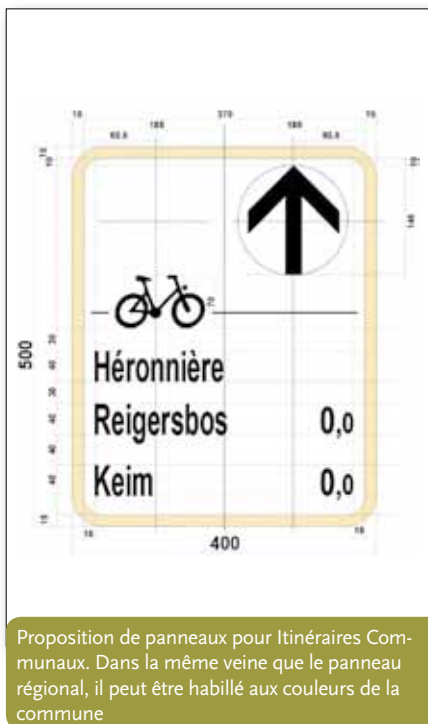
Nouveau panneau



Dimensionnement et caractéristiques du panneau



Croisement d'itinéraires : le panneau à l'avant-plan, posé avant le carrefour, oriente le cycliste entre les diverses directions ; celui à l'arrière-plan, posé après le carrefour, confirme la direction prise.



Proposition de panneaux pour Itinéraires Communaux. Dans la même veine que le panneau régional, il peut être habillé aux couleurs de la commune

caractères, des vélos qui changent de sens avec les flèches, aux flèches qui changent de forme avec les situations complexes, des écarts entre les lignes aux distances à respecter par rapport au cadre, du choix précis des pictogrammes au choix précis des codes

couleurs, de l'idée de donner à chaque ICR « sa » couleur au choix raisonné de ne retenir que 10 couleurs qui résisteraient bien dans le temps, du tableau de fabrication standardisé pour les panneaux simples aux panneaux conçus sur mesure dans les cas complexes, du choix des noms de points repère servant de « nœuds » où des ICR se croisent à l'espace requis pour mettre une information bilingue, de la ligne qui accompagne le vélo (sous les roues, devant ou derrière, une ligne ou deux lignes ?) et souligne à la fois son caractère BD et la direction de la flèche, à la forme de la « pastille » d'un ICR radial, transversal ou rocade, du choix d'un petit ou d'un grand a/b pour les branches d'un même ICR, à la numérotation des ICR, de l'ajout de panneaux « hors ICR » indiquant une destination proche à l'inclusion de panneaux pouvant baliser des IC communaux, de la façon de traiter les croisements d'itinéraires à la façon d'indiquer des destinations « finales » sur un itinéraire circulaire sans fin, etc., etc., etc. Si vous avez l'envie de vous plonger dans le menu détail de ce travail et de mesurer ce qui a été fait et le caractère assez unique du

balisage bruxellois, Bruxelles Mobilité vous propose un très beau travail disponible en PDF à l'adresse suivante :

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/publications-techniques>

ET MAINTENANT ?

Un premier ICR complet a donc été balisé (le 11), et la rocade B a été balisée en partie. On peut donc déjà admirer ces beaux panneaux dans nos rues. Mais le plus gros reste à faire, et ce n'est pas un mince travail. Des effectifs supplémentaires seraient nécessaires pour boucler cette œuvre rapidement. Car après l'étude du produit et la production de la charte, quand on passe au travail concret, il y a aussi un investissement considérable à faire en temps : préparer le balisage « en chambre » en « posant » des panneaux aux endroits requis sur plan (avant ou après le carrefour, comment fait-on dans un carrefour en T, combien de distance donne-t-on au cycliste qui doit préparer une manœuvre ?), griffonner chaque panneau (qui a reçu son propre numéro), discuter de ça une première fois, ensuite aller sur le terrain et vérifier in situ si les idées



Type de panneau de croisement d'itinéraires



Indication d'une destination locale importante proche de la rocade B ; tout droit sur l'ICR B, des croisements d'ICR et une destination intermédiaire à moyenne distance (il n'y a pas de destinations « logiques » à longue distance sur une rocade)

étaient bonnes ou si la situation n'a pas changé, transposer ensuite l'information dans un imposant tableau de production, attendre d'un collègue les kilométrages calculés sur la base des positions définitives des panneaux reprises sur plan, concevoir éventuellement les panneaux « hors norme » qui ne rentrent pas dans le tableau, contrôler les images produites par le fournisseur sur la base du tableau; puis retourner sur le terrain avec le fournisseur pour déterminer très exactement la position du panneau, confirmer si on le pose ou non sur un poteau existant à adapter ou non (l'objectif est de minimiser le nombre des poteaux), attendre un peu, et puis se faire plaisir en allant voir le résultat sur le terrain... Penser alors aux marquages du balisage horizontal, si on ne l'a pas déjà fait précédemment.

Si ce travail vous tente – on engage ! Car il s'agit de refaire (en le perfectionnant) le balisage de quatre ICR « anciens », et de prévoir le balisage de plusieurs ICR qui sont dans le pipe-line : le Canal dont il ne manque que l'avenue du Port, l'ICR 5 qui sera complété en 2012, l'ICR Maelbeek qui sera aussi prêt de Neder-over-



Heembeek à Ixelles en 2012-2013, les ICR 7, 8, Senne et C dont certains tronçons commenceront à être mis en exécution en 2012, et plusieurs itinéraires qui seront principalement balisés avec peu d'interventions dans un premier stade, leur mise en œuvre définitive pouvant ensuite être faite avec des interventions qui ne demandent pas de permis d'urbanisme.

Et le budget ? Sur la base de la petite expérience que nous avons, l'investissement représente environ 100.000 euros pour un itinéraire complet de quelque 12-15 km. Il s'agit là d'un ordre de grandeur.



Un investissement durable dans tous les sens du terme, et qui procède à la fois de la communication et du service concret au cycliste quotidien. Comme toute la politique vélo : un rapport coût/bénéfices imbattable, quand on sait qu'un seul nouveau cycliste représente un bénéfice annuel pour la société de l'ordre de 500 euros (source : Cycling England, Velo-city 2009) ! Suivez le guide...

**Ulric Schollaert, Roland Warnauts,
Florence Dekoster**
Bruxelles Mobilité
Direction Projets et Travaux de voiries



POINTS VÉLO À BRUXELLES : “ UNE AIDE DE PREMIÈRE LIGNE POUR LE CYCLISTE À BRUXELLES ”

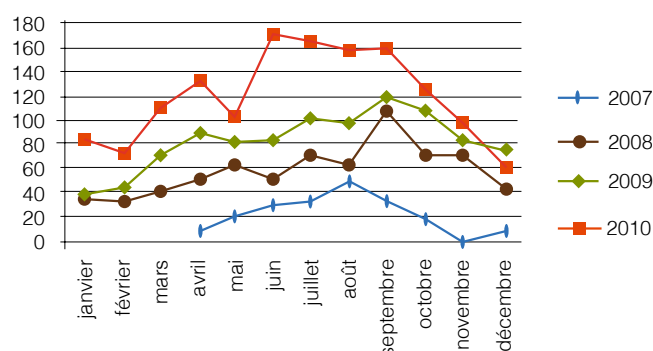
Le signal de départ de l'ouverture de 4 points vélo à Bruxelles a été donné en 2007. Le premier point vélo NoORD a ouvert ses portes en avril 2007, le point vélo CENTRaAL a suivi fin mai 2009, le point vélo LUXEMBoURG début décembre de la même année et le dernier, le point vélo MIDI, a vu le jour en décembre 2010. Maintenant que le réseau des 4 points vélo bruxellois est complet et opérationnel depuis un an, nous en voyons les résultats. Un succès éclatant.

Les points vélo offrent des services vélo à proximité immédiate des nœuds de mobilité. Ils surveillent et entretiennent les parkings vélo, louent des vélos et assurent les petites réparations nécessaires pour repartir à la maison avec un vélo en règle et en ordre. L'objectif principal des points vélo est de promouvoir le modal shift : l'utilisation de différents moyens de transport sur un même trajet. Les points vélo bruxellois diffusent en outre des informations sur la mobilité durable dans la ville. La visibilité des points vélo pour le cycliste et le passant occasionnel est également importante. En effet, le vélo doit encore en grande partie gagner sa place. C'est la raison pour laquelle outre le navetteur, les points vélo bruxellois touchent également le Bruxellois.

À Bruxelles, les points vélo sont une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB-Holding, les Autorités fédérales et l'exploitant, l'asbl CyCLO.

Il y a maintenant des points vélo dans tout le pays : 32 en Flandre, 4 en Wallonie et 4 à Bruxelles.

Plus de quatre ans après le lancement du premier point vélo, l'asbl CyCLO affiche de beaux résultats. Le concept d'un point vélo a mis un peu de temps à se faire connaître. Et en dépit de l'attention régulière des médias, du nombre sans cesse croissant de réparations et du levier provenant du fait que les points vélo font partie d'un réseau, ces points vélo doivent progressivement accroître leur notoriété. Depuis l'implémentation du Service Level Agreement (SLA) avec la SNCB-Holding - un contrat reprenant des critères de qualité - les points vélo sont ouverts tous les jours de la semaine de 7 à 19 heures. Cela a notamment permis aux points vélo de



Nombre de petites réparations effectuées au point vélo NoORD



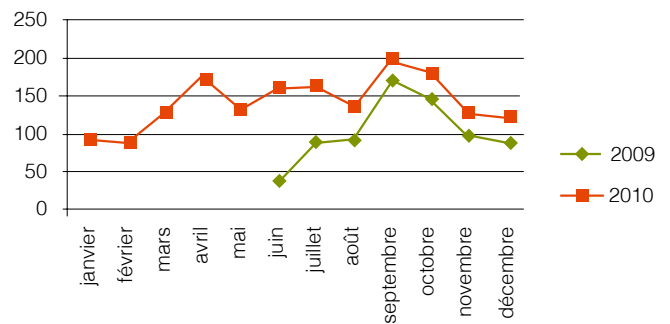
devenir de véritables plaques tournantes du vélo. Ici, on parle de vélo, des cyclistes se rencontrent et des facilités sont mises à leur disposition : parking, réparations, informations. Ici, on comprend qu'il est tout à fait possible de faire du vélo à Bruxelles.

CyCLO choisit résolument la qualité en améliorant constamment le service. Cela a débuté par l'implémentation du SLA, mais il investisse également dans le bilinguisme de l'accueil et dans les compétences techniques de l'équipe des points vélo. Une bonne collaboration avec les parties prenantes (police, SNCB-Holding, cyclistes, Région, ...) est primordiale. Le Blue Bike, par exemple, est devenu opérationnel en mai 2011. Le Blue Bike est un vélo partagé qui peut être loué à chaque point vélo, si vous disposez d'un abonnement. En 2012, CyCLO misera également sur une meilleure communication avec les utilisateurs des parkings.

En fonction de leur implantation, les points vélo ont une clientèle différente. CyCLO en tient compte en proposant volontairement un service uniforme, tout en modulant les approches. Le point vélo NoORD, par exemple, possède depuis le début un parking pour vélos avec contrôle d'accès. Actuellement, il y a plus de 300 badges en circulation et à certains moments, le parking est complet. En outre, hormis les navetteurs, les jeunes de Saint-Josse-ten-Noode et de Schaerbeek sont les utilisateurs les plus fréquents du point vélo. En 2010, 1 451 petites réparations ont été effectuées. Décembre 2010 fut le mois le plus faible, mais en repensant à l'année

dernière, chacun se souvient des fortes chutes de neige que nous avons connues à cette époque.

Le fonctionnement du point vélo CENTRaAL a pris un grand essor depuis le début. Ce point vélo est le plus grand des quatre et touche, outre les navetteurs, également les touristes internationaux et les cyclistes volontaires. Le parking vélo est partiellement (78 places sur les 200) équipé d'un contrôle d'accès, mais il est couvert. Certaines visites guidées de la ville démarrent également de cet endroit. En 2010, CENTRaAL a déjà réalisé environ 1 700 petites réparations de vélos.



Nombre de petites réparations effectuées au point vélo CENTRaAL



Le point vélo LUXEMBoURG, au centre du quartier européen, a un public international et très exigeant. Il s'agit d'un point vélo très petit, mais incroyablement beau. Il doit malheureusement faire face à une forte épidémie de vols. Le vol de vélo représente d'ailleurs la plainte la plus fréquemment entendue dans les différents points vélo. L'équipe du point vélo explique aux victimes d'un vol de vélo comment et où elles peuvent déposer plainte et quels sont les cadenas les plus sûrs. Le vol de vélo constitue toutefois un problème croissant. En tant qu'exploitant des points vélo, CyCLO est dès lors demandeuse d'une solution qui pourrait être trouvée en

collaboration avec les acteurs concernés. 1 264 réparations ont été effectuées au point vélo LUXEMBoURG en 2010, ce qui est beaucoup pour une première année de fonctionnement.

Enfin, il y a le point vélo MIDI qui, malgré sa situation du « mauvais » côté de la gare du Midi, a directement touché un vaste public provenant de Saint-Gilles et Anderlecht. Le parking vélo du point vélo MIDI n'a pas de contrôle d'accès et la plupart des parkings vélo sont répartis autour de la gare. Ce n'est pas une situation idéale. Pour trouver une solution à ce problème, CyCLO poursuit son lobbying auprès de la SNCB-Holding.

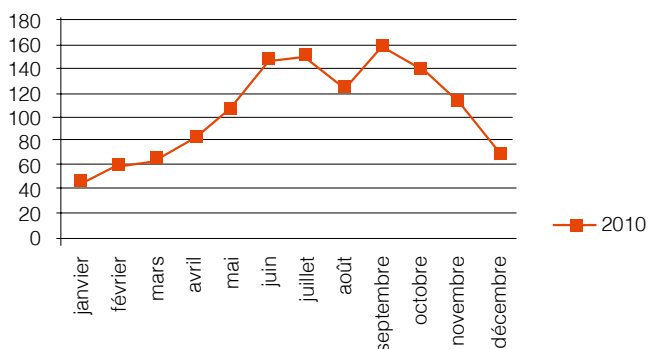
Les points vélo sont devenus une aide de première ligne pour le navetteur cycliste et le cycliste bruxellois. Les résultats démontrent que le réseau bruxellois répond à un besoin important. Mais le besoin de parkings vélo, avec ou sans contrôle d'accès, reste très présent. À ce niveau, il y a encore du pain sur la planche

Liesbeth Driesen - Asbl CyCLO

À PROPOS DE CYCLO

L'asbl CyCLO est une initiative dans l'économie sociale qui promeut le vélo à Bruxelles via la technique vélo, le recyclage, la culture et l'innovation.

www.cyclo.org



Nombre de petites réparations effectuées au point vélo LUXEMBoURG

UNE WALLONIE CYCLABLE POUR TOUS

10 COMMUNES PILOTES

“ WALLONIE CYCLABLE ”

En décembre 2010, le Gouvernement wallon a approuvé le plan « Wallonie cyclable ». Un pas décisif dont les premières mesures se concrétisent. Objectif : promouvoir une mobilité durable pour tous.



UN PLAN AMBITIEUX

Ce plan « Wallonie cyclable » englobe toute une série d'actions qui ont pour but d'améliorer fortement les conditions de la pratique du vélo et d'augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020.

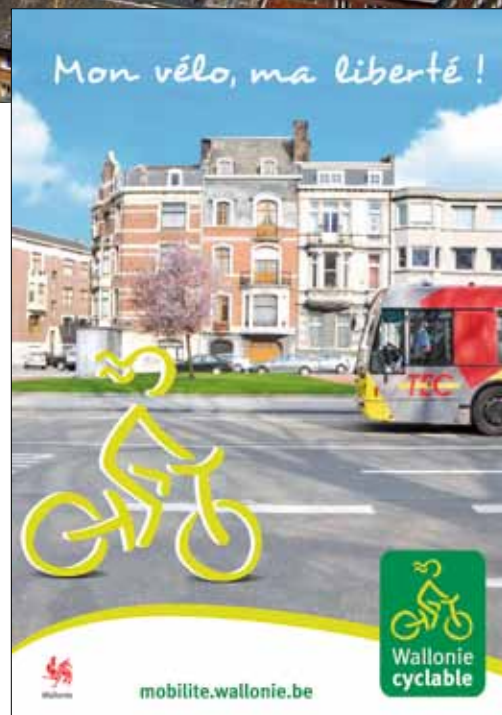
Il est constitué d'une partie opérationnelle, décomposée en objectifs stratégiques, objectifs opérationnels et mesures ; et d'une partie structurelle, qui vise à coordonner, suivre et évaluer la politique cyclable en Wallonie.

Entre autres, deux premières mesures viennent d'être concrétisées : la nomination d'une « Manager régional Vélo »

(objectif structurel 2) et la présélection de 13 communes, puis la sélection de 10 d'entre elles, au titre de « Commune Pilote Wallonie cyclable » (objectif stratégique 0). Un bon nombre d'autres mesures sont en cours de mise en œuvre et un rapport d'activité sera d'ailleurs prochainement publié pour en faire l'état d'avancement.

UN LABEL, DES SUBSIDES

L'objectif principal du projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » est de concentrer les moyens pour faire de quelques villes et communes des vitrines du développement du vélo en Wallonie.





UNE PROCÉDURE DE SÉLECTION EN 2 TEMPS

Le choix des communes est basé sur une procédure de sélection qui s'effectue en deux temps. Première étape, les communes (ou associations de communes rurales) ont été invitées à introduire un dossier de candidature pour participer à la « course » au label de « Commune pilote Wallonie cyclable ». En effet, les villes et les communes sélectionnées se verront octroyer des moyens importants pour la réalisation d'aménagements et d'actions de sensibilisation en faveur du vélo. Ainsi, d'ici 2014, 18 millions d'euros seront libérés pour les deux roues. L'objectif ? Créer un contexte favorable à sa pratique au quotidien et susciter ainsi un véritable élan pour ce mode de déplacement.

C'est sur base de leur motivation, de leur vision, de la cohérence et de la pertinence du projet, que le Gouvernement wallon a décidé, le 16 décembre 2010, de retenir 13 des 62 dossiers soumis à l'examen du jury. Les communes sélectionnées sont : Ciney, Comines-Warneton, Gembloux, La Louvière, Liège, Marche-en-Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Tournai, Walhain, Wanze et le groupement des communes rurales de

Clavier/Modave/Tinlot. La sélection finale (voir infra) – seconde étape de la procédure – est intervenue en décembre 2011.

LA PRÉSÉLECTION DE 13 COMMUNES ET L'ÉLABORATION DU PLAN COMMUNAL CYCLABLE (PCC)

Concrètement, en 2011, chaque entité présélectionnée a reçu 100 000 euros, plus un montant proportionnel au nombre d'habitants, destinés à financer exclusivement les aménagements cyclables communaux présentés dans le dossier de candidature et jugés prioritaires.

La Région Wallonne a également proposé à chaque commune le soutien d'un bureau d'études pour l'élaboration de leur Plan communal cyclable. Un expert a été désigné par commune pour l'accompagner et la coacher dans l'élaboration de son plan, selon un canevas approuvé par la Wallonie. Celui-ci comprend 3 volets :

- Le vélo aujourd'hui, (diagnostic issu de la méthode bypad)
- Le vélo demain
- Les actions
 - Rouler à vélo
 - Le vélo à l'arrêt
 - Encourager la pratique du vélo
 - Ancrer la politique cyclable

Pour chacun de ces 3 volets, des repères, leviers et fiches actions sont déterminés.

Ce Plan a été réalisé dans chaque commune par un groupe de travail composé d'un élu communal, un conseiller en mobilité et un représentant des usagers.

Dans le cadre de cette présélection, un conseil consultatif a également été mis en place dans chaque commune.

Ces 2 organes garantissent la concertation des différents acteurs impliqués dans la politique cyclable. De cette manière, le Plan communal cyclable est le fruit d'un consensus, où chacune des parties a pu apporter sa contribution.

Il y a quelques semaines, chaque commune a introduit son Plan communal cyclable finalisé comprenant un programme d'actions sur 5 ans, planifié et budgétisé.

LA SÉLECTION

C'est sur base de ce plan communal cyclable que 10 communes, parmi les 13 présélectionnées, ont été retenues et obtiennent le titre de « Commune pilote Wallonie cyclable ». Il s'agit des communes de Gembloux, La Louvière, Liège, Marche-en-Famenne, Mouscron, Namur, Ottignies-LLN, Tournai, Walhain, Wanze.



Les 13 Plans communaux cyclables ont été analysés par les membres du comité d'examen, composé des personnes et organismes suivants ou de leur représentant : le Ministre en charge de la Mobilité, président ; le Ministre en charge des Travaux publics ; le Ministre en charge des Pouvoirs locaux ; le Ministre-Président ; le Manager régional vélo ; le Département de la Stratégie de la Mobilité ; l'Union des Villes et Communes de Wallonie et le Gracq asbl. Des experts extérieurs à la Wallonie (spécialistes en matière de politique cyclable bruxellois et flamands ainsi que la fonctionnaire fédérale vélo) ont été invités à étoffer ce jury. Ils se sont exprimés avec une voie consultative.

Ce comité a pu évaluer les Plans communaux cyclables suivant les huit critères annoncés dans le règlement de l'appel à candidatures.

LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN COMMUNAL CYCLABLE

Ces communes vont se partager un subside de près de 18 millions d'euros réparti sur 4 ans. A ce montant va venir s'ajouter un budget dégagé par le Ministre des Travaux publics pour des aménagements cyclables sur voirie régionale d'un montant de 4 millions d'euros en 4 ans. Des moyens de l'ordre de 1.500 000 euros sont également dégagés par le Ministre wallon Philippe Henry pour permettre aux communes non retenues de maintenir la dynamique initiée lors de l'élaboration de leur Plan cyclable. Les communes bénéficiaires investiront



pour leur part 5 millions et demi d'euros sur fonds propre.

Par ailleurs, le Ministre Philippe Henry va poursuivre l'effort d'accompagnement et de mise en réseau de ces Communes pilotes Wallonie cyclable. Un budget de l'ordre de 500.000 euros devrait y être consacré.

Enfin, différents projets régionaux seront développés prioritairement dans les communes pilotes. Il s'agit notamment d'un large projet de « Mise en selle des Wallons ».

Au total, ce sont plus de 30 millions d'euros pour développer le vélo qui sont investis par le Gouvernement dans le projet « Communes pilotes Wallonie cyclable » initié par le Ministre Philippe Henry.

Par ailleurs, les communes lauréates devront s'engager à affecter à des mesures d'amélioration des infrastructures en faveur des cyclistes au minimum 80 % de la subvention globale en 2011, 70 % en 2012 et 60 % de la subvention en 2013 et 2014.

La Région assurera en outre un soutien aux Communes pilotes Wallonie Cyclable à l'aide de la mise en réseau des acteurs du projet : groupes de travail thématiques, formations, ateliers, visites techniques, rencontres d'échanges, soutien d'experts...

Elle apportera également un soutien et une coordination en matière de communication par la mise en place de différents



outils qui comprennent notamment une identité visuelle du projet (logo, charte graphique, concept visuel de communication et devise) ; des pages dédiées au projet sur le portail Mobilité de la Région wallonne ; la fourniture d'outils de communication « à adapter » ou « clé sur porte ».

La Région s'engage également à faire mention de ce qui est mené au niveau local dans les communes pilotes, via ses canaux de communication.

Rendez-vous donc dans une prochaine édition pour faire le point sur l'état d'avancement des Plans communaux cyclables et voir quelles bonnes pratiques s'en dégagent... !

Céline FECCI,
Coordinatrice Wallonie cyclable DGO2

Service Public de Wallonie
Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
FECCI Céline, tél. : 081/77.31.34
wallonie.cyclable@spw.wallonie.be
<http://mobilite.wallonie.be>





“ A VOS AGENDAS, VÉLO-CITY 2012 S’ANNONCE ! ”

La plus importante rencontre internationale et annuelle consacrée au vélo aura lieu à Vancouver du 26 au 29 juin 2012. Des délégués du monde entier auront la possibilité de partager les bonnes pratiques en vue de créer et développer des villes et métropoles axées sur les déplacements où le vélo est envisagé en tant que moyen de transport quotidien et récréatif.

Depuis 1980, des conférences sont organisées dans de grandes métropoles telles que Copenhague, Paris, Dublin, Bruxelles, Barcelone, Munich ou Montréal. L'édition de Vélo-city 2012, qui attend la venue de 1500 délégués, se base sur l'expérience au sein de ces villes et profite de l'intérêt sans cesse croissant pour la pratique du vélo en milieu urbain.

Vélo-city rassemble chaque année une foule d'experts : politiciens, ingénieurs, planificateurs, architectes, spécialistes du marketing social, universitaires, chercheurs, environnementalistes, avocats, éducateurs et représentants d'entreprises qui unissent leurs forces et favorisent la collaboration internationale sur place et bien après leur retour. L'événement attire également des experts de domaines connexes tels que la santé,

l'économie et l'environnement. Les journées de conférences sont composées de séances et rencontres où l'accent sera mis sur le dialogue, la participation et l'échange d'informations.

Les thèmes traités au cours de cette édition seront variés. Entre autres thèmes principaux, les participants pourront aborder les politiques du changement, la sécurité, les technologies émergentes, l'approche humaine ou encore les problèmes mondiaux en matière de mobilité. D'autres thématiques pivots seront au programme comme la mobilité combinée (vélo-rail et autres modes), l'offre de partage de vélos publics, la logistique et le vélo ainsi que le cyclotourisme.

Plus d'informations et programme à venir :
www.velo-city2012.com

Virginie Randaxhe
Cellule Mobilité
Association de la Ville et des Communes
de la Région de Bruxelles-Capitale



LA ZONE DE POLICE D'ANVERS ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

LA SITUATION “AS IS”

Une personne qui roule à 60 km/h en agglomération est verbalisée. Elle mérite une amende, non seulement parce qu'elle enfreint le code de la route, mais aussi parce qu'un tel comportement implique un danger. Personne ne peut le contester (sérieusement).

Et que dire d'un usager qui renverse un piéton traversant la chaussée, en laissant une trace de freinage sur 18 mètres ? À quelle vitesse roulait-il ? La vitesse est-elle la cause de l'accident ou le piéton a-t-il traversé imprudemment ? Dans la situation actuelle, ces questions restent souvent sans réponse. Il est toutefois indispensable d'y répondre si l'on veut établir les responsabilités et développer des mesures préventives. Un projet a été lancé au sein de la Police locale d'Anvers pour remédier à ce problème.

L'enquête policière sur les accidents de la route¹ a pour but de déterminer les causes d'un accident de la route aux fins suivantes :

- l'attribution des responsabilités (pénales) aux parties concernées,
- la fourniture de conseils, dans le cadre d'une approche intégrée d'une politique de sécurité routière (locale)

Actuellement, l'enquête en cas d'accident manque souvent son but. En réalité, cette enquête reste limitée à recueillir les données administratives relatives aux véhicules concernés (immatriculation, contrôle technique, ...) et à prendre note des déclarations. Le manque de connaissances empêche de distinguer les traces utiles des débris. Enfin, il faut souvent travailler sous la pression du temps. L'enquête en cas d'accident de la route n'est dès lors pas considérée comme un travail très gratifiant.

En raison de cette expertise manquante, le Parquet nomme parfois un expert en

cas d'accidents graves afin que ce dernier donne son avis à propos du déroulement de la collision². En vue de maîtriser les coûts, certains critères sont utilisés à cet effet³. On veut de cette manière assurer une attribution correcte des responsabilités pénales.

Sur le plan pénal, c'est évidemment une solution, mais il y a tout de même quelques remarques à faire à ce propos. La connaissance des causes d'un accident est une condition indispensable pour pouvoir proposer des mesures efficaces. Cela suppose une compréhension du déroulement de l'accident.

En raison de la désignation sélective de l'expert, ces rapports ne sont utilisables que dans une moindre mesure pour une étude statistique. La mission de ces experts est en outre limitée aux activités nécessaires pour déterminer les responsabilités. Le recueil de toutes sortes de données supplémentaires – qui pour-

1/ AR du 16 octobre 2009 modifiant l'AR du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population

2/ L'article 34 de l'AR du 27 avril 2007 portant règlement général des frais de justice en matière répressive stipule que les tarifs prévus comprennent les prestations suivantes : les constatations et mesurages effectués sur les lieux ; l'examen technique des véhicules ; la rédaction d'un pré-rapport ; l'étude du dossier ; la rédaction et la correction du rapport d'expertise ; l'établissement du dossier photographique avec commentaire ; le tracé d'un plan ; le dépôt du rapport d'expertise

3/ Circulaire n° 2/2000 du Parquet du procureur du Roi d'Anvers. Le Parquet doit être consulté en vue de la désignation éventuelle d'un expert en matière de roulage dans les cas suivants : accidents de la route avec une issue mortelle ; accidents de la route avec lésions corporelles graves, plus précisément si l'on peut présumer que la victime subira une incapacité de travail permanente grave en conséquence de l'accident ou s'il faut craindre la perte d'organes vitaux ou une future issue mortelle ; accidents de la route avec (autres) conséquences très graves (par exemple, collision en chaîne avec des blessures légères, mais des dégâts matériels très conséquents)

Un expert en matière de roulage devra toujours être désigné dans les cas susmentionnés, lorsque l'accident s'accompagne d'une ou plusieurs des circonstances suivantes : il n'y a pas de témoins indépendants ; les déclarations des témoins semblent contraires aux constatations matérielles ; le responsable présumé ne peut pas être interrogé ou a fait des déclarations ambiguës ; un défaut mécanique ne peut pas être exclu a priori



raient éventuellement contribuer par agrégation à acquérir une connaissance approfondie des causes de certains types d'accidents – n'en fait pas partie. L'utilité de ces rapports en dehors du contexte pénal est dès lors limitée.

Nous sommes conscients que des efforts sont nécessaires sur le plan de l'enquête en cas d'accidents de la route et de l'exploitation des données relatives à ces accidents. En voici quelques preuves :

- le lancement de la Belgian Accident Research Team par l'IBSR⁴,
- la proposition de décret portant instauration d'une analyse des accidents de la route de Peumans et Decaluwe⁵,
- la déclaration de l'ancien ministre de l'Intérieur De Padt dans le *Standdaard* du 19 mai 2008⁶.

Même les autorités locales⁷ et les Parquets⁸ reconnaissent ces besoins, à partir de leur propre domaine de pouvoir.

Peut-on changer les choses et les améliorer ? Absolument ! Aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, qui sont tout de même deux pays de référence en matière de sécurité routière⁹, la police effectue systématiquement des reconstitutions de tous les accidents graves. Les États-Unis travaillent également de cette manière.

LE PROJET DE « PROFESSIONNALISATION DE L'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE »

Partant de l'analyse précédente, en concertation avec le Parquet du procureur du Roi d'Anvers, une équipe d'enquête sur les accidents de la route a vu le jour au sein de la Police locale d'Anvers le 1^{er} janvier 2010 en vue d'examiner systématiquement la cause d'accidents de la route graves.

Quatre agents de police sont disponibles jour et nuit, par équipes de deux, pour se rendre sur place lors de tous les accidents de la route avec des morts et des blessés graves.

Dès qu'un accident répond aux critères fixés, ils sont appelés par le dispatching central. Deux membres de l'équipe se rendent alors sur place et y reprennent (en grande partie) l'enquête des agents ayant effectué les premières constatations. Ils recherchent des traces, effectuent les mesurages nécessaires et examinent les véhicules concernés. L'interrogation des parties, le recueil des données administratives concernant les véhicules impliqués et le contrôle de la consommation d'alcool et de drogue sont entre-temps effectués par l'équipe d'intervention de première ligne. Cette collaboration assure un règlement rapide afin que le lieu de l'accident puisse être libéré le plus vite possible.

4/ L'objectif principal du projet BART est de permettre l'identification des causes d'accidents de la route afin de formuler des recommandations politiques en vue d'éradiquer certains types d'accidents. Dans le cadre d'un projet pilote soutenu par la ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt, il est procédé à l'analyse d'accidents impliquant au moins un camion ou au moins un autocar sur une autoroute ou une route régionale de Flandre orientale et de Flandre occidentale. Cette analyse s'intéresse tant au comportement des chauffeurs de camion et des autres usagers impliqués dans l'accident qu'aux aspects ayant trait à l'infrastructure routière et à la technique du véhicule. (M. Scheers, Présentation du projet BART – Analyse en profondeur des accidents de la route, texte destiné à la presse, le 5 mai 2009)

5/ Proposition de décret instaurant une analyse des accidents de la route, Parlement flamand, séance 2004-2005, pièce 343.

6/ Selon l'article, le ministre expliquait : « Ces chiffres (note : il s'agit des chiffres en matière d'accidents) soulignent un manque flagrant de connaissances sur les circonstances dans lesquelles se produisent les accidents de la route. Cela empêche une politique de sécurité routière efficace. »

7/ Ainsi, le plan de base pour la sécurité routière 2007-2012 de la ville d'Anvers prévoit par exemple la professionnalisation des constatations en cas de collisions par la création d'une cellule spécialisée dans les collisions qui interviendrait en cas d'accidents de la route graves. Ce plan de base a été approuvé par le conseil communal le 15 janvier 2007.

8/ Également au point 4.1.1.5.1 du plan d'action de l'arrondissement « aanpak verkeersveiligheid – geïntegreerd doelstellingenschema 2009 » du Parquet d'Anvers, on retrouve l'objectif en matière d'effort selon lequel la police locale se chargera d'effectuer des constatations de base de qualité concernant les accidents de la route (en particulier en cas de lésions corporelles et de décès) pour découvrir les circonstances réelles et effectuer des analyses éventuelles.

9/ La Suède (Sweden), le Royaume-Uni (United Kingdom) et les Pays-Bas (Netherlands) sont les pays qui obtiennent les meilleurs scores en Europe en matière de sécurité routière, mesurée par le nombre de décès dus à un accident de la route par kilomètres parcourus. Ils sont considérés en tant que tels comme les pays de référence en matière de sécurité routière. Ils sont désignés par l'acronyme pays SUN-flower, sur la base de l'initiale en anglais de chacun des pays concernés.



Les enquêteurs de l'équipe se chargent de la saisie éventuelle des véhicules en vue d'un examen plus approfondi et assurent le contact avec le parquet. Dans le cadre de ce contact, ils fournissent également des conseils sur l'éventuelle désignation d'un expert. En effet, il est possible que leur propre expertise soit insuffisante pour pouvoir effectuer une reconstitution. En fonction de la situation de fait, le Parquet donne alors des instructions supplémentaires à propos de la suite de l'enquête (retrait immédiat du permis de conduire, arrestation...).

Ensuite, les enquêteurs rédigent le procès-verbal ainsi qu'un rapport technique d'enquête sur l'accident. De cette manière, l'équipe d'intervention est plus rapidement disponible pour d'autres missions d'intervention régulières.

Le contenu d'un rapport technique dépend de la nature des questions auxquelles il faut répondre pour établir les responsabilités. En général, cela comprend :

- une description du déroulement de l'accident,
- la localisation de l'endroit du contact lors de la collision,
- les mouvements des parties concernées,
- une évaluation du caractère évitable,
- un croquis détaillé du lieu de la collision.

Conformément aux accords avec le Parquet, l'enquête complète est terminée dans les 10 jours ouvrables en cas de collisions mortelles et dans les 30 jours pour toutes les autres collisions. De cette manière, ils peuvent décider dans un délai assez court après l'accident de la suite du dossier (sans suite, assignation...). Il va sans dire que cette rapidité de traitement profite surtout aux victimes de l'accident.

UNE PREMIÈRE ÉVALUATION

L'équipe est active depuis maintenant presque deux ans. Lors de la première évaluation annuelle, il est apparu que le Parquet était très satisfait du travail fourni. Les rapports techniques sont délivrés rapidement, ce qui permet un traitement aisé des dossiers. Ils sont écrits clairement et se lisent aisément. Le Parquet n'a dès lors pas demandé de corrections. Il a par ailleurs été suggéré que d'autres corps de police de l'arrondissement reçoivent également une formation dans ce domaine.

Il reste encore plusieurs défis. En dépit de deux déclarations de vacance successives, ils n'ont pas encore réussi à remplir entièrement le cadre prévu. L'enquête relative à un accident de la route est basée sur les mathématiques, la physique et la technique. Il n'est manifestement pas évident d'attirer au sein de la police des membres du personnel qui sont intéressés par ces branches.

Un autre défi consiste à dénicher les connaissances requises. En effet, étant donné que cette expertise n'est pas présente dans les services de police belges, les connaissances nécessaires doivent être acquises auprès d'établissements de formation étrangers.

Enfin, dans un nombre (limité) de cas, un travail complémentaire serait également nécessaire. La recherche de défauts au niveau de la voiture requiert l'utilisation d'un dispositif de lecture spécialisé. L'évaluation de l'état physique des conducteurs (en dehors de la consommation d'alcool et de drogue) requiert l'intervention d'un médecin. Des solutions doivent encore être trouvées à ce propos.

Quoiqu'il en soit, ce projet a permis de hisser l'enquête sur les accidents de la route à un niveau supérieur. À court terme, cela permettra une organisation plus rapide et plus correcte de la justice pour les victimes. À plus long terme, la connaissance des causes exactes des accidents de la route contribuera sans aucun doute à pouvoir proposer des mesures plus ciblées et plus efficaces.

Hubert Ruypers
Commissaire de Police
ZP Anvers



22 SEPT

**NAAR SCHOOL/NAAR HET WERK ZONDER AUTO
À L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE**

WWW.WEEKVANVERVOERING.IRISNET.BE

WWW.SEMAINEDELAMOBILITE.IRISNET.BE



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



RETOUR SUR LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ

“ A L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE ”

LE 22 SEPTEMBRE 2011

Bruxelles Mobilité met un point d'honneur à mettre en place des stratégies et plans d'actions pour améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes, des utilisateurs des transports publics mais également faire en sorte de diminuer le trafic automobile en sensibilisant les conducteurs autosolistes. L'action « A l'école / Au travail sans voiture » du 22 septembre 2011 fait partie de ses stratégies. Cette action de Bruxelles Mobilité vise à modifier le comportement des autosolistes avec la collaboration de la STIB, de la SNCB, de De Lijn, des TEC Brabant Wallon, de Villo!, des Ateliers de la rue Voot, de CyCLO, de Pro Velo, de CarpoolPlaza (Taxistop) et de Bruxelles Environnement.

Les entreprises et écoles ayant un plan de déplacement ont été invitées à participer à l'action « A l'école / Au travail sans voiture ». Bruxelles Mobilité les soutient en fournissant le matériel de communication et, grâce à sa collaboration avec les partenaires mobilité, offrent les tickets de transports publics, un abonnement Villo! d'une semaine, le contrôle de leur vélo, etc. aux travailleurs et parents désireux de tester une mobilité alternative à leur voiture individuelle.

Cette année, 51 entreprises et 37 écoles ont participé à l'action. 100 000 personnes ont ainsi été touchées. Grâce à l'énergie déployée par les Mobility Managers, les directions d'école, le corps enseignants et les parents, de nombreuses actions de sensibilisation ont été mises en place et ont permis d'insuffler de nouvelles habitudes.

UNE MOBILISATION FORTE DANS LES ÉCOLES !

L'école la Source à Evere a encouragé les élèves et leurs parents à participer à la Semaine de la Mobilité en venant à pied, à vélo, en transports publics ou en covoiturage durant toute la Semaine de la Mobilité. Les enseignants ont ainsi complété la chenille de la mobilité de l'école. Un sympathique animal qui ressortira au printemps pour encourager à nouveau les parents à venir à l'école sans leur voiture.



La chenille de la mobilité de l'école de la Source

L'école Heilig Hart de Jette a participé pour la première fois à l'action. Ils sont arrivés à mobiliser beaucoup de cyclistes. Cette journée sans voiture était pour eux une bonne occasion pour organiser une grande « journée vélo » le 27 octobre, pendant laquelle toute la cour de récréation était transformée en parcours cycliste et les élèves ont appris à réparer leur vélo.

Le groupe de travail Mobilité est passé dans toutes les classes pour récompenser les élèves : ils recevaient un smiley!

DES INITIATIVES EN TOUS GENRES DANS LES ENTREPRISES

Pour déjà une quinzaine d'entreprises, un événement incontournable ; pour d'autres, une première. D'année en année, les entreprises se sentent de plus en plus



concernées par le bien-être de leurs travailleurs et veillent à les impliquer davantage et les informer des bienfaits pour la santé de certains modes de déplacement et des aspects négatifs de la pollution ou du bruit liés aux embouteillages.

Certaines entreprises ont mis ainsi l'accent sur le vélo et ont fait appel aux différents partenaires pour mettre en place des formations à la circulation à vélo dans le trafic, offrir des pass Villo! ou encore organiser des contrôles techniques sur les vélos du personnel en prévision de la journée du 22 septembre. Certaines entreprises ont mis à disposition de leurs collaborateurs des vélos classiques, pliables ou électriques et organisé des randonnées. Des promenades pédestres ont également été organisées, permettant ainsi au personnel de redécouvrir leur quartier professionnel mais également de ressentir les bienfaits de la marche.

D'autres entreprises ont travaillé sur des campagnes de sensibilisation à la mobilité durable (pollution, trafic, stress, sécurité routière). Durant toute la Semaine de la Mobilité, des messages ont été transmis via l'intranet ou le journal de l'entreprise. Des clips vidéo ont été diffusés.

Cette approche était aussi l'occasion de rappeler l'existence, au sein des entreprises, du matériel mis à disposition des travailleurs : vestiaire, douches, parking pour vélos, indemnités, abonnements etc.

Des smoothies, pommes bio, petits-déjeuners ont également été offerts aux utilisateurs habituels d'un autre



mode de déplacement pour les remercier pour leur implication journalière, mais également aux personnes qui ce jour-là ont opté pour une mobilité plus douce et respectueuse de l'environnement. Ce petit-déjeuner était souvent accompagné de stands d'informations et de tables de conversations qui permettaient d'échanger des expériences, des points de vues, et même de former des groupes de bikers.

C'était aussi l'occasion de réunir les collaborateurs pour organiser du covoiturage.

Des concours ont également été organisés en interne avec comme cadeaux à la clef : des chèques livres, des formations à vélo en ville, des week-ends vélo ou marche, des bons d'achat pour des équipements, etc.



Une entreprise a même élargi son champ d'action à sa clientèle. Une réduction sur les achats a été offerte aux clients qui étaient venus avec un mode de déplacement durable.

DES ENGAGEMENTS SUR LE LONG TERME

Dans le cadre de l'action « A l'école / Au travail sans voiture » du 22 septembre, le Groupe P&V s'est vu décerner par Bruxelles Mobilité le prix d'« Entreprise dynamique » de l'édition 2011 pour son action forte, à savoir la fermeture de 2 parkings, y compris pour le Comité de direction qui a joué le jeu. Un bel exemple !

Cette année, Dexia et Vivaqua ont été sélectionnées dans le cadre d'un projet pilote d'« Une semaine au travail



sans voiture". Ces deux entreprises ont menées de front ce nouveau défi en faisant une sensibilisation personnalisée des autosolistes se rendant dans leur entreprise. Ainsi, outre les tickets d'un jour déjà offerts gracieusement par nos partenaires, ils ont mis à disposition de chaque entreprise pilote 100 abonnements d'une semaine STIB, 27 abonnements SNCB, 50 abonnements De Lijn, 7 livres-parcours TEC Brabant Wallon et 100 abonnements d'une semaine à Villo!

Une belle réussite ! Chez Dexia, 55% des personnes ayant participé au projet ont décidé de renoncer à leur voiture pour une solution alternative après l'avoir testé. Chez Vivaqua, 70 % des personnes qui ont répondu à l'évaluation se disent prêtes à utiliser une à deux fois par semaine, voire définitivement pour certains, les transports en commun.

DES ACTIONS QUI COMPTENT

Bruxelles Environnement a calculé l'impact de l'action du 22 septembre sur la mobilité : 8.115 kg de CO₂ ont donc été épargnés.

Pour donner une idée¹, cela représente : la quantité de CO₂ émise par 398 ampoules de 60 W durant un an. La quantité de CO₂ émise par 188 ordinateurs + écrans durant un an. La quantité de CO₂ absorbée par 2.705 arbres en un an. La quantité de CO₂ émise par une voiture roulant 42.509 kilomètres.

1/ Données fournies par Bruxelles Environnement



Bruxelles Mobilité remercie toutes ces entreprises et leurs collaborateurs ainsi que les écoles et parents d'élèves qui soutiennent l'action avec enthousiasme et dynamisme et leur donne rendez-vous l'année prochaine pour un nouveau défi.

Découvrez un aperçu du bilan de l'édition 2011 sur notre site :

<http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/content/professionnels-et-ecoles/>

Christine Heine - Bruxelles Mobilité
Direction Stratégie
cheine@mrbc.irisent.be

Sofie Walschap - Mobicel Brussel
Directie Beleid
swalschap@mbgh.irisnet.be

LISTE DES ENTREPRISES PARTICIPANTES :

Administration Communale d'Anderlecht, AG Insurance, Allianz Belgium, Altran, Art & Build, AstraZeneca, Atos Wordline, Banque Degroof, BNP Paribas Fortis, Bruxelles Environnement, Clinique Ste. Anne St. Remy, Cliniques Universitaires St. Luc, Cofely Services, Comité des Régions, Comité Economique et Social Européen, Cour des comptes, CPAS Bruxelles, Crédit Agricole, Dexia, Elba Leasehold Hilton Brussels, Electrabel, Elia (Asset & System Operator), Facultés Universitaires St. Louis, Fabricom, Fonds voor Arbeidsongevallen, Groupe P&V, Huis van de Arbeid, ING Belgium, Institut Géographique National, Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, Les Assurances Fédérales, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Geriatisch Centrum Magnolia, Office National de la Naissance et de l'Enfance ONE, Office National des Vacances Annuelles ONVA, Police Fédérale, Siemens, Société du Logement de la Région Bruxelloise SLRB, Solvay Research & Technology, SPF Emploi et Concertation sociale, Société Régionale d'Investissement de Bruxelles SRIB, STIB, Total Belgium, Total PetroFina, ULB Université Libre de Bruxelles, Union des Mutualités Socialistes UNMS, UZ Universitair Ziekenhuis Brussel, Vivaqua, Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen VMSW, Vrij Universiteit Brussel VUB

LISTE DES ÉCOLES PARTICIPANTES :

Saint-Henri, Verrewinkel, Institut de la Providence, Institut Marius Renard, Cateau-Aurore, Dachsbeck, Notre-Dame de la Sagesse primaire, Ecole Plein Air, Van Helmont, Hamaide, Stockel, Tivoli, Adolphe Max, Ecole européenne Bruxelles 1, Ecole européenne Bruxelles 2, Institut de la Providence, Athenee Royal de Ganshoren, 7 Bonniers, La Source, Aurore, Athenee Royal Bruxelles II, Parkschool, t'Overbeek, Maria Boodschap, 't Plantzoentje, Sint-Albertusschool en Sint-Jozefschool, De Bron, Mariaschool, Angelusinstituut, Heilig Hartschool, GBS Vande Borne, De Bloeiende Kerselaar, Floralia, De Goudenregen, KA Emanuel Hiel, KA Koekelberg, Sint-Pieterscollege.



“ TAXISTOP, LE COVOITURAGE DANS TOUS SES ÉTATS ”

Depuis 1978, Taxistop ne cesse de développer de nouveaux services qui permettent de rationaliser l'usage des biens personnels. Que ce soit dans le secteur de la mobilité comme dans celui de la possession d'un bien immobilier, le leitmotiv de Taxistop « faire plus avec moins » se retrouve dans chacun des projets que l'asbl propose. Petit tour d'horizon avec le Moniteur de la Mobilité.

CARPOOLPLAZA



Depuis plusieurs années déjà, Taxistop fait la promotion du covoiturage pour les déplacements domicile-travail. Actuellement, encore 68% des travailleurs utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces déplacements représentent une part importante de l'ensemble des déplacements en Belgique et il est primordial de modifier le comportement des autosolistes (conducteur seul dans sa voiture). C'est pourquoi Taxistop met gratuitement à disposition des particuliers sa banque de données nationales Carpoolplaza. Chacun peut s'y inscrire, trouver un partenaire de covoiturage et partager les frais liés à l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, Taxistop travaille main dans la main avec les entreprises désireuses d'offrir des solutions de mobilité alternative à leurs employés. Taxistop les soutient dans la promotion du covoiturage, dans la mise en place des mesures incitantes et dans des campagnes de communication. L'inscription à la banque de données pour une entreprise bruxelloise est également gratuite.

QUELS SONT LES AVANTAGES POUR UN EMPLOYÉ ?

Un covoitureur, qui roule en alternance avec un passager et qui habite à 25 km de son lieu de travail, épargne facilement 1850 euro par an. Par ailleurs, si son entreprise organise le covoiturage, il peut exonérer d'impôt son intervention déplacement domicile-travail. Sur son lieu de travail, il peut aussi avoir droit à une place de parking réservée et en cas de problème, son entreprise lui garantit son retour à domicile en lui remboursant ses frais de transport.

APERÇU DES SERVICES DE TAXISTOP

- Carpoolplaza : covoiturage déplacement domicile-travail
- Eurostop : covoiturage vers les vacances
- Eventpool : covoiturage vers les événements
- Schoolpool : covoiturage scolaire
- Centrale des Moins Mobiles : covoiturage social
- Gardiennage de maison
- Echange de maison
- Bed & Breakfast
- Cambio : voitures partagées



Tous les services sont rassemblés sur la page www.taxistop.be



QUELS SONT LES AVANTAGES POUR LES ENTREPRISES ?

Les avantages sont nombreux : diminution du nombre de places de parking nécessaires et des frais y afférents, diminution du stress et augmentation de la qualité de vie, renforcement des contacts entre services, amélioration de la ponctualité, baisse de l'absentéisme, mise en évidence des préoccupations sociétales et environnementales, augmentation de l'accessibilité de l'entreprise et élargissement de la base de recrutement pour les entreprises sur des zonings.

Plus d'infos sur www.carpoolplaza.be

EVENTPOOL

Les événements à grande échelle attirent une masse importante de gens en même temps. Même si la desserte des transports en commun s'améliore continuellement, une grande partie de la population continue à utiliser la voiture privée pour se rendre aux événements. C'est pourquoi Taxistop a élaboré un outil de covoiturage qui permet de trouver un partenaire de route vers l'évènement et donc de limiter le nombre de voitures.

Cet outil se compose de trois parties: une interface sur le site des organisateurs avec lesquels Taxistop a conclu un partenariat, un site mobile pour une utilisation via smartphone et évidemment un site internet classique .

Cet outil, convivial et ergonomique, permet de s'inscrire très facilement en tant que passager ou chauffeur et de trouver un partenaire près de chez vous. De plus, si plusieurs passagers ne trouvent pas de chauffeurs, le système les met en contact pour leur proposer de partager un taxi. Par ailleurs, certaines organisations avec lesquelles Taxistop travaille offrent des avantages aux covoitureurs, comme des places de parkings réservés, des réductions lors de l'évènement,...

Cette nouvelle application devrait voir le jour fin mars 2012. D'ici là, continuez à covoiturer pour tous vos autres déplacements !

Bientôt plus d'informations sur www.eventpool.be

SCHOOLPOOL



Lors du Printemps de la Mobilité de 2011, Taxistop a démarré, dans 6 écoles wallonnes, un projet pilote de covoiturage appelé Schoolpool. Ainsi, les communes d'Andenne, Hannut, Charleroi, Court-Saint-Etienne et Wanze ont été les premières à bénéficier des outils développés par Taxistop. Un tout nouveau site internet, une banque de données, des dépliants et affiches ont été mis à disposition des écoles. Par ailleurs, Taxistop leur a offert un accompagnement personnalisé tout au long des étapes de développement.

Etant donné les avantages qu'apporte le covoiturage, 5 nouvelles écoles ont souhaité bénéficier de l'accompagnement de Taxistop pour l'année scolaire 2011-2012. En effet, dans un contexte scolaire, le covoiturage contribue à réduire la congestion automobile aux abords de l'école et à générer moins d'insécurité et plus de convivialité. De plus, ce type de projet a pour avantage de concrétiser les thématiques autour de l'environnement, qui sont de plus en plus abordées dans les écoles.

Etant donné les avantages qu'apporte le covoiturage, 5 nouvelles écoles ont souhaité bénéficier de l'accompagnement de Taxistop pour l'année scolaire 2011-2012. En effet, dans un contexte scolaire, le covoiturage contribue à réduire la congestion automobile aux abords de l'école et à générer moins d'insécurité et plus de convivialité. De plus, ce type de projet a pour avantage de concrétiser les thématiques autour de l'environnement, qui sont de plus en plus abordées dans les écoles.

Le projet Schoolpool devrait aussi démarrer prochainement à Bruxelles. Avis aux écoles, communes ou autres qui seraient amatrices !

Plus d'infos sur www.schoolpool.be





LA CENTRALE DES MOINS MOBILES



Un des sujets les plus préoccupants de ce siècle est le vieillissement de la population. Outre les problèmes de santé, les personnes âgées rencontrent également des

difficultés dans leur mobilité. Un simple déplacement chez le médecin, à la commune ou à la banque devient vite très compliqué. Souvent, aucun moyen de déplacement adapté ou assez abordable n'est mis à leur disposition, triste constat en ce début de troisième millénaire. En collaboration avec un certain nombre de communes, Taxistop tente d'aider ces personnes dans leurs déplacements quotidiens. Ce système d'aide s'appelle la Centrale des Moins Mobiles et peut également venir compléter les systèmes déjà existants dans les communes.

La Centrale des Moins Mobiles (CMM) est généralement mise en place par des CPAS ou par le service social des communes. Le but de la CMM est d'offrir des possibilités de transport aux personnes ayant des difficultés de déplacement. Il s'agit donc aussi bien de personnes âgées que légèrement handicapées ou simplement de personnes qui disposent de petits revenus et ne peuvent pas se permettre de se déplacer en taxis. Les trajets sont assurés par des

chauffeurs bénévoles qui utilisent leur propre véhicule. Ces trajets ont souvent un but d'ordre social : visites familiales, rendez-vous chez le coiffeur ou chez le docteur, démarches administratives à la commune, faire des courses,...

Taxistop vous propose un service clé sur porte. En effet, si vous décidez de lancer le projet dans votre commune, Taxistop vous fournit le logiciel, qui permet de gérer la centrale, et le matériel nécessaire (carnets kilométriques, carte de membres,...). Par ailleurs, Taxistop a contracté différentes assurances qui couvrent aussi bien les utilisateurs que les bénévoles.

En bref, il suffit de peu de moyens pour démarrer une centrale et offrir un service efficace aux citoyens.

Si vous avez des questions concernant l'un de nos services ou que vous souhaitez obtenir plus d'informations, n'hésitez pas à contacter Sandrine Vokaer au 02/227.93.07 ou svo@taxistop.be

Sandrine Vokaer
Taxistop
svo@taxistop.be





PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE PIÉTON 2012-2040

“ POURQUOI UN PLAN DE PLUS ? ”

Le Plan Iris 2 prévoit déjà une politique dynamique en faveur des modes actifs. Toutefois, les prescriptions reprises dans le plan Iris 2 ne sont pas suffisantes pour déployer une politique active à l'attention des cyclistes et des piétons. Après un audit de la politique globale en faveur du vélo, un plan vélo 2 a été mis en route. Le même audit appliqué à la politique en faveur des piétons a montré que l'attention accordée aux piétons était trop sommaire et que ce mode de déplacement méritait lui aussi un plan stratégique. Un plan directeur des actions pour les piétons 2010/2012 a permis de mettre en œuvre une série d'actions parmi lesquelles la création d'un projet de plan stratégique piéton 2012/2040. Ce projet de plan fera l'objet d'une consultation citoyenne en 2012.

Les travaux concernant le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) à l'horizon 2040 nous ont confortés dans l'idée qu'il était urgent de mettre en avant la marche comme mode de déplacement d'avenir à part entière. La marche couvre les défis d'une ville durable sur le plan environnemental, social et économique.

Elle permet de développer une culture de déplacement durable en articulation avec les transports publics et le vélo. Elle permet aussi de faire face à l'accroissement de population en évitant dans de nombreux cas le recours aux transports publics sur les tronçons centraux les plus sollicités. Elle est accessible à tous, même aux plus démunis, et est bonne pour la santé en permettant de lutter contre la sédentarité qui représente un mal courant de nos villes. La marche est

également bonne pour l'économie non seulement pour le commerce qui vit du passage et de la flexibilité du piéton mais aussi pour les sièges des entreprises tant nationales qu'internationales dont le personnel apprécie un centre urbain convivial où nombre de déplacements peuvent se faire à pied.

N'est-ce pas exagéré de dire qu'on ne prend pas le piéton en compte ?

Tout dépend de la manière dont on aborde la question. A l'heure actuelle, seuls les aspects liés à la sécurité des infrastructures sont assurés mais quid des comptages piétons avant un projet, de l'étude des lignes de désir, de l'étude des usages de l'espace public par les piétons y compris les enfants ou les personnes âgées ?

On ne peut plus se contenter de critères minimum pour des piétons qui

représentent 32% de la part modale des déplacements. D'autant plus que l'ambition de la Région est d'augmenter encore cette part et de placer le piéton au centre de la ville. Au lieu d'offrir le minimum, de tolérer le piéton, de ne le voir qu'en termes de sécurité routière, il s'agit de le choyer, de respecter ses besoins, de lui offrir le confort des revêtements et de valoriser son image.

Pour atteindre cet objectif, le plan propose le GO10 qui rassemble toutes les thématiques à aborder quand on veut prendre le piéton en compte dans les aménagements. Parmi ces thématiques, citons les tracés continus, les itinéraires courts, les interfaces faciles avec le transport public, la multifonctionnalité de l'espace, des espaces aussi vastes que possible, le confort des matériaux, l'autonomie du marcheur, l'accessibilité



aisée des lieux attractifs, la sécurité pour tous, les quartiers à faible trafic pour la santé du marcheur.

Ne faut-il pas développer plus en amont la vision d'une ville plus « marchable » ?

C'est évident. Le plan part du constat que Bruxelles est une ville polycentrique avec des centres à échelle piétonne. Dans un rayon de 500m, il faut prévoir une circulation fluide du piéton et un parcours direct. Il faut penser aux traversées, aux raccourcis, aux passerelles, à l'accès aux transports publics. Il faut faire la chasse aux barrières urbaines. Il est important de définir clairement des zones de séjours dans toutes les voiries locales pour améliorer l'ambiance de sécurité et de convivialité par le biais de zones 30, de zones résidentielles, de zones piétonnes, de rues réservées aux jeux, de chemins piétons et cyclistes.

Un objectif de qualité supérieur qui s'attache à améliorer tous les détails qui touchent le piéton doit être poursuivi : traversées sûres et courtes, balisage, oreilles de trottoir, agrandissement des espaces ouverts aux piétons.

Une toolbox sera par ailleurs mise à la disposition des concepteurs pour expliquer comment se débarrasser du trafic de transit nuisible pour la santé du marcheur et la qualité de l'air.

L'urbanisme n'est-il pas un facteur déterminant pour créer une ville à l'échelle des piétons et n'est-il pas trop tard pour changer les choses ?

C'est exact mais tout est loin d'être joué. Tous les jours des décisions qui modifient l'environnement du piéton sont prises (démolition et (re)construction d'immeubles, création de PPAS, acquisition de sites importants à restructurer,..).

Avant d'aborder tout nouveau projet, la première chose à faire est d'y imprimer la « strate » piétons pour savoir par où ceux-ci peuvent passer sans perdre en temps et en lisibilité. L'objectif est de tendre vers des mailles de 50m sur 50m et de ménager un passage entre celles-ci soit par des venelles, à travers des immeubles percés de part en part, soit sur pilotis.

Les nœuds de transports en commun doivent être de véritables « hubs » pour

piétons avec une accessibilité de haute qualité dans un rayon de 500m et disposer d'une information au départ de la station de métro ou de la gare pour raccrocher le piéton à la zone « marchable ».

Une attention particulière doit se porter sur les quartiers commerçants et les grandes gares en vue de dimensionner les lieux au flot réel des piétons et à leurs besoins.

Un quartier commerçant est aménagé et étudié avec autant de soin qu'une galerie commerçante, avec des trottoirs larges et confortables, du mobilier urbain fonctionnel et solide, des œuvres d'art, des plantations,... Après une étude pluridisciplinaire, l'option de la zone piétonne devrait aussi être étudiée.

Les espaces structurants doivent être pensés pour les piétons et revus en leur laissant une large place. Cela pourrait être le cas par exemple pour le Pentagone, les grands boulevards de la petite et moyenne ceinture et des projets symboliques réalisés tels que la passerelle Picard, la promenade avenue de Stalingrad, les abords de la gare du Midi ou la place Rogier.



La sécurité routière doit rester une priorité mais en cherchant avant tout à ralentir la vitesse des automobiles plutôt qu'en cantonnant les piétons derrière des barrières de sécurité.

En fait, pour que de véritables progrès soient réalisés, il faut travailler sur tous les tableaux ?

C'est une vaste opération. Il faut rendre le plan opérationnel et s'assurer de son suivi.

Il faut revoir les textes légaux et réglementaires pour bien marquer cette priorité, éditer des vade-mecum reprenant les bonnes pratiques, revoir le Manuel des espaces publics et transmettre cette culture piétonne à tous les concepteurs.

La grille « besoin des piétons » doit être appliquée à tous les projets et les projets piétons devraient être quant à eux encouragés par un mode de subvention au niveau des travaux subsidiés. Dans le même ordre d'idée, les communes devraient être encouragées à revisiter leur politique en faveur des piétons à l'aide d'un audit Walkpad et à établir des plans piétons communaux. On veillera à

tous les niveaux à accorder la priorité à la qualité des aménagements, des revêtements et de la propreté.

Dans le contrat de gestion de la STIB, l'articulation avec le mode piéton devra s'envisager à partir des haltes ou des stations.

Il faut en outre rester attentif à l'avis des piétons à travers le baromètre de la mobilité, les comptages et des études sur le qualitatif et ne pas perdre de vue qu'une politique attentive vis-à-vis des PMR est une politique au service de tous les autres usagers.

Enfin, il faut faire preuve d'humilité en n'oubliant pas qu'apprendre de l'étranger et former chez nous sont deux aptitudes vitales pour progresser.

Est-il possible de redonner une deuxième jeunesse au mode de déplacement le plus vieux du monde ?

Bien sûr ! Il faut travailler sur l'image de la marche pour lui donner un second souffle. L'homme est épris de liberté et d'autonomie et dès que les conditions

lui sont favorables, le piéton prend le dessus. Si on consacre un espace aux piétons en milieu dense, il sera tout de suite envahi.

Selon les derniers chiffres, la part modale de la marche est passée de 28% en 1999 à 32% en 2011 !

La défense d'une vie plus saine, la rapidité et la fiabilité sont autant d'atouts à développer pour conforter cette hausse. Pour beaucoup d'habitants, de commerces et d'entreprises, un retour à la ville va encore renforcer cette tendance.

A nous de les gâter par nos politiques !

Pierre-Jean Bertrand
Bruxelles Mobilité
Direction Stratégie
pjbertrand@mrbc.irisnet.be

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 devrions 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 Renvoyer à la cellule MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE