

 **LEGISLATION**

Fonds de sécurité routière à Bruxelles

 **ECHO DE LA RÉGION**

L'opération Cartable fête ses 10 ans

 **ACTUALITÉS**

Prenez part à la nouvelle campagne BOB...

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Focus :
La question
des autocars
à Bruxelles.



TRIMESTRIEL N° 46
AUTOMNE 2016



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

TRIMESTRIEL N° 46
AUTOMNE 2016

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Marie Hain, Laure Lemmens, Karin Mees,
Gisèle de Moffarts, Virginie Randaxhe,
Guillaume Servonnat, Pierri Vercheval.

TRADUCTION :

Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

PHOTO DE COUVERTURE :

Gare routière de Hanovre (Allemagne)
pour les bus nationaux et internationaux
de longue distance inaugurée en
septembre 2014.

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

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET
COMMUNES DE BRUXELLES

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles
Tél 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be

www.bruxellesmobilite.be

SOMMAIRE

EDITO 3

SOUS LA LOUPE

LA RÉGION SE PENCHE SUR LA QUESTION DES AUTOCARS
SUR SON TERRITOIRE 4

ACTUALITÉS

LE RER À BRUXELLES : L'OFFRE S DE LA SNCB 9

LÉGISLATION

BRUXELLES SE DOTE D'UN FONDS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 14

ACTUALITÉS

PRENEZ PART À LA NOUVELLE CAMPAGNE BOB D'HIVER
« RIEN BU ! MERCI BOB » 16

ÉCHO DE LA RÉGION

L'OPÉRATION CARTABLE FÊTE SES 10 ANS ! 17

LA MOBILITÉ MET BRUXELLES AU DÉFI

Traiter des questions de mobilité est complexe. Elle se diversifie. Elle se transforme. Elle évolue. La mobilité d'hier n'a plus grand chose à voir avec celle d'aujourd'hui... et la mobilité de demain s'écrit dès à présent. Et les défis futurs sont nombreux !

Le nombre de déplacements augmente constamment et certains modes ont particulièrement le vent en poupe depuis quelques années. C'est notamment le cas des déplacements intra-européens de courtes ou moyennes distances en autocars, apparaissant de plus en plus comme une alternative aux déplacements aériens. Avec la libéralisation du marché, de nombreux opérateurs apparaissent sur le marché et Bruxelles, en tant que point de croisement entre plusieurs capitales européennes, n'échappe pas à ce développement rapide où les sociétés se livrent à une concurrence agressive. Sur le marché intra-bruxellois, les déplacements en autobus apparaissent aussi comme une solution pour de nombreux acteurs de la mobilité. Transports scolaires ou d'entreprises, notamment, croissent rapidement depuis quelques années. Ces transformations ne sont toutefois pas sans impact et posent une série de questions croisées : quelle politique de mobilité et de stationnement au niveau local et régional ? Quelle politique de gestion et d'aménagement sur le terrain ? La Région se doit de bien comprendre les enjeux liés à ces développements en vue de définir les contours d'une stratégie globale d'anticipation. C'est précisément l'objet de la mission qui a été confiée par Bruxelles Mobilité à deux bureaux d'étude et dont les premières analyses et conclusions sont développées dans ce Moniteur de la Mobilité.

Si les déplacements en autobus ou en autocars sont une option pour réduire le nombre total de déplacements dans Bruxelles, le train apparaît lui aussi comme un transport collectif très prometteur. A cet égard, il est frappant de remarquer le nombre de Bruxellois qui ignorent ce mode de déplacement intra-muros. Pour répondre à ce constat, la Région et la SNCB ont développé l'offre S, germe d'un RER bruxellois. L'avenir (et les chiffres de fréquentation du réseau S) nous dira si le déclic aura eu lieu et si le changement d'habitudes de déplacement des Bruxellois aura fait mouche.

Même si les statistiques sont plutôt bonnes en matière de transfert modal à Bruxelles, avec des parts croissantes de la marche à pied, des transports en commun ou du vélo au détriment de la voiture, il ne faut pas pour autant relâcher ses efforts en matière de sécurité routière. Et à l'approche des fêtes, le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière ne voulait pas manquer d'appuyer la prochaine campagne BOB hiver. Nous aurons aussi l'occasion de revenir sur les 10 ans de l'opération cartable au travers d'un bilan rétrospectif, car - rappelons-le - le nombre d'enfants victimes de la route reste malheureusement toujours trop important, en particulier lorsque les journées se raccourcissent et que la luminosité baisse aux heures d'entrées et de sorties des écoles. Un seul mot d'ordre, prudence !

La rédaction

> Guillaume Servonnat – Géographe urbaniste – Espaces-Mobilités
 > Marie Hain – Ingénieure d'études – Transitec

LA RÉGION SE PENCHE SUR LA QUESTION DES AUTOCARS SUR SON TERRITOIRE

« Paris dès 12€ au départ de Bruxelles (10 bus/jour)! ». De nombreux Bruxellois ont dû apercevoir cette offre de la société Ouibus (filiale de la SNCF) qui affrète depuis 2012 des autocars au départ de Bruxelles-Midi vers Lille, Paris, Amsterdam et Londres. D'autres sociétés, historiques ou nouvellement créées, offrent également des services de navettes régulières régionales ou internationales si bien qu'il est fréquent de voir sillonner sur les routes de la Région et stationner aux abords des gares du Nord et Midi, des autocars Eurolines, Flixbus, Mégabus, Flibco, etc.

Qui plus est, comme ailleurs en Europe, les « city-trips » et voyages d'un jour sont en plein essor ... et Bruxelles, avec son double statut de Capitale nationale et européenne, connaît ainsi une croissance du tourisme excursionniste où le transport par autocar est souvent plébiscité.

Or, ces mutations récentes du secteur du transport par autobus et par autocar interpellent les pouvoirs publics régionaux

et communaux, peu préparés aux différentes incidences : sur les flux de véhicules dans la Région, sur les besoins de stationnement de ces véhicules de taille importante (13 à 15 mètres) ou encore sur les conditions d'attente et de prise en charge des passagers.

Bruxelles Mobilité a donc lancé une étude en janvier 2016 dont les objectifs sont multiples :

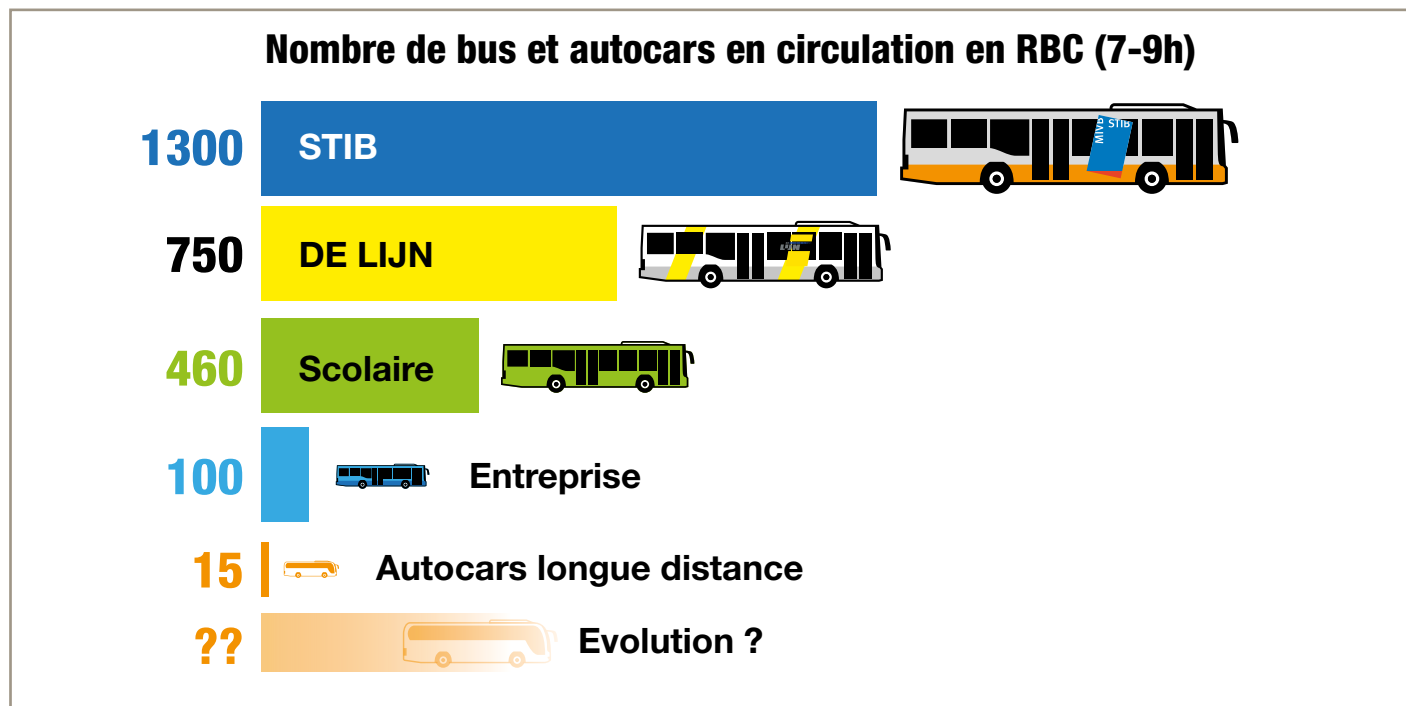
- évaluer les impacts des mutations du secteur des autocars moyenne et longue distance,
- définir les sites potentiels dans Bruxelles pour la réalisation d'une gare routière internationale, et imaginer des pistes d'amélioration à moyen terme pour les sites existants,
- évaluer les besoins en stationnement de courte, moyenne et longue durée pour les autocars touristiques,
- intégrer les bus scolaires et les navettes d'entreprise dans les politiques régionales et locales de mobilité.

L'estimation du nombre de bus et autocars en circulation à Bruxelles en heure de pointe du matin révèle le poids de ces services par autocars au regard de l'offre « classique » en transports collectifs (STIB et De Lijn).

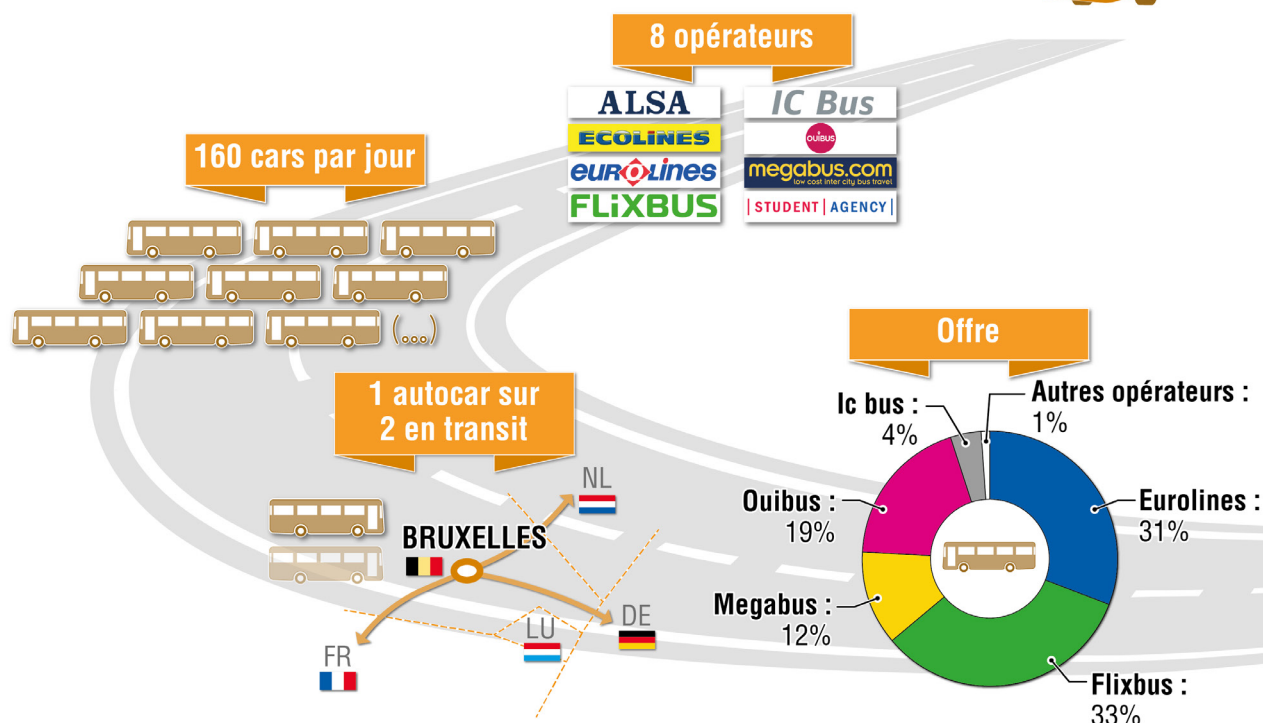
LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCARS

Le marché du transport de voyageurs par autocars en Belgique n'a pas été libéralisé :

un transporteur non-résident ne peut offrir un service régulier à l'intérieur du pays, sauf s'il le fait dans le cadre d'un service international (conformément au règlement (CE) n°1073/2009 ; on parle alors de « cabotage »). Ont aussi été transposés dans le droit belge les règlements européens relatifs à l'accès à la profession de transporteur par la route (Loi du 15 juillet 2013) et au droit des passagers (Loi du 10 juin 2014).



LIGNES INTERNATIONALES REGULIERES A BRUXELLES



■ TRANSITEC

Si le marché belge reste fermé au secteur privé, ce n'est pas le cas chez nos voisins où, depuis 2013 en Allemagne et 2015 en France, le marché de transport de voyageurs interrégional a été libéralisé. Ces deux événements ont rapidement eu des effets à Bruxelles, qui agit comme un pivot central du réseau des nouveaux opérateurs. Tous ces opérateurs ont prolongé leurs lignes vers/via Bruxelles.

Or la croissance de ce mode de transport est importante : on compte aujourd'hui en France, un an après l'ouverture à la concurrence, près de 895 liaisons régulières et 193 villes desservies, pour un total de 3,4 millions de passagers transportés.

Ce marché des lignes de moyenne et longue distance est encore naissant et très volatile, en témoignent les évolutions récentes : transfert de l'offre IC-Bus opérée par la Deutsche Bahn au départ de

Bruxelles vers la ville de Liège (mai 2016), intégration des activités de Starhipper par Ouibus (juin 2016) ; rachat des activités de Megabus en Europe continentale par Flixbus (juillet 2016), etc.

Malgré ces premiers signaux de concentration du marché, les opérateurs semblent se livrer encore à une forte concurrence, notamment tarifaire, et développent encore leurs offres, dans une logique de gain de parts de marché, quitte à ce qu'elles soient déficitaires. L'offre à Bruxelles devrait donc encore se développer, une perspective confirmée par le groupe leader allemand Flixbus (70% des parts de marché en Allemagne) interrogé dans le cadre de cette mission : il prévoit d'augmenter son offre vers Bruxelles de 50% à 90% et pourrait à terme, dans la perspective de création d'une gare routière, exploiter en permanence 5 à 8 quais de prise en charge de voyageurs.

À ce stade, si rien ne laisse présager le profil que va prendre le modèle économique du car de moyenne et longue distance en Belgique, il est certain qu'en l'absence d'infrastructures et de conditions propices, le plein essor potentiel de ce mode ne pourra être atteint.

VERS LA CRÉATION D'UNE GARE ROUTIÈRE

A instar de nombreuses villes françaises avant la libéralisation du secteur, Bruxelles n'est pas dotée d'une gare routière pour l'accueil de lignes de bus moyenne - longue distance. Les opérateurs effectuent ainsi la prise en charge et déposent leurs clients au niveau des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Or, ces deux sites ne répondent pas aux critères minimum d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux / gares routières internationales: les aménagements



> Lignes internationales régulières à Bruxelles

« LA PARTICULARITÉ DU TOURISME BRUXELLOIS RÉSIDE DANS LA PART IMPORTANTE DU TOURISME D'AFFAIRE, QUI REPRÉSENTE PRÈS DE 40% DU TOTAL DES NUITÉES. »

présents ne sont pas conformes aux besoins des voyageurs et opérateurs (services, confort, signalétique, etc.) ni aux exigences de sécurité. Les conflits d'usages avec les transports publics, les taxis, les autres usagers de la gare sont nombreux.

Ces manquements ternissent l'image de la capitale, constituent un frein au développement du transport par autocar et présentent ainsi un défi pour les autorités bruxelloises qui devront trouver des solutions pour mieux accueillir les usagers de ce mode de transport en pleine croissance. Les enjeux en matière de gares routières portent sur deux horizons de temps :

- amélioration à court terme des sites de Bruxelles Midi et Nord, avec un focus particulier sur la gare du Nord
- proposition sur base d'une analyse multicritères d'une douzaine de sites potentiels, d'une implantation, à long terme, d'une gare routière internationale à faire approuver par le Gouvernement.

Pour chaque horizon de temps, des recommandations en matière d'itinéraires pour les lignes internationales seront faites.

ENJEUX AUTOUR DU SECTEUR TOURISTIQUE

Le secteur touristique est en constante augmentation à Bruxelles, avec une hausse de 25% du nombre de touristes entre 2000 et 2010. La particularité du tourisme bruxellois réside dans la part importante du tourisme d'affaire, qui représente près de 40% du total des nuitées. Cette caractéristique est due à la présence des institutions européennes et de nombreux sièges d'entreprises internationales.

Le tourisme de loisir n'en reste pas moins important, avec le développement des « city-trips » notamment, qui a profité à la Région.

Au niveau des pays d'origine des visiteurs pour le tourisme de séjour, les principaux pays sont limitrophes à la Belgique, avec dans l'ordre la France, le Royaume-Uni, l'Espagne et l'Allemagne ; ce qui a un impact sur le mode de transport utilisé, le transport routier et par autocar étant forcément plus présent.

En complément du Plateau du Heysel, dont les caractéristiques urbaines posent moins de

contraintes en matière d'accueil autocar, deux grands pôles touristiques urbains se distinguent en Région bruxelloise :

- Le quartier du Centre/Mont des Arts, avec 900.000 visiteurs annuels, qui concentre de nombreuses attractivités (Grand-Place, Manneken Pis) et de nombreux musées (Musée Magritte, Musée des Beaux-Arts...);
- Le quartier européen, siège des institutions européennes (ouvertes aux visites de groupes toute l'année), du récent musée du Parlamentarium (900.000 visiteurs).

Malgré les évènements du 22 mars 2016, la croissance touristique promet de se poursuivre, avec l'ouverture prochaine de la Maison de l'Europe et du Palais de la bière, qui visent plusieurs centaines de milliers de visiteurs par an chacun.

Au niveau touristique, le stationnement des autocars est un enjeu à bien des égards, au vu des besoins d'accessibilité de certains publics, et des contraintes présentes en milieu urbain dense et patrimonial, comme c'est le cas dans le centre de Bruxelles et autour du quartier européen.

Si des zones de courte durée (dépose/reprise) sont bien présentes à proximité des principaux pôles touristiques, les problèmes de respect, le manque de rotation et les faibles disponibilités de stationnement de moyenne durée à proximité de ces pôles, rendent peu opérationnelle la gestion du stationnement dans sa globalité.

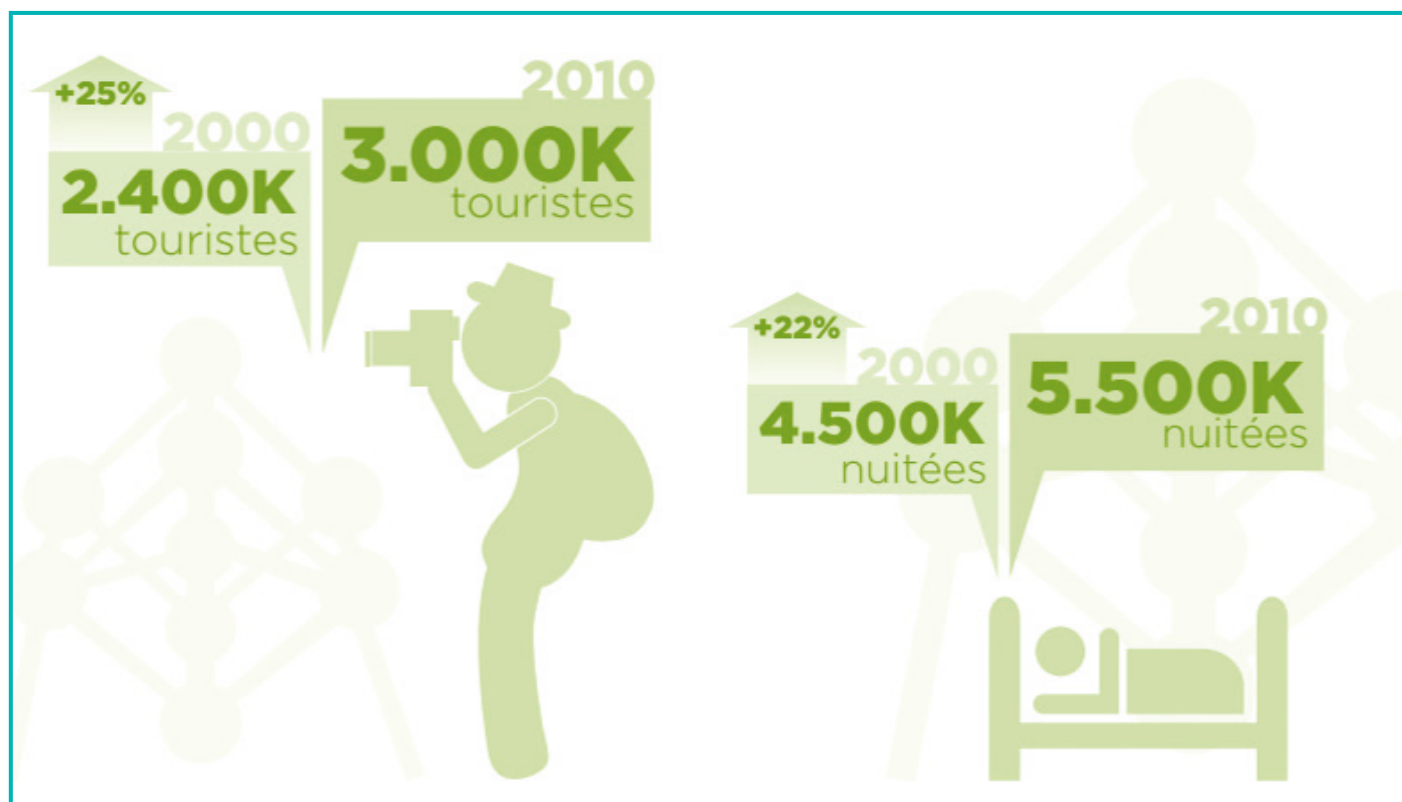
Faute de places ou pour ne pas perdre de temps dans la circulation, les autocaristes effectuent ainsi leurs battements et temps de pause réglementaires directement au niveau des pôles et/ou sur la voirie publique alentour (usage inadapté).

L'enjeu pour améliorer la gestion du stationnement des autocars est donc tout autant lié à des problèmes ponctuels de capacité, que de réglementation et de contrôle.

ENJEUX POUR LES NAVETTES SCOLAIRES ET D'ENTREPRISES

Le système de ramassage scolaire est particulier à la Belgique, et s'apparente à un système « à l'américaine », où la prise des élèves se fait quasiment devant la maison. Ce système est certes très pratique et confortable pour les parents mais beaucoup moins pour

« L'ENJEU POUR AMÉLIORER LA GESTION DU STATIONNEMENT DES AUTOCARS EST DONC TOUT AUTANT LIÉ À DES PROBLÈMES PONCTUELS DE CAPACITÉ, QUE DE RÉGLEMENTATION ET DE CONTRÔLE. »



> En 10 ans, à Bruxelles, le nombre de touristes et de nuitées a augmenté de plus de 20%.



L'EXEMPLE DE LA GARE DE MUNICH

La nouvelle gare routière de Munich a été inaugurée en 2009. Elle est implantée à proximité (moins d'1 km) de la principale gare ferroviaire de la ville (Hauptbahnhof). Elle est née d'un programme de réhabilitation urbaine d'anciennes friches ferroviaires et se veut comme un signal architectural dans la ville. Outre les 23 quais réservés aux bus longue-distance situés en sous-sol, elle comprend un niveau de commerces et services, et des bureaux, ce qui assure à l'ensemble un niveau constant d'activité et une rentabilité économique. Les services « de base » sont offerts aux usagers et chauffeurs (salle d'attente, vente de billets, toilettes, lavage des cars, etc.).

les transporteurs puisque aucune zone dédiée au regroupement des élèves d'un quartier n'existe. Parfois les zones de prise en charge sont localisées au niveau des arrêts de la STIB, mais cela reste précaire en matière de sécurité et d'efficacité.

De même que dans le secteur touristique, les chauffeurs sont souvent amenés à stationner entre deux services scolaires, avec des temps d'attente plus importants que pour une visite touristique. Faute de capacité dédiée, souvent employés à mi-temps, les autocaristes stationnent à proximité de leur domicile, ou à proximité des grands pôles d'échanges, bien localisés.

Le report de stationnement des autocars vers des sites non appropriés (quartiers résidentiels) ou le non-respect des plages horaires définies (comme à la gare du Nord) est ainsi fréquent. La nuit, la problématique s'accroît, avec des dépôts d'autocars qui ne jouent pas ou peu leur rôle d'absorption des véhicules, pour des raisons de localisation et de moindre flexibilité.

Certaines places de stationnement réservées aux poids lourds sont ainsi parfois utilisées par les autocaristes car accessibles sur le réseau métropolitain et disposant de capacités en journée, mais aussi en soirée. Se pose ainsi la

question de la coexistence et du potentiel de mutualisation entre ces deux secteurs.

POUR CONCLURE

Le secteur manque tout autant de disponibilités au niveau de l'infrastructure, que de réglementation ou de monitoring. Le manque de dialogue entre les différents acteurs du secteur, qu'ils soient publics ou privés, a ainsi entraîné une méconnaissance des pratiques et des besoins de chacun.

Car ce secteur méconnu, en pleine mutation, vient encore complexifier la gestion globale de la mobilité dans la Région bruxelloise, en particulier en matière de stationnement. Toutefois, il mérite une attention particulière et un accompagnement positif car il peut sans aucun doute contribuer à une diminution de la dépendance automobile et une meilleure utilisation des infrastructures routières.

> Pierri Vercheval – Expert RER – Accueil et intermodalité – SNCB

LE RER À BRUXELLES : L'OFFRE S DE LA SNCB



> La gare de Bruxelles-Schuman, récemment rénovée.

Vous vous déplacez souvent vers, dans et autour de Bruxelles ?

Évitez de perdre du temps dans le trafic et optez pour les trains S. Vous les trouverez dans les gares SNCB dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles. Il y a toujours un arrêt à proximité de votre destination.



Qu'est-ce que le train S ?

Le S est l'appellation commerciale de l'offre ferroviaire suburbaine de la SNCB. Les trains qui la composent s'appellent

les trains S. Les trains S circulent dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles.

L'offre S doit être distinguée des 'travaux RER' : les travaux d'infrastructure en cours depuis plusieurs années visent à augmenter la capacité ferroviaire sur les axes reliant Bruxelles, notamment en passant de 2 à 4 voies. Cela permettra de dissocier les trains directs des trains s'arrêtant plus souvent. Ces travaux doivent contribuer à améliorer l'offre ferroviaire.

L'offre ferroviaire suburbaine est constituée de relations ferroviaires reliant les villes et communes au centre de la zone suburbaine. Les relations sont appelées Relations S et chacune dispose d'une couleur et un numéro spécifiques.

Quels sont les avantages ?

Nouveaux arrêts et meilleures connexions : depuis décembre 2015, certaines Relations S passent par les points d'arrêt de Germoir et Tour & Taxis. Depuis avril 2016, de nouvelles relations empruntent le tunnel Schuman-Josaphat. Le quartier européen est ainsi mieux connecté à de nombreuses gares de la zone suburbaine.

Une meilleure offre à l'Est de Bruxelles

Avec l'ouverture du tunnel Schuman-Josaphat en avril 2016, l'offre suburbaine S, qui relie les villes et communes de la périphérie bruxelloise, a déjà pu être fortement élargie. Pour rappel, ce tunnel relie les lignes ferroviaires 161 Bruxelles-Namur,



BRUXELLES - BRUSSEL

SERVICE DE SEMAINE
WEEKDIENST 12/2016

Relations Ferroviaires Suburbaines Voorstedelijke Spoorverbindingen

- S1** NIVELLES - BRUXELLES/BRUSSEL - MECHELEN
- S2** BRAINE-LE-COMTE - BRUXELLES/BRUSSEL - LEUVEN
- S3** ZOTTEGEM - BRUXELLES/BRUSSEL - DENDERMONDE
- S4** AALST - SCHUMAN - MERODE - VILVOORDE
- S5** GERAARDSBERGEN - HALLE - SCHUMAN - MECHELEN
- S6** AALST - BRUXELLES/BRUSSEL - SCHAARBEEK
- S7** HALLE - MERODE - MUIZEN - MECHELEN
- S8** BRUXELLES/BRUSSEL - OTTIGNIES - LOUVAIN-LA-NEUVE
- S81** SCHARBEEK - OTTIGNIES
- S9** LEUVEN - SCHUMAN - BRAINE-L'ALLEUD
- S10** DENDERMONDE - BRUXELLES/BRUSSEL - AALST
- S20** OTTIGNIES - LEUVEN

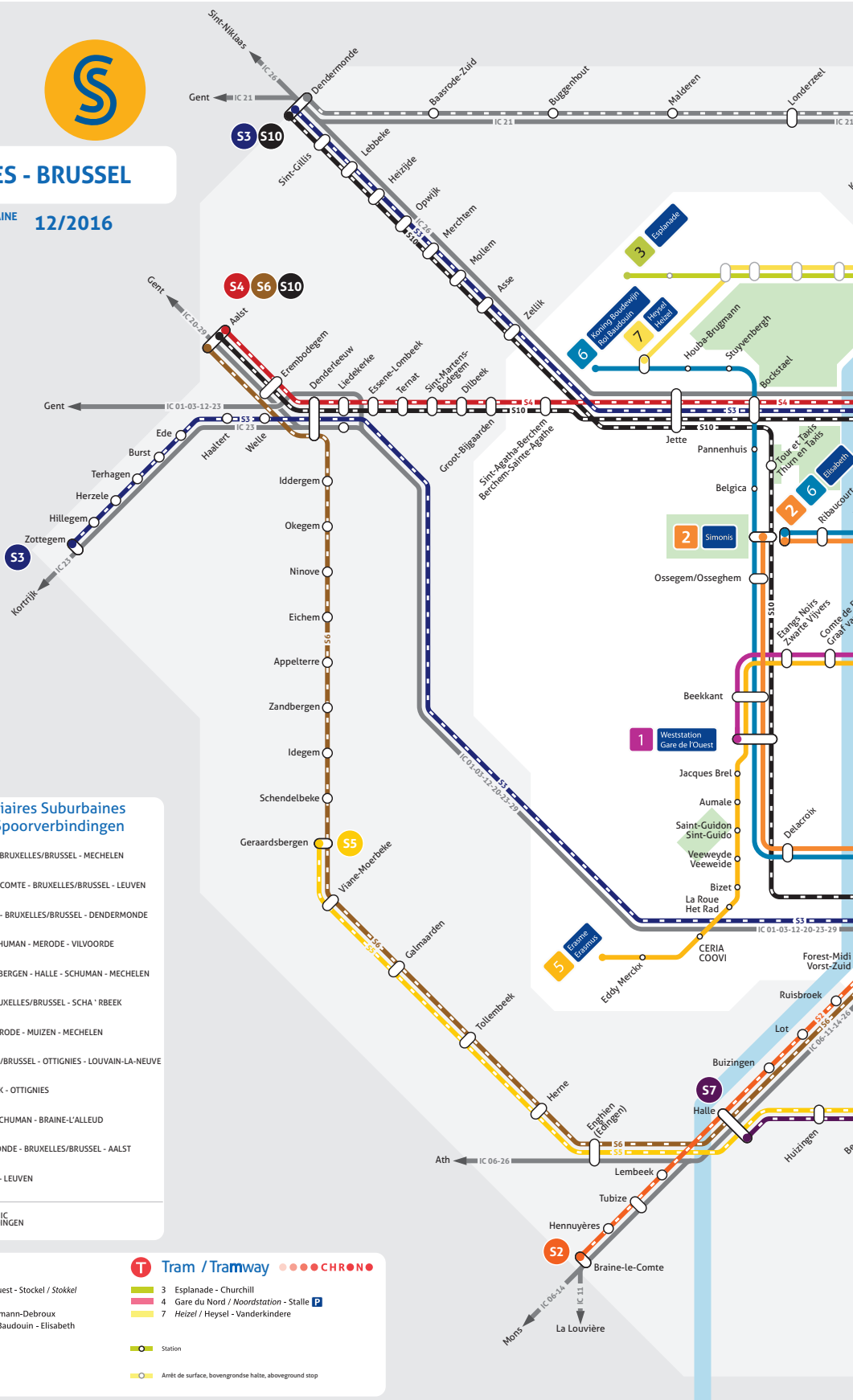
IC IC 01-03 RELATIONS IC
IC VERBINDINGEN

M Métro / Metro

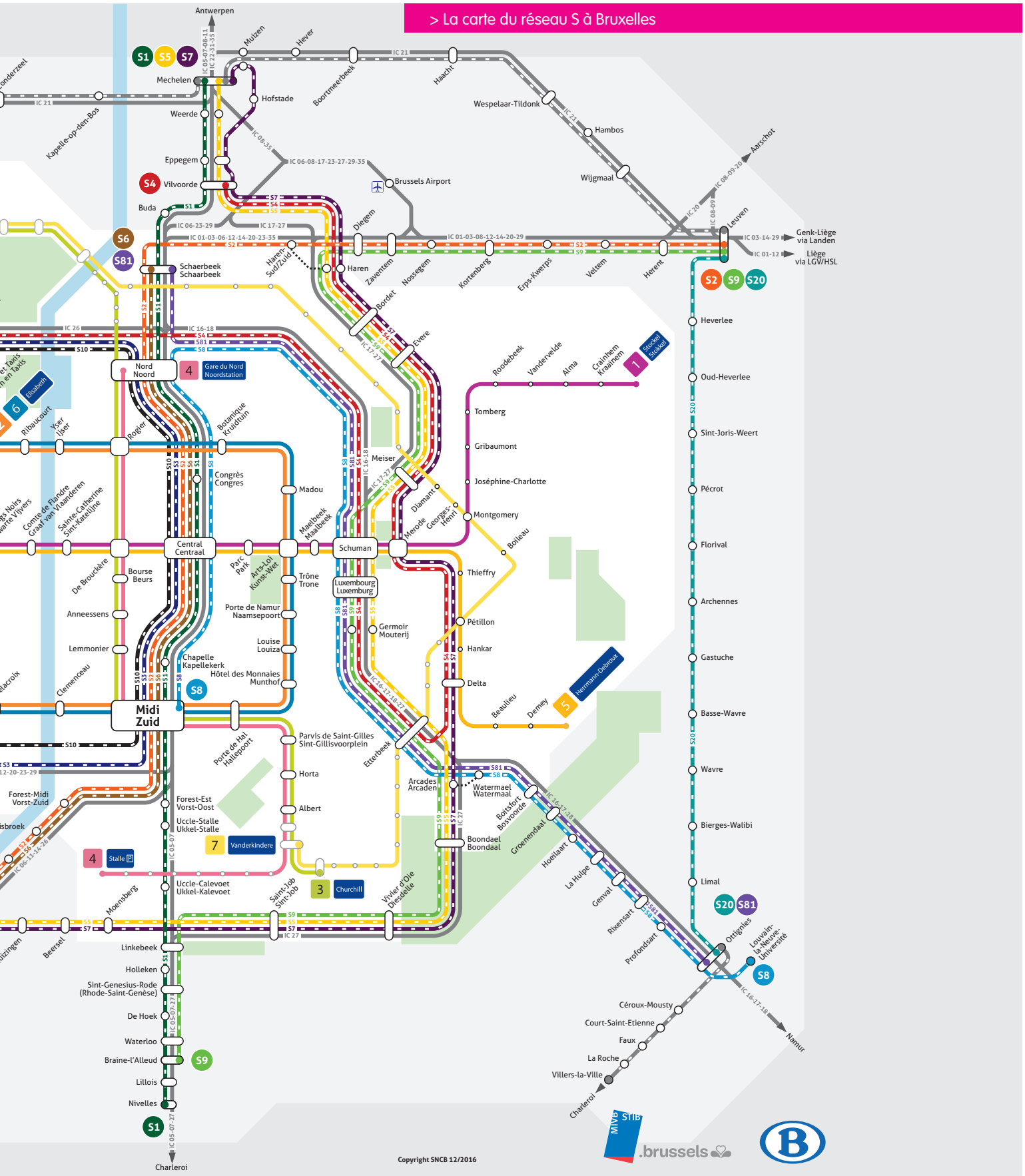
- 1 Weststation / Gare de l'Ouest - Stockel / Stokkel
- 2 Simonis - Elisabeth
- 5 Erasme / Erasmus - Herrmann-Debroux
- 6 Koning Boudewijn / Roi Baudouin - Elisabeth
- Terminus, eindpunt, Terminus

T Tram / Tramway

- 3 Esplanade - Churchill
- 4 Gare du Nord / Noordstation - Stalle
- 7 Heizel / Heysel - Vanderkindere
- Station
- Arrêt de surface, bovengrondse halte, aboveground stop



> La carte du réseau S à Bruxelles



Copyright SNCB 12/2016



« LE 11 DÉCEMBRE
CORRESPOND
ÉGALEMENT À
L'OUVERTURE
DE LA NOUVELLE
GARE ARCADES
SUR LA
COMMUNE DE
WATERMAEL-
BOITSFORT. »

124 Bruxelles-Nivelles, la partie sud de la ligne 26 avec la partie nord de la ligne 26 et Louvain et Malines. Ces nouvelles connexions permettent de desservir idéalement le quartier européen de Bruxelles depuis l'Est de Bruxelles et le Brabant flamand.

A partir du 11 décembre 2016, **Braine-l'Alleud et Louvain seront directement reliées durant toute la journée via le quartier européen de Bruxelles** par la relation S9. Les voyageurs de Braine-l'Alleud, Waterloo, Rhode-St-Genèse et Linkebeek seront par conséquent connectés toutes les 30 minutes durant toute la journée à Bruxelles-Schuman alors que les gares de Saint-Job, Vivier d'Oie et Boondael seront desservies par 5 trains par heure et par sens durant toute la journée. A l'Est de Bruxelles, la gare de Bordet sera, elle, desservie par 6 trains par heure et par sens durant toute la journée. Jusqu'à présent, la relation S9 ne circule que durant les heures de pointe du matin et du soir. Au total, ce développement de l'offre ajoute 24 nouveaux trains.

Le 11 décembre correspond également à l'ouverture de la nouvelle gare **Arcades** sur la commune de Watermael-Boitsfort. Située sur la ligne 26, cette halte sera desservie toutes les heures par **la relation S7**

Hal-Delta-Mérode-Vilvorde-Malines. La nouvelle halte se trouve à seulement 100 mètres de la gare de Watermael. En plus des connexions vers Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Central et Ottignies assurées par la relation S8 au départ de la gare de Watermael, le quartier jouira dès la mi-décembre de nouvelles connexions vers Mérode, Bordet, Vilvorde et Malines d'une part et Boondael, Moensberg et Hal d'autre part.

Le **quartier européen** sera également desservi par une relation directe vers Brussels Airport - Zaventem **durant le week-end**. En effet, dès le mois de décembre, un train IC reliera l'aéroport de Bruxelles et Bruxelles-Schuman toutes les heures depuis Braine-l'Alleud. Cette relation sera par ailleurs prolongée jusqu'à Louvain. Avec celle-ci, les gares bruxelloises de Saint-Job, Vivier d'Oie, Boondael et Bordet sur la ligne 26 seront desservies le week-end, répondant ainsi à un réel besoin de mobilité au Sud et à l'Est de Bruxelles. Cette nouvelle offre se concrétise par l'ajout de 40 trains supplémentaires durant le week-end.

Nivelles-Bruxelles

Au Sud de Bruxelles, la relation S1 Nivelles-Bruxelles-Anvers roulera également toutes les 30 minutes entre Nivelles et Bruxelles





durant les heures creuses (10h-15h) (8 trains supplémentaires).

Et après ?

Le lancement de l'offre S au 13/12/2015 et les améliorations apportées au 11/12/2016 sont des premières étapes. La SNCB étudie actuellement les possibilités d'extension pour le plan de transport de décembre 2017.

Bruxelles est totalement ouverte

Les gares de la zone S sont autant de passerelles vers les réseaux TEC, De Lijn et STIB. Les possibilités d'abonnements combinés sont nombreuses:

- Les cartes JUMP et l'abonnement MTB (Métro - Tram - Bus) vous permettent de voyager dans l'agglomération de Bruxelles, sur les réseaux STIB, De Lijn et TEC, ainsi qu'en train au sein de la zone de Bruxelles.
- L'abonnement combiné SNCB + STIB vous permet d'emprunter les trains de la SNCB et de circuler sur l'ensemble du réseau métro, tram et bus de la STIB.

Tout le réseau S en une seule carte

Il ne faut pas d'abonnement ni de billet spécifique pour prendre les trains S. Ils font partie de l'offre globale de la SNCB. Les abonnements et les cartes JUMP sont chargés sur une carte MOBIB qui est une carte à puce émise par la SNCB, la STIB, les TEC et De Lijn. Cette carte peut contenir plusieurs abonnements et produits de ces opérateurs ainsi que ceux de Cambio, Villo! et B-Parking.



« LES GARES
DE LA ZONE S
SONT AUTANT
DE PASSERELLES
VERS LES
RÉSEAUX TEC, DE
LIJN ET STIB. »

> Laure Lemmens - Karin Mees
 article publié sur www.legalworld.be (Kluwer) le 19/10/2016

BRUXELLES SE DOTE D'UN FONDS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Région de Bruxelles-Capitale se dote d'un Fonds de sécurité routière. Ce Fonds sera alimenté par les recettes tirées des infractions routières liées aux compétences régionalisées, d'une part, et par des redevances diverses, d'autre part, telles que les redevances du transport exceptionnel, du transport dangereux (ADR) et des auto-écoles. L'ordonnance-cadre du 20 juillet 2016 précise également ce que la Région veut faire avec ces moyens supplémentaires.

SIXIÈME RÉFORME DE L'ÉTAT

La Sixième Réforme de l'Etat a permis de régionaliser une partie de la réglementation routière. Depuis le 1^{er} juillet 2014, les Régions sont notamment compétentes pour les infractions aux limites de vitesse sur la voie publique (sauf sur les autoroutes) et les infractions aux signaux routiers. Les Régions reçoivent logiquement aussi les recettes tirées des perceptions immédiates, des transactions et des amendes pénales. A cette fin, le mécanisme d'alimentation du Fonds de Sécurité routière a été adapté. Depuis le 1^{er} janvier 2015, les recettes tirées des infractions liées aux compétences régionalisées sont attribuées aux Régions. Il s'agit notamment des limites de vitesse sur la voie publique (sauf sur les autoroutes), du transport dangereux et exceptionnel et de la réglementation en matière de placement de la signalisation routière, de sûreté de chargement et de masse maximale autorisée.

Ces moyens seront désormais affectés par Bruxelles à son propre Fonds de Sécurité routière. Celui-ci sera également alimenté par de nombreuses autres recettes attribuées à cette Région, à savoir les redevances générées par le transport exceptionnel, le transport dangereux (ADR), les auto-écoles, l'homologation des véhicules, le contrôle technique et les centres d'examen pour le permis de conduire, et l'homologation légale des appareils de mesure dont la gestion incombe aux Régions (radars et autres instruments, ponts bascules, etc.).

FONDS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE BRUXELLOIS

Les moyens du Fonds de Sécurité routière sont affectés à la 'politique de sécurité

routière' de la Région de Bruxelles-Capitale, en particulier :

- des dépenses de toute nature pour les services, les études, les commissions, les marchés publics, l'achat de matériel durable et non durable dans le cadre de la sécurité routière ;
- des dépenses de toute nature pour des actions en matière de promotion, d'information, de formation et de sensibilisation ;
- les subventions pour les zones de police, la police fédérale de la route et les communes ;
- les subventions aux associations, institutions, entreprises ou organismes qui sont actifs en matière de sécurité routière ;
- les dépenses juridiques et diverses indemnisations ;
- les dépenses d'investissement pour des interventions rapides et limitées au niveau de l'infrastructure existante des voiries régionales dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière ;
- des dépenses d'investissement pour l'achat et l'installation des instruments et du matériel dans le cadre de la politique de sécurité routière, comme les instruments de mesure, l'équipement électrique et électromécanique, les équipements et dispositifs du contrôle-sanction, en ce compris la maintenance de ces équipements et dispositifs ;
- des dépenses de toute nature relatives à l'homologation des instruments de mesure, l'homologation des équipements et des dispositifs de contrôle-sanction et l'homologation des véhicules, ainsi que les dépenses pour les services techniques agréés ;
- des dépenses relatives aux frais de fonctionnement et de personnel

nécessaires au développement de la politique de sécurité routière ;

- des indemnités versées aux commissaires dans le cadre d'un appel contre les résultats d'un examen pratique ainsi que les remboursements lorsque le requérant du recours obtient gain de cause ;
- des indemnités versées aux présidents, membres, secrétaires et aidants de la commission d'examen dans le cadre des brevets d'aptitude professionnelle des instructeurs d'auto-école.

Il est souligné expressément que la part des moyens du Fonds pouvant être consacrée aux frais de personnel ne pourra jamais dépasser le total des recettes des redevances qui sont accordées au Fonds.

CONTINUITÉ

Afin d'assurer la continuité du service public, l'ordonnance stipule que le solde non affecté en 2015 du fonds budgétaire organique 'Fonds de la Sécurité routière' est transféré d'office vers le nouveau Fonds de Sécurité routière de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'ordonnance du 20 juillet 2016 ne produit toutefois pas ses effets de façon rétroactive. Elle ne contient pas de date d'entrée en vigueur spécifique. Les dispositions prendront donc effet, conformément à la règle générale, dix jours après leur publication au Moniteur belge, soit le 27 octobre 2016.

Source : Ordonnance du 20 juillet 2016 modifiant l'ordonnance du 12 décembre 1991 créant des fonds budgétaires, Mb 17 octobre 2016.



> Gisèle de Moffarts – Project Manager – Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)

PRENEZ PART À LA NOUVELLE CAMPAGNE BOB D'HIVER « RIEN BU ! MERCI BOB »

La nouvelle campagne BOB d'hiver « Rien bu ! Merci BOB » pour des fêtes de fin d'année en toute sécurité sur la route se tiendra en Belgique du 25 novembre 2016 au 31 janvier 2017. Il s'agit d'une initiative commune de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Région flamande et de la Région wallonne, en collaboration avec Assuralia, les Brasseurs Belges et l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Durant la période de Noël et de fin d'année, faire la fête en toute sécurité fait indéniablement partie des priorités des agendas. Avec le slogan « Rien bu ! Merci BOB », la campagne vous propose de remercier ensemble tous les BOB qui ne boivent pas d'alcool lorsqu'ils doivent conduire pendant les fêtes. Car un vrai BOB contribue à la sécurité routière.

Vous recevez en primeur un accès au matériel de communication prêt à l'emploi BOB avec lequel vous pouvez soutenir la campagne. Celui-ci vous permettra en même temps de donner un coup de boost supplémentaire à la sécurité routière dans le cadre de la politique de mobilité de votre ville ou commune.

De quel matériel s'agit-il ?

- Une **affiche festive BOB** que vous pouvez personnaliser et télécharger en deux

temps, trois mouvements, ainsi qu'un logo BOB. Vous pourrez ainsi remercier personnellement les BOB de votre ville ou commune !

- Des **bannières BOB** de différents formats à intégrer dans votre communication en ligne, comme votre (vos) site(s) internet ou e-mails.
- Des **messages** pour relayer aisément le slogan « Rien bu ! Merci BOB » via vos medias sociaux, bulletins d'information, e-zines et autres canaux de communication.
- La **machine à souffler de BOB** qui vous permettra de sensibiliser à la conduite sous influence les visiteurs d'un événement ayant lieu dans votre ville ou commune, et ce, de manière originale.

Sur le site internet partenairebob.be vous découvrirez un large éventail de moyens de communication qui vous permettront, aussi dans votre quartier, de donner plus de vie à

la campagne BOB d'hiver. Utilisez l'identifiant bob2016 et le mot de passe bedanktmerci, afin d'y accéder.

Vous avez des questions ? Envoyez un mail à l'Institut Belge pour le Sécurité Routière : info@bob.be.

Bon à savoir : À partir du 25 novembre, le concours « Qui sera BOB de la semaine ? » sera mis en ligne sur mercibob.be. Contribuez à la diffusion de la communication BOB et qui sait ... peut-être qu'un BOB dans votre entourage gagnera une nuitée « Bongo Merci BOB » pour deux personnes !



L'OPÉRATION CARTABLE FÊTE SES 10 ANS!

L'opération Cartable a fêté ses 10 ans en octobre dernier. Menée conjointement avec Bruxelles Mobilité et les zones de police bruxelloises, cette initiative a pour but de sensibiliser parents et enfants aux bons comportements à adopter afin de se rendre à l'école en toute sécurité. Bianca Debaets, Secrétaire d'Etat en charge, notamment, de la sécurité routière en dresse le bilan.

Madame Debaets, en quoi est-ce important, selon vous, de sensibiliser dès le plus jeune âge à la sécurité ?

Les règles de sécurité routière font à mon sens partie des acquis de base qui doivent être enseignés dès le plus jeune âge. Un apprentissage qui peut être facilité par les parents mais qui doit certainement aussi être proposé par les pouvoirs publics, en particulier à l'école. C'est d'autant plus essentiel en Région bruxelloise car énormément d'enfants se rendent à l'école à pied, à vélo ou en transports en commun avec à chaque fois certains dangers qui doivent être mis en évidence. Grâce à la collaboration des zones de police, nous le faisons au travers de l'opération Cartable mais également via d'autres campagnes comme celle incitant au port de la ceinture ou la campagne vitesse relative au respect des limitations '30/50' qui a eu lieu en septembre et octobre. Le visuel utilise des jeunes enfants et la plupart des affiches sont placées par les écoles pour sensibiliser tous les automobilistes mais également bien sûr les parents et les enfants par rapport à cette problématique.

Cette année, dans le cadre de l'opération Cartable, 125.000 calendriers et autres supports ludiques ont été distribués. Comment vous est venue cette idée ?

L'opération Cartable est au départ une initiative de la zone de police Montgomery. Par la suite, il a été convenu de la mettre en commun, au profit de toutes les zones de police à la rentrée scolaire d'où le nom « opération Cartable ». Les policiers profitent du début de l'année scolaire pour prendre contact avec les écoles et leur présenter les activités en matière d'éducation à la sécurité routière de leur zone respective. Le calendrier de l'opération Cartable étant considéré comme un vecteur de communication à la rentrée scolaire, il incombait dès lors à toutes les zones sur le territoire de la Région d'assurer sa distribution. Au fil du temps et des idées, de nouveaux outils ludo-éducatifs ont été créés et se sont ajoutés au calendrier, à savoir le marque-pages et la brochure de jeux et conseils. Il faut savoir que pour un enfant, les trajets entre la



> Bianca Debaets, secrétaire d'État à la sécurité routière.

maison et l'école représentent l'essentiel de ses déplacements quotidiens. La rentrée scolaire est donc le moment idéal pour adopter, dès le départ, un bon comportement pour se rendre à l'école en toute sécurité!

Selon vous, y a-t-il beaucoup d'enfants qui se rendent seuls à l'école au quotidien ?

Chaque jour, en Région de Bruxelles-Capitale, près de 250.000 élèves se déplacent pour aller à l'école. A l'intérieur de la Région, près de 40% des déplacements vers l'école se font en voiture. Pour les enfants de maternelle et de primaire, la marche et les transports publics sont également des modes de déplacement fort utilisés. Il est recommandé aux enfants de se déplacer seul à partir de 10-12 ans seulement, mais il est également souhaitable que les enfants s'approprient l'espace de circulation et apprennent dès le plus jeune âge les bons comportements. Apprendre tout au long de la vie, tel est le message.

« CHAQUE JOUR, EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, PRÈS DE 250.000 ÉLÈVES SE DÉPLACENT POUR ALLER À L'ÉCOLE. »



OPÉRATION CARTABLE

A pied, à vélo, en transports en commun ou en voiture, les Super Prudents ont une mission très importante : toute l'année et en toutes saisons, ils respectent les règles de sécurité routière.

Les SUPER PRUDENTS 2016-2017

EN ROUTE POUR L'ÉCOLE EN SÉCURITÉ TOUTE L'ANNÉE

L'OPÉRATION CARTABLE FÊTE SES 10 ANS. BON ANNIVERSAIRE !

Super Prudent à pied



- Il marche sur le trottoir.
- Il fait attention aux voitures qui sortent des garages.
- Il traverse sur un passage pour piétons.

Super Prudent à vélo



- Il roule sur un vélo bien équipé.
- Il est bien visible avec ses accessoires réfléchissants.
- Il tend le bras pour tourner.

	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
LUNDI			1						1	
MARDI			2						2	
MERCREDI	1		3	1		1	1		3	
JEUDI	2		4	2		2	2		4	1
VENDREDI	3	1	5	3		3	3		5	2
SAMEDI	4	2	6	4		4	4		6	3
DIMANCHE	5	3	7	5	2	5	5	2	7	4
LUNDI	6	4	8	6	3	6	6	3	8	5
MARDI	7	5	9	7	4	7	7	4	9	6
MERCREDI	8	6	10	8	5	8	8	5	10	7
JEUDI	9	7	11	9	6	9	9	6	11	8
VENDREDI	10	8	12	10	7	10	10	7	12	9
SAMEDI	11	9	13	11	8	11	11	8	13	10
DIMANCHE	12	10	14	12	9	12	12	9	14	11
LUNDI	13	11	15	13	10	13	13	10	15	12
MARDI	14	12	16	14	11	14	14	11	16	13
MERCREDI	15	13	17	15	12	15	15	12	17	14
JEUDI	16	14	18	16	13	16	16	13	18	15
VENDREDI	17	15	19	17	14	17	17	14	19	16
SAMEDI	18	16	20	18	15	18	18	15	20	17
DIMANCHE	19	17	21	19	16	19	19	16	21	18
LUNDI	20	18	22	20	17	20	20	17	22	19
MARDI	21	19	23	21	18	21	21	18	23	20
MERCREDI	22	20	24	22	19	22	22	19	24	21
JEUDI	23	21	25	23	20	23	23	20	25	22
VENDREDI	24	22	26	24	21	24	24	21	26	23
SAMEDI	25	23	27	25	22	25	25	22	27	24
DIMANCHE	26	24	28	26	23	26	26	23	28	25
LUNDI	27	25	29	27	24	27	27	24	29	26
MARDI	28	26	30	28	25	28	28	25	30	27
MERCREDI	29	27	31	29	26	29	29	26	31	28
JEUDI	30	28		30	27	30	30	27		29
VENDREDI	31	29		31	28	31	31	28		30
SAMEDI		30			29			29		31
DIMANCHE		31			30			30		
LUNDI										
MARDI										

Super Prudent en transports en commun



- A l'arrêt, il ne s'approche pas de la route ou du bord du quai.
- Il traverse avec prudence en descendant, même sur un passage pour piétons !

Super Prudent en voiture



- Il attache sa ceinture.
- Il reste calme dans la voiture.
- Il entre et sort du côté du trottoir.

Le tram a toujours priorité



- Le Super Prudent laisse toujours passer le tram avant de traverser, même sur un passage pour piétons.

BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

www.bruxellesmobilite.be/operation-cartable

Police

> Le calendrier de l'opération Cartable est un vecteur précieux de communication

En dix ans, comment analysez-vous le développement de cette belle initiative ?

La campagne consiste en la mise à disposition des écoles d'une série de supports ludiques et illustrés qui donnent aux enseignants un ensemble de clés leur permettant d'intégrer facilement dans leurs cours le thème de la sécurité routière, principalement dans un contexte urbain. En dix ans, on a constaté une belle évolution des outils offerts aux enseignants, aux enfants et aux parents :

- 2006-2009 : calendrier bilingue
- 2010-2012 : calendrier unilingue + dépliant jeux + marque-pages
- 2013-2016 : calendrier unilingue + dépliant jeux et conseils + marque-pages

A l'occasion du 10e anniversaire de l'opération, les zones de police ont distribué ce 10 octobre un dépliant et un gadget lumineux sur le thème de la visibilité des usagers dans la circulation aux abords des

écoles. Cette action s'est poursuivie dans la plupart des zones jusqu'à la mi-novembre.



Comment se passe en général la collaboration avec les six zones de police, qui gèrent la distribution dans près de 450 écoles ?

Je tiens ici à les remercier fortement pour leur implication ! La collaboration est excellente, une relation de confiance s'est établie au fil du temps et cette opération remporte un succès de plus en plus important depuis son démarrage en 2006. Chaque année, une réunion d'évaluation est organisée avec les partenaires policiers afin d'améliorer les outils. La distribution de ceux-ci se déroule principalement à partir de la mi-septembre jusqu'à la fin du mois d'octobre. Certaines communes, en particulier les services prévention (gardiens de la paix), s'associent aussi directement au projet. C'est le cas par exemple de Woluwe-Saint-Pierre, Ixelles et Uccle. Je signale également que des cours de sécurité routière sont dispensés tout au



DONNÉES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ENFANTS :

En 2014, on dénombre **238 enfants** de la tranche d'âge de 5 à 12 ans **victimes de la route** en RBC.

60 % d'entre eux sont des garçons. On entend par victime, le nombre d'enfants blessés et tués.

Répartition des victimes par mode de déplacement :

- enfant piéton : 125 victimes
- enfant **passager de voiture** : 75 victimes
- enfant à **vélo** : 19 victimes

Dans le cas d'accidents impliquant un **enfant piéton**, la position du piéton était la suivante :

- L'enfant traverse la chaussée sur un passage pour piéton non réglé par feux (24 victimes).
- L'enfant traverse la chaussée à moins de 30 mètres d'un passage non réglé par feux (21 victimes).
- L'enfant traverse la chaussée en l'absence d'un passage pour piéton à moins de 30 mètres (11 victimes).
- En 2014, dans un nombre important de cas (48) la position du piéton n'est pas connue.

Circonstances :

- La majorité des accidents ont lieu en dehors **d'un carrefour**.
- La vitesse maximale autorisée sur le lieu de l'accident est généralement fixée à **50 km/h**.
- La plupart des accidents se déroulent **en semaine vers 8h du matin et entre 15h et 18h**.

long de l'année en fonction des moyens disponibles au sein de la police.

Comment envisagez-vous la même opération Cartable dans les années qui viennent ?

Il est prévu de maintenir une continuité dans les outils. Par ailleurs, une plateforme internet avec des outils disponibles tout au long de l'année scolaire pour les enseignants, les parents et les élèves pourrait être envisagée. Enfin, l'action visibilité menée cette année pour les 10 ans de l'opération Cartable pourrait être réitérée. Je ne doute pas que nos partenaires privilégiés auront encore de belles idées pour améliorer les outils afin d'ancrer les bons comportements dans le chef des usagers de la route. La sécurité routière, c'est clairement une responsabilité partagée !

Pour plus d'informations concernant l'opération Cartable et les outils, rendez-vous sur le site de Bruxelles Mobilité :

www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/ecoles/operation-cartable

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Sailliez Laurence	Rue Van Lint 6	1070 Anderlecht	02/526.21.52	02/520.20.91	lsailliez@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
Schollaert Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279 29 19	02/279.21.59	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Libois Cathy	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.62.22	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Bodart Maïté	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348 17 61	02/348.17.63	mbodart@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@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
Defuisseaux Geoffrey	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/412 36 24	02/412.37.94	gdefuisseaux@molenbeek.irisnet.be
Commerce Sophie	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@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 66 44	02/348.65.44	joelle.lekeu@ucclle.brussels
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
Cloetens Johan	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière par mail ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Il suffit de vous rendre sur le [website de Brulocalis via ce lien](http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html) www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html et de remplir le formulaire en ligne.

Vous ferez désormais partie de notre mailing list et recevrez le Moniteur dès sa publication.

