



## Sommaire

Etats généraux de la Sécurité routière	1
Vélo-city 2003 à Paris	4
Enquête relative à la sécurité routière à vélo	5
Subsides pour l'aménagement des SUL : c'est parti !	6
La mobilité à la page... wwwweb !	7
Le Code de la route tous azimuts	8
Agenda	9
Le chiffre du mois ; règlement taxe ou règlement redevance ?	10
L'éducation à la circulation se met en route à Merksplas	11
Le Code de la rue... la rue pour tous	11
Les plans de déplacements d'entreprise	12
La Direction des Taxis	13
Index 2003	14
Conseillers en mobilité, cuvée 2003 !	15

## LE MONITEUR DEVIENT TWEETALIG !

La philosophie demeure, la forme évolue. Toujours soucieux d'apporter des informations pertinentes en matière de mobilité et de favoriser la cohésion entre tous les acteurs impliqués dans ce domaine, le Moniteur de la Mobilité se conjuguera dorénavant intégralement dans les deux langues. En effet, certains de nos articles abordent parfois des sujets assez techniques qu'il n'est pas toujours aisé d'appréhender dans une langue qui n'est pas la sienne, ce qui peut nuire à l'efficacité de notre publication. En outre, force est de constater que le succès de notre Moniteur s'amplifie et dépasse même aujourd'hui les limites de notre Région bilingue puisque les inscriptions à notre publication électronique nous parviennent des quatre coins de la Belgique. Voilà donc l'occasion de faire d'une pierre deux coups ! Concrètement le Moniteur sera envoyé dans les deux langues par mail mais dans une seule langue par courrier, pour ceux qui ne disposeraient pas d'une adresse électronique.

La Rédaction

## Etats généraux de la Sécurité routière

### BRANLE-BAS DE COMBAT POUR SAUVER DES VIES !

En 2002, le gouvernement fédéral mettait autour d'une même table les divers acteurs de la problématique de la sécurité routière en organisant des Etats généraux. Lorsqu'on sait que les accidents se produisent, en parts presque égales, tant sur voiries régionales que sur voiries communales, on comprend mieux la nécessité de l'implication de tous. La Région de Bruxelles-Capitale a donc décidé de prolonger les Etats généraux [fédéraux] par une déclinaison régionale avec l'aide de l'Association. En amont des Etats généraux bruxellois,

une large coordination d'intervenants ont préparé des propositions, regroupées en trois ensembles: « le contrôle-sanction et la prévention technique » d'une part, « l'infrastructure et l'aménagement » de l'autre et enfin « la sensibilisation et l'éducation ». Des mois de préparation et d'études ont abouti à la présentation, le 25 novembre dernier à Flagey, des conclusions de ces Etats généraux. Ces dernières prennent la forme d'un vaste paquet de recommandations proposées à l'ensemble des intervenants en matière de sécurité routière. Bien que les commu-

Par Philippe Delvaux (AVCB)

**La Région de Bruxelles-Capitale a organisé, en collaboration avec l'IBSR et avec le support technique et logistique de l'Association, les Etats généraux de la Sécurité routière. Ils étaient le point d'orgue de plusieurs mois de réflexions de la part de l'ensemble des acteurs de la sécurité en Région de Bruxelles-Capitale. Il en a résulté des recommandations destinées à atteindre l'objectif de 50% de tués en moins à l'horizon 2010. Présentation de quelques-unes des mesures où les communes sont les plus impliquées.**

#### Les ambitions de la Région de Bruxelles-Capitale

Concept "Vision 0" (concept suédois qui tend à éliminer à terme tous les accidents mortels), approche graduelle, réaliste et qualitative :

- 33 % de décédés 30 jours et blessés graves pour 2006 ;
- 50 % de décédés 30 jours et blessés graves pour 2010.

La réduction du nombre de décédés et de blessés graves en Région de Bruxelles-Capitale sera calculée par rapport aux données moyennes des années 1998, 1999 et 2000, ce qui, en chiffres absolus, donne un maximum de 29 décédés et 133 blessés graves en 2006 et 22 décédés et 100 blessés graves à l'horizon 2010.

nes soient présentes pour chacune de ces thématiques, elles sont tout particulièrement au cœur du groupe « infrastructure et aménagement ». Nous exposerons donc ici, au sein de cette thématique, les mesures concernant directement les communes et qui se révèlent les moins difficiles à mettre en œuvre.

### **Infrastructure et aménagement**

**Vingt et une recommandations** ont été élaborées et classées thématiquement, en fonction des catégories d'usagers dont elles améliorent la sécurité, et en fonction de leur efficacité en terme de sécurité routière et de leur faisabilité technique et politique. Vingt d'entre elles impliquent les communes et la dernière – un guide de bonnes pratiques – leur est destinée.

Dix de ces propositions sont considérées comme les plus efficaces et, parmi celles-ci, **huit jouissent d'un indice de faisabilité élevé**. Ce sont ces dernières que nous présenterons ci-dessous, en vous renvoyant, pour le surplus aux conclusions. Il s'agit des propositions visant à *généraliser la mise en zone trente des voiries de quartier, à sécuriser les abords et chemins de l'école, à prévenir le dépassement à l'approche des passages zébrés, à généraliser les avancées de trottoir, à adapter la grille des feux pour réduire le risque d'accidents impliquant des véhicules qui tournent, à privilégier les ronds-points compacts tout en veillant à la qualité des aménagements pour piétons et deux-roues dans tous les ronds-points, à systématiser les aménagements cyclables aux carrefours à feux et à diffuser un guide de bonne pratique pour la réalisation des sens uniques limités*. On voit immédiatement le rôle prépondérant des communes pour 7 de ces 8 mesures et le bénéfice qu'elles pourraient tirer de la huitième.

#### **1. Généraliser les zones 30**

Cette mesure se trouve déjà dans les plans régionaux (Iris et PRD) et la Région a déjà subsidié 15 communes pour qu'elles réalisent des « plans directeurs zone 30 ». Il ne reste « qu'à » mettre en œuvre ces plans mais la généralisation des zones dans les voiries de quartier suscite

encore des réticences que des opérations de communication devront apaiser.

#### **2. Sécuriser les abords et chemins de l'école**

Une part significative des accidents qui coûtent la vie aux enfants et adolescents ou les mutilent se produisent lors des trajets domicile-école.

La sécurisation des abords d'école est en cours depuis plusieurs mois. C'est un premier outil mais qui ne suffit pas. Il faut aussi s'attacher aux chemins de l'école et établir un diagnostic qui aboutira à une combinaison d'ajustements structurels, de mesures de sensibilisation ou d'organisation des déplacements piétons et/ou cyclistes (rang, vélo-pooling).

#### **3. Prévenir le dépassement à l'approche d'un passage zébré**

La très grande majorité des accidents de piétons en agglomération (entre 80 et 90%) survient lors de la traversée d'une chaussée. Très souvent, ils sont dus au fait qu'une voiture en dépasse une autre à l'approche d'un passage zébré non protégé par des feux. Les dispositions légales interdisant ce type de dépassement ne suffisent donc pas à juguler le nombre d'accidents. Il faudrait que l'infrastructure empêche ce comportement, soit en plaçant des feux, soit en installant une berme centrale.

#### **4. Généraliser les avancées de trottoir**

Le manque de visibilité des piétons lors d'une traversée est cause de nombreux accidents. L'aménagement d'avancées de trottoir permettent de pallier le problème. Les plans directeurs des zones trente permettront d'obtenir un inventaire des réalisations existantes. Une généralisation rapide des avancées de trottoir est souhaitable.

#### **5. Adapter la grille des feux**

Le but est ici de réduire le risque d'accidents impliquant des véhicules qui effectuent un virage et d'autres véhicules ou piétons qui tra-

versent. Ce type d'accidents se produit en général sans qu'il y ait franchissement d'un feu rouge par des usagers. Pour les prévenir, il faut intervenir au niveau de l'infrastructure (réglage des feux excluant les conflits) et/ou de la sensibilisation.

- Pour diminuer les risques d'accidents **entre piétons et véhicules qui tournent**, deux solutions sont à privilégier dans les carrefours importants en termes de débit et/ou de géométrie, pour autant que les conditions locales le permettent :

1° l'introduction d'une phase piéton intégrale, comme cela se pratique au Royaume Uni. Cette option est surtout intéressante pour les carrefours où les flux de piétons sont importants dans tous les sens (ex. : le carrefour boulevard du Botanique/place Rogier/boulevard A. Max) ;

2° le recours à un phasage excluant les conflits, tel qu'il se pratique déjà en Région flamande, ou aux Pays-Bas. Dans ce cas, les véhicules qui tournent bénéficient d'une phase propre, pendant laquelle toutes les traversées piétonnes concernées sont interdites.

Dans les cas où aucune de ces deux solutions ne serait envisageable, il peut être utile de rappeler la présence d'une traversée piétonne aux automobilistes qui tournent au moyen d'un panneau A 21 clignotant.

Pour réduire les risques d'accidents **entre un véhicule tournant à gauche et un véhicule en mouvement direct venant en sens inverse**, la meilleure option consiste à opter pour un réglage « sans conflit » des feux.

#### **6. Privilégier les ronds-points compacts tout en veillant à la qualité des aménagements pour piétons et deux-roues dans tous les ronds-points**

L'impact globalement positif des ronds-points sur la sécurité routière est avéré... mais le gain de sécurité est moindre pour les cyclistes dans les ronds-points de grande dimension où la vitesse du trafic automobile reste élevée. La sécurité des usagers faibles dépend bien sûr de

la configuration générale du rond-point (diamètre, largeur de l'anneau, nombre de bandes des branches, ...), mais aussi des aménagements qui leur sont spécifiquement destinés (traversées piétonnes, aménagements cyclables). On constate que ces derniers ne sont pas toujours satisfaisants, ce qui débouche parfois sur des chantiers à répétition (ex. du marquage pour les cyclistes sur le rond-point Schuman).

Les gestionnaires de voiries sont donc invités à évaluer la sécurité des ronds-points existants (nombre, nature et gravité des accidents), à élaborer des lignes directrices pour les ronds-points, et à réaménager les ronds-points qui ne sont pas configurés de manière optimale.

### 7. Systématiser les aménagements cyclables aux carrefours à feux

Dans le cas de carrefours à feux, dont un nombre non négligeable sont situés sur des voiries communales, différents aménagements permettent d'améliorer la sécurité des cyclistes. Ils peuvent prendre la forme de **zone avancée (sas) ou de bandes cyclables de présélection**. Ces aménagements, importants pour la sécurité des cyclistes, sont encore trop rares. Ils devraient donc être systématisés, mais en choisissant chaque fois la formule la mieux adaptée au carrefour considéré.

### 8. Guide de bonnes pratiques pour la réalisation des sens uniques limités

Dernière des mesures à l'efficacité maximale et à la faisabilité élevée, la réalisation d'un guide de bonnes pratiques relève, contrairement aux autres mesures évoquées ci-dessus, du seul IBSR et non des communes. Par contre, c'est aussi à ces dernières que s'adresse ce guide.

Les **treize autres mesures** relatives à l'infrastructure impliquent toutes également les communes. Si leur faisabilité politique ou technique peut être sensiblement plus difficile ou si le niveau d'efficacité peut être plus limité (à une seule catégorie d'utilisateur par exemple), il n'en reste pas moins qu'elles présentent

un intérêt certain dans l'arsenal des mesures à mettre en œuvre. Deux de ces mesures, à l'efficacité avérée, peuvent ainsi se heurter à des contingences techniques ou politiques : la *révision de l'organisation des grands axes pour en abaisser les vitesses pratiquées et l'évitement de l'emploi de revêtements glissants ainsi que leur entretien pour améliorer la sécurité des piétons et des deux-roues*.

#### - Revoir l'organisation des grands axes

Les grands axes concentrent la majorité des accidents en milieu urbain et une partie d'entre eux appartient encore au réseau communal. Pour diminuer la vitesse effective, la proposition table sur une diminution du nombre de bandes ainsi que de leur largeur. Paradoxe apparent, la diminution de la vitesse accroît le débit d'une voirie car elle s'accompagne d'une diminution de la distance laissée entre les véhicules.

**Retrouvez l'intégralité des conclusions de ces Etats généraux sur [www.avcb.be](http://www.avcb.be) > mobilité > articles et documents > documents**

#### - Eviter l'emploi de revêtements glissants

Les pavés restent fréquemment utilisés comme revêtement de chaussée. Ils présentent pourtant l'inconvénient d'être glissants par temps de pluie, et constituent une source d'accidents pour les cyclistes. Leur emploi sur les trottoirs et l'absence d'entretien de ces derniers pose des problèmes similaires pour les piétons.

**En ce qui concerne les deux-roues**, il faudrait soit éviter les pavés, soit prévoir une « bande de confort ». Les gestionnaires de voirie devraient veiller à réparer sans délais et de manière durable les nids de poules.

**En ce qui concerne les piétons**, les revêtements glissants devraient être proscrits lors de la rénovation de trottoirs. Il serait utile de réaliser une étude de l'adhérence des nombreux matériaux utilisés pour le

revêtement des trottoirs afin de déterminer quels sont les matériaux à recommander et les matériaux à éviter absolument. Il faudrait aussi permettre, voire encourager l'utilisation de l'asphalte pour le revêtement des trottoirs. Le «*Manuel des Espaces Publics Bruxellois*» devrait être revu en ce sens. Enfin, les gestionnaires de voirie devraient accorder une plus grande attention à la repose correcte des revêtements de trottoirs après les interventions, même ponctuelles, des concessionnaires.

Enfin, d'autres mesures d'infrastructure concernent spécifiquement les piétons, le stationnement ou les personnes handicapées.

- **Pour les piétons**, les conclusions proposent la révision des traversées protégées par des feux à bouton-poussoir, l'augmentation du temps de dégagement du piéton dans les carrefours à feux, l'utilisation d'un marquage spécifique pour les traversées piétonnes de sites propres 2, mixtes ou franchissables non protégées par des feux, et le marquage par un damier du passage du tram dans les carrefours et les giratoires. Enfin, il faudrait éviter que l'encombrement des trottoirs ne réduise le cheminement libre à moins d'1,50 m de large.
- En matière de **stationnement**, il faudrait prévoir une « surlargeur » de sécurité entre le stationnement longitudinal et la chaussée ou la piste cyclable marquée, ainsi que la configuration du stationnement en épi pour l'entrée en marche arrière.
- Enfin, il est proposé de mieux tenir compte des **personnes à mobilité réduite** pour l'aménagement des trottoirs et des arrêts de transports en commun, ainsi que des systèmes d'avertissement pour les personnes **aveugles et malvoyantes** lors du placement de nouveaux feux.

**Contact:** [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

## Vélo-City 2003 à Paris

# QUAND JE PARTAIS DE BON MATIN, QUAND JE PARTAIS SUR LES CHEMINS...

Par Pierre-Jean Bertrand (Délégué Vélo -AED)

*Une politique globale pour favoriser le vélo quotidien en ville est devenue un standard urbain incontournable pour tous les gestionnaires de nos villes et communes. A l'heure des plans air, bruit, et autre plan communal de mobilité, il apparaît que le vélo a sa niche écologique propre de plus en plus certaine dans les déplacements urbains, seul, ou combiné à d'autres modes.*

Bruxelles dans ses objectifs, ne fait pas exception à la règle.

C'est pour cela qu'il était important qu'une délégation forte de 17 conseillers en mobilité, un commissaire de police et 13 membres de l'Administration de l'équipement et des déplacements participent du 23 au 26 septembre à Vélo-city à Paris. Vélo-city qui a lieu tous les deux ans rassemble principalement des associations cyclistes, des bureaux d'études et des municipalités d'Europe. Cela donne 700 congressistes de 44 pays différents.

### Le nouveau Code de la rue mis à l'honneur

Quatre thèmes ont été déclinés en d'innombrables carrefours et ateliers : où en est le vélo aujourd'hui, l'intégration du vélo dans les politiques d'ensemble, les stratégies, les méthodes, les alliés pour le vélo et les conditions pour une mise en œuvre efficace.

Notre pays a préparé une dizaine d'interventions dont une concernant le nouveau Code de la rue (règles intégrées au Code de la route équilibrant la place de différents usagers et protection du plus faible), par l'IBSR, et une sur les modifications du code de la route depuis 1991 à nos jours en faveur des cyclistes, par l'AED.

Le vélo pooling, le brevet cycliste, le tourisme en ville à vélo ont été abordés entre autre par Pro Velo. Le plan de déplacement d'entreprise du Port de Bruxelles a été, lui aussi, exposé pour ses résultats sur la part de déplacements à vélo.

Un exposé très instructif, parmi beaucoup d'autres tout aussi intéressants, a présenté la place du vélo dans trois capitales : Paris (1%), Londres (1,2 %) et Berlin (10%).

En pistes et bandes cyclables, on compte 487 km à Paris, 820 km à Berlin, 350 km à Londres et ± 125 km (ICR et pistes) à Bruxelles. En couloirs bus-vélos, les chiffres sont les suivants: Paris 53 km, Berlin 40 km et Londres 350 km. A Berlin s'ajoutent encore 225 km de rues à priorité vélos.

Au niveau des dépenses par habitant : Paris € 4,76,

Berlin € 1,47 (il y a déjà 70% de la ville en zone 30) et Londres € 3,77. En comparaison, Bruxelles consacre € 3,75 par habitant.

Si on compte la part de tués dans le total des accidents vélos, il apparaît qu'à Paris elle atteint 1,2% des accidents, à Londres 0,6% et à Berlin 0,2%, ce qui prouve la grande utilité d'avoir 70% de la ville en zone 30, comme le prévoit d'ailleurs aussi le PRD bruxellois.

Des centaines d'idées et d'informations se retrouvent dans les actes du colloque et serviront à dynamiser la politique des communes.

### Tous en selle !

Les participants bruxellois n'ont pas seulement écouté pendant quatre jours puisqu'ils se sont déplacés dans Paris à vélo pour tester l'efficacité et le charme de son réseau cycliste ainsi que les fameuses bandes bus plus vélo. La RATP a pu mettre à notre disposition plus de 500 vélos de location (...à quand les vélos de location STIB ?).

L'exercice en valait la peine, car l'année 2004 sera une année importante pour le vélo à Bruxelles:

1. en janvier 2004 sont entrés en vigueur les conclusions du Code de la rue qui ont été insérées dans le Code de la route;
2. pour juillet 2004, les communes devront mettre en SUL (sens unique ouvert aux vélos) les sens uniques. Une ordonnance prévoit un subside régional et l'IBSR sortira une brochure d'accompagnement pour la mise en œuvre. Cette action va permettre de libérer des tron-



La réalité du terrain vaut parfois mieux qu'un long discours

cons importants d'ICR qui seront alors balisés par la Région en coordination avec les communes. Les conseillers en mobilité recevront d'ici peu toute l'information;

3. plus de 15 communes terminent leur plan directeur zone 30 et dès 2004 une série de quartiers passeront au statut de zone 30, ce qui est un plus pour la sécurité des cyclistes;
4. la Région va soumettre sa politique cycliste à un audit Bypad qui va nous permettre de voir les points faibles et forts grâce, entre autres, à des comparaisons avec d'autres villes.

**« Si on compte la part de tués dans le total des accidents vélos, il apparaît qu'à Paris c'est 1,2% des accidents, à Londres 0,6% et à Berlin 0,2%, ce qui prouve la grande utilité d'avoir 70% de la ville en zone 30 comme le prévoit d'ailleurs le PRD chez nous aussi »**

Je pense que chacun a compris qu'il y a "du pain sur la planche" pour 2004, et que le travail concret et assidu doit nous permettre d'améliorer chaque jour la situation du vélo dans nos communes.

**Contact:** [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

Par Philippe Barette et Pierre-Jean Bertrand (AED)

*Lors de la préparation des Etats généraux de la Sécurité routière, les différents groupes de travail ont constaté le manque de données détaillées sur les accidents de la route en général et sur les accidents des usagers faibles en particulier.*

La Direction de la Politique des Déplacements a donc décidé en mai 2003 de profiter de la distribution de la première carte cyclable de Bruxelles pour organiser une enquête sur les accidents à vélo. Un questionnaire a donc été rédigé et distribué, avec la carte cyclable, aux cyclistes par la Région, les communes, les organisations de cyclistes et certains employeurs (comme la Commission européenne et la Région flamande).

### Une participation importante

1.727 questionnaires complétés ont été renvoyés à la Direction de la Politique des Déplacements. L'objectif poursuivi par cette enquête était de collecter des informations sur les cyclistes rencontrés. Il ne s'agissait pas de mener un sondage représentatif de l'expérience de l'ensemble des cyclistes bruxellois. Cependant, les hommes et les femmes, les différentes tranches d'âges et les communes sont bien représentés parmi les répondants.

## Enquête relative à la sécurité routière à vélo

### MIEUX CONNAÎTRE LES ACCIDENTS !

1.648 répondants (95,4%) pratiquent le vélo à **Bruxelles**, que ce soit pour les loisirs (promenade ou sport) ou pour des déplacements utilitaires. Seuls ces 1.648 répondants seront pris en compte dans les analyses qui suivent.

140 cyclistes bruxellois (8,5%) ont eu au moins un accident à **Bruxelles** durant la dernière année. Il s'agit de 7,5% des femmes cyclistes et de 9,1% des hommes cyclistes. Ces 140 cyclistes accidentés ont décrit 166 accidents.

#### Analyses des accidents

Les résultats relatifs aux 166 accidents décrits sont exprimés en pourcents.

Dans 49% des accidents, le cycliste n'était pas blessé; dans 38%, il l'était légèrement et dans 13%, il l'était grièvement.

Les principales circonstances des accidents sont, dans l'ordre décroissant d'importance (un accident pouvant avoir plusieurs causes): une collision avec une voiture (y compris l'ouverture soudaine d'une portière) (58%), une glissade dans un rail de tram (16%), une glissade sur sol mouillé (7%), une chute à cause d'un aménagement (une bordure par exemple) (5%), une collision avec un piéton (4%), un cycliste

(3%), un bus, un tram ou un camion (3%). Le type et l'état du revêtement sont peu cités par les cyclistes accidentés.

Dans 11% des accidents, un procès-

**“Les cyclistes accidentés portaient des éléments réfléchissants dans 48% des accidents et un casque dans 35%”**

verbal est dressé par la Police. Une ambulance a été appelée pour le cycliste dans 10% des accidents décrits. Dans 27% des accidents, un constat d'accident a été rédigé entre les usagers.

Les cyclistes accidentés portaient des éléments réfléchissants dans 48% des accidents et un casque dans 35%.

85% des accidents se sont produits durant la journée et 15% la nuit.

78% des accidents ont eu lieu lors de déplacements utilitaires (travail, école, courses, ...) et 22% lors de promenades ou en faisant du sport.

79% des accidents se sont produits sur des axes de trafic, 13% sur des pistes cyclables, 6% sur des itinéraires cyclables et 2% sur des chemins sans voiture. 51% des acci-

dents arrivent à des carrefours et 49% en section courante.

### Les enfants à vélo

58% des enfants qui accompagnent des adultes à vélo (que ce soit sur un siège d'enfant ou sur leur propre vélo) portent un casque et 34% des éléments réfléchissants.

Les parents qui ont des enfants de moins de 6 ans, déclarent en moyenne qu'ils laisseront circuler leur enfant seul sur un trajet urbain aléatoire lorsqu'il sera âgé de 12 ans, sur le trajet domicile-école à 11 ans et uniquement dans des zones 30 à 10 ans.

### Conclusions

La collision avec un autre usager (voiture, piéton, cycliste, tram ou bus) est la première cause des accidents des cyclistes. Viennent ensuite les glissades (rail de tram, sol mouillé ou aménagement). Il faut donc poursuivre la sensibilisation d'une part de **tous les usagers** au partage de la route et d'autre part des cyclistes au danger potentiel des rails de tram et des revêtements mouillés.

Les statistiques officielles d'accidents sont basées sur les procès-verbaux des forces de l'ordre. D'après notre enquête, il n'est fait appel à la Police que dans 11% des accidents. Même si l'on considère uniquement les accidents suite aux

quels le cycliste a été légèrement ou gravement blessé (50% de l'ensemble des accidents), les procès-verbaux couvriraient à peine 20% des accidents de cyclistes. Les au-



La sécurité passe aussi par un équipement adéquat

tres sources potentielles de données (admission aux services d'urgences des hôpitaux et assurances) ne couvriraient également que partiellement l'ensemble des accidents de cyclistes. Cette conclusion est probablement vraie aussi pour d'autres usagers. Ce n'est donc que par **enquête** qu'il y a moyen de couvrir

l'ensemble des accidents des usagers de la route.

La moitié des cyclistes ont été accidentés alors qu'ils portaient des éléments réfléchissants. 65% des cyclistes accidentés ne portaient pas de casque. 42% des enfants qui accompagnent des adultes ne portent pas de casque. Il faut donc, dans ce domaine aussi, sensibiliser les cyclistes – parents et enfants- à l'importance de ces **équipements**, tout en insistant lourdement sur le fait qu'ils ne sont pas des garanties absolues de sécurité, que ce soit au niveau des accidents ou des blessures.

Près de 20% des accidents se sont produits sur **des itinéraires cyclables ou des pistes cyclables**. Ces axes ne sont donc pas exempts de tout danger. Les cyclistes doivent en être conscients.

Les parents ne laisseront en moyenne pas leur enfant circuler seul à Bruxelles avant qu'il ait 12 ans, sauf s'il s'agit du trajet domicile-école (11ans) ou de zones 30 (10 ans). **L'insécurité routière** est donc clairement un frein aux déplacements à vélo des enfants. L'aménagement de **zones 30** semble rassurer les parents.

**Contact:** [pbarette@mrbc.irisnet.be](mailto:pbarette@mrbc.irisnet.be)

## Subsides pour l'aménagement de sens uniques limités (SUL) : c'est parti !

Par Erik Caelen (AVCB)

Nous l'avions annoncé dans notre Moniteur de la Mobilité n° 2003/02 de septembre 2003 et il vient de paraître au Moniteur belge du 4 décembre dernier: l'arrêté ministériel du 23 octobre 2003 fixant l'octroi de subsides aux communes qui ouvrent 70 % de leurs rues à sens unique aux cyclistes entre enfin en vigueur.



Les communes dont la superficie est inférieure à 8 km<sup>2</sup> peuvent bénéficier d'un subside de 20.000 euros, les communes dont la superficie est

comprise entre 8 km<sup>2</sup> et 16 km<sup>2</sup> bénéficient de 25.000 euros tandis que les communes dont la superficie est supérieure à 16 km<sup>2</sup> recevront 30.000 euros.

Etant donné que le Code de la route obligera les gestionnaires de voiries, donc également les communes, à introduire le SUL partout à partir du **1<sup>er</sup> juillet 2004**, toutes les communes bruxelloises peuvent prétendre à ces subsides!

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



La généralisation des SUL, c'est pour bientôt !  
(source: [www.velo.irisnet.be](http://www.velo.irisnet.be))

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



**<http://www.velo.irisnet.be> : la Région sur deux roues... tous en selle !**

Le site vélo de la Région regorge d'informations et de liens tous plus intéressants les uns que les autres. De l'état d'avancement des itinéraires cyclables en cours d'aménagement aux cartes des itinéraires déjà réalisés, en passant par quelques statistiques clés et des informations pratiques à propos des différentes possibilités d'aménagement, des subsides, des formations et des publications destinées aux communes, le site veut dresser un état des lieux aussi exhaustif que possible de la situation bruxelloise. En outre, les cyclistes en herbe ou les professionnels de la

## La mobilité à la page...wwweb !

petite reine pourront découvrir une série de consignes de sécurité adaptées à la circulation en milieu urbain. Qui plus est, le site, agréablement illustré, permet une navigation aisée et joue la sobriété en ne s'encombrant pas de gadgets aussi beaux que bien souvent largement inutiles.

**<http://www.ibsr.be> : la porte d'entrée sur la sécurité routière**

Le site de l'IBSR offre de nombreuses informations sur ses campagnes et activités, ainsi que sur les dernières modifications apportées à la législation belge. Soucieux d'ouvrir ses portes à l'échanges de bonnes pratiques, l'Institut recense également sur son site un nombre impressionnant de site web belges et étrangers consacrés à la sécurité routière. Comme il se doit, l'IBSR délivre une série de conseils aux usagers désireux d'adopter un comportement plus défensif. Cerise sur le gâteau, leur site permet non seulement de commander on-line leurs publications en matière de circulation, d'aménagement des voiries ou de statistiques mais également de télécharger leur bulletin d'information 'Via Sécura'.

**<http://vici.fgov.be> : un classique parmi les classiques**

Le site fédéral consacré aux transports et à la mobilité, sous une apparence de prime abord assez austère, recèle à qui veut bien s'y attarder un moment des informations fort précieuses, concernant notamment la réglementation routière, la législation en matière de transports de marchandises, de permis de conduire ou d'immatriculation des véhicules. Les amoureux des statistiques en tous genres ne devront, eux, certainement pas manquer de se rendre sur le portail mobilité de l'INS qui collectionne une série impressionnante de données sur la circulation et les transports en Belgique ([http://statbel.fgov.be/port/mob\\_fr.asp](http://statbel.fgov.be/port/mob_fr.asp)). Les plus pressés pourront se contenter de découvrir dans la rubriques 'nouveauités' les dernières mises à jour rangées pèle-mêle.

**<http://www.avcb.be> : l'Association toujours en ligne mais des adresses mail qui changent !**

Vous trouverez on-line les versions coordonnées de la loi de base, du Code de la Route, du Code du gestionnaire, ainsi que l'ensemble de la législation relative aux infrastructures, à la carte riverain ou encore aux surveillants habilités. Vous pourrez également avoir accès à toutes les études réalisées par l'Association, notamment concernant les règlements taxes et redevances, ainsi qu'aux PV des réunions du Dialogue Parquet et du Forum Mobilité. Une section spéciale est quant à elle consacrée aux Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale.

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



# LE CODE DE LA ROUTE TOUS AZIMUTS

*En décembre 2003, le Moniteur belge a publié plusieurs modifications à la législation routière. Elles concernent les cyclomoteurs et le Code du gestionnaire. Petit commentaire de circonstance.*

Par Erik Caelen (AVCB)

## Modifications :

*les cyclomoteurs sur la chaussée, un peu plus tard que prévu...*

**AR du 30 novembre 2003 (M.B. du 15.12.2003) modifiant le Code de la route**

Cet AR postpose au 1<sup>er</sup> janvier 2005 l'entrée en vigueur du règlement obligeant les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à circuler sur la chaussée dans l'agglomération. Ce report est le résultat d'une demande des régions et des communes. En effet, la nouvelle réglementation nécessite des adaptations considérables au niveau des infrastructures: il faut aménager des constructions de transition aux limites des agglomérations, d'une part pour permettre aux cyclomoteurs de quitter la piste cyclable à l'entrée d'une agglomération, et d'autre part pour permettre aux cyclomoteurs d'emprunter la piste cyclable à leur sortie de l'agglomération. Nous attirons également l'attention sur le fait que les gestionnaires des voiries doivent enlever avant le **1<sup>er</sup> janvier 2005** tous les sous-panneaux du type M6 et M7 qui se trouvent au sein de l'agglomération.



M6



M7

**NB:** Les modifications les plus récentes sont déjà insérées à la version coordonnée du Code de la route que vous pouvez télécharger sur notre site [www.avcb.be](http://www.avcb.be), rubrique "Cellule Mobilité".

*... et le Code du gestionnaire revu et corrigé*

**AM du 27 novembre 2003 (M.B. du 15.12.2003) modifiant le « Code du gestionnaire de la voirie »**

- Le feu vert fixe d'un feu pour piétons à deux couleurs doit s'allumer pendant une durée minimale qui permet au piéton de traverser à une vitesse de 1,20 m/s.
- L'exigence selon laquelle la zone doit être bâtie ou fréquentée par beaucoup de cyclistes ou de piétons,

n'est plus d'application lorsqu'on introduit en dehors de l'agglomération la limite de vitesse de 70 km/h à l'aide de panneaux à validité zonale.

- L'instauration d'une zone 30 dans l'ensemble de l'agglomération est exclue si l'agglomération comporte des voies publiques rendues prioritaires par le panneau B9. Si une zone 30 est instaurée dans l'ensemble de l'agglomération, il faut en outre prendre des mesures d'infrastructure et/ou d'organisation du stationnement pour réduire la vitesse à 30 km/h.
- Le nouveau panneau D10 (partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes) ne peut être utilisé que lorsqu'il ne peut être fait usage du panneau D9, par exemple lorsque l'espace est insuffisant pour séparer la circulation des piétons et des cyclistes ou pour garantir la sécurité des cyclistes (p.ex. si la vitesse des véhicules motorisés sur la chaussée est trop élevée).



D9



D10

- Les nouveaux panneaux F99c et F101c (chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers) doivent avoir pour dimensions minimales 0,40 m. de côté, ne peuvent être complétés par aucun panneau additionnel et ne peuvent être utilisés pour signaler une zone piétonne.



F99c



F101c

Ces adaptations sont la conséquence logique de l'intégration du "Code de la rue" au code de la route.

**NB:** Les modifications les plus récentes sont déjà reprises dans la version coordonnée du Code du gestionnaire de la voirie que vous pouvez télécharger sur notre site [www.avcb.be](http://www.avcb.be), rubrique "Cellule Mobilité".

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

## LE CODE DE LA ROUTE SELON BERT ANCIAUX, MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DE L'ÉCONOMIE SOCIALE

Par Erik Caelen (AVCB)

Lors d'une interpellation à la Chambre des Représentants, le Ministre de la Mobilité, Monsieur Bert Anciaux, a précisé que les communes seront compétentes à partir du 1<sup>er</sup> mars 2004 pour le stationnement à durée limitée, la zone bleue (article 27.1 et 27.2 du code de la rue – AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975), le stationnement payant (article 27.3 du code de la rue – AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975) et le stationnement sur les emplacements réservés aux riverains (article 27ter du code de la rue – AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

La limitation du stationnement de longue durée – article 27.5 du code de la rue de l'AR précité, bien que sous le titre générique de l'article 27, stationnement à durée limitée – ne sera pas dépenalisée, selon le Ministre.

Tout d'abord, nous soulignons que l'AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975 ne constitue pas le Code de la rue, mais bien le Code de la route. Le Code de la rue est le fruit des recommandations d'un groupe de travail visant la protection des usagers faibles. Une partie de ces recommandations a d'ailleurs été intégrée au Code de la route par l'AR du 4 avril 2003 (publié au M.B. du 8 mai 2003) (voir à ce sujet l'article "Van wegcode naar straatcode", paru au Moniteur de la Mobilité n° 2003/03 de novembre 2003).

En ce qui concerne la dépenalisation de certaines infractions au stationnement, nos juristes sont formels: le terme "stationnement à durée limitée" concerne l'ensemble de l'article 27 de l'AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975. En effet, la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière (modifiant considérablement la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'AR du 16 mars 1968) stipule que "*les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement.*"

L'AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975, soit le code de la route (et non le code de la rue), insère la disposition relative au stationnement de courte durée à l'article 27. Cet article, qui porte l'intitulé "Stationnement à durée limitée", énumère tous les types de stationnements limités dans le temps: zone de stationnement à durée limitée (tant la zone bleue que la voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue), le stationnement payant, les véhicules motorisés hors d'état de circuler et les remorques, les camions de plus de 7,5 ton dans l'agglomération et les véhicules publicitaires.

Logiquement, nous pouvons supposer que le législateur n'avait pas l'intention de dépenaliser les trois infractions susmentionnées. Hélas, le texte n'est pas formulé judicieusement et il y a probablement une petite erreur. Notre conclusion est dès lors que les communes seront effectivement compétentes à partir du 1<sup>er</sup> mars pour la répression des infractions mentionnées à l'article 27 du Code de la route. Si on visait uniquement la zone bleue, la loi devrait être modifiée!

### Dépenalisation stationnement !

AR du 22 décembre 2003 (M.B. 31.12.2003)



La dépenalisation de certaines infractions de stationnement prendra cours au 1<sup>er</sup> mars 2004. A partir de cette date, la police ne sanctionnera donc plus ces infractions. Les communes devront dès lors disposer d'un règlement-redevance ou d'un règlement-taxe pour pouvoir continuer à assurer la gestion quotidienne de cette réglementation du stationnement. Nous vous rappelons qu'il s'agit du stationnement payant, du stationnement des riverains et du stationnement de courte durée (non seulement la zone bleue, mais également le stationnement des camions, des véhicules hors d'état de circuler et des véhicules publicitaires). Vous pouvez télécharger les modèles de règlements sur le site web de l'AVCB: [www.avcb.be](http://www.avcb.be), rubrique Cellule Mobilité.

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

## L'agenda de la mobilité

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

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

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
30/03 - 02/04	Amsterdam- Intertraffic : 17e foire internationale sur la conception, la gestion et l'entretien des infrastructures de	<a href="http://www.amsterdam.intertraffic.com">http://www.amsterdam.intertraffic.com</a>
21/04	2ème congrès flamand pour la sécurité routière : VSV en collaboration avec Steunpunt Verkeersveiligheid	<a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>

# 01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

## Stationnement dans la Région

### *Règlement taxe ou règlement redevance ?*

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

Notre rubrique est consacrée cette fois à une enquête 'stationnement' concernant les règlements taxe et redevance dans notre Région, chiffres à l'appui, bien évidemment !

Communes	Taxe	Redevance	Nbre emplacements	Tarif	Personnel communal ou non affecté au contrôle
Anderlecht	?	?	0	/	pas de stat payant, mais zones bleues
Auderghem	X		671	1€/h, 2€/2h, 10€/demi-journée	2 personnes affectées au contrôle
Berchem-Saint-Agathe	?	?	0	/	pas de stat payant, mais zones bleues
Bruxelles-Ville		X	9000	1€/h, 12€/demi-journée	22 agents de contrôle et 16 adm.
Etterbeek	X		2550	1€/h, 15€/demi-journée	13 personnes
Evere		X	3	1€/h	1 personne, zone bleue (Rauwers)
Forest	X		240	1,50€/h	8 agents de terrain
Ganshoren	?	?	0	/	pas de stat payant, 3 tronçons de rues en zones bleues
Ixelles		X	1013	1€/h, 12€/demi-journée	optimal parking control
Jette	X		332	1€/h, 10€/demi-journée	2 agents de terrain + 1/3 temps adm.
Koekelberg		X	694	1€/h, 12€/demi-journée	cityparking
Molenbeek-Saint-Jean	?	?	0	/	pas de stat payant, mais une zone bleue
Saint-Gilles	X		50 horodateurs	1€/h, 12€/demi-journée	4 personnes à temps plein affectées à toutes les tâches
Saint-Josse		X	1090	1€/h, 12€/demi-journée	firme privée à déterminer
Schaerbeek		X	1200	1€/h, 12€/demi-journée	4 personnes, firme privée Rauwers
Uccle	X		25 horodateurs	1€/h, 12€/demi-journée	4 personnes, 1 adm.
Watermael-Boitsfort	?	?	0	/	pas de stat payant, mais une zone bleue
Woluwe-Saint-Lambert		X	465	1€/h, 12€/demi-journée	cityparking
Woluwe-Saint-Pierre	X		536	1€/h, 12€/demi-journée	3 équivalents temps plein

Lors d'une réunion du groupe de travail " stationnement " du Dialogue Parquet, il était apparu que les communes présentes n'étaient pas toutes bien conscientes des répercussions que la dépénalisation de l'article 27 du Code de la Route relatif au stationnement de courte durée pouvait avoir dans leur commune en terme de contrôle du stationnement. Les arrêtés d'exécution de cette loi entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2004, il est donc primordial que les communes soient prêtes, faute de quoi, elles se retrouveront dans l'impossibilité légale de poursuivre les infractions mentionnées à cet article (stationnement payant, riverain et zone bleue, stationnement des poids lourds, véhicules publicitaires et véhicules hors d'état de circuler).

Pour rappel, le règlement taxe allège les procédures en cas de poursuite d'une infraction, tandis que le règlement redevance s'impose lorsque la commune sous-traite à une firme privée le contrôle du stationnement (vous trouverez différents modèles de règlement redevance et règlement taxe sur le site de l'Association).

Durant ce mois de janvier, l'Association a mené une enquête sur le modèle adopté par les communes. A quelques exceptions près (le « ? » signifiant que la décision finale n'est pas encore tombée), elles ont toutes opté aujourd'hui pour un type de règlement. Nous avons également repris à titre d'information dans la table ci-dessus le nombre d'emplacements, les tarifs appliqués et le personnel affecté au contrôle.

## L'ÉDUCATION À LA CIRCULATION SE MET EN ROUTE À MERKSPLAS

Par la rédaction de 'Lokaal', magazine bimensuel de la Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)

*Depuis peu, la commune de Merksplas dispose de trois routes d'éducation à la circulation sur son territoire. Le personnel enseignant des écoles primaires peuvent les emprunter avec leurs élèves afin de les familiariser avec toutes les situations routières possibles de leur quartier.*

En 2002, Merksplas a reçu le titre de 'commune exemplaire de la province d'Anvers' en matière de sécurité routière. Ce titre était attribué dans le cadre de l'action Levenslijn Kinderfonds, gérée par la Fondation Roi Baudouin. "La commune est déjà depuis longtemps très active en matière de sécurité routière", explique Paul Van Dyck, agent de quartier à Merksplas. "Les comités des parents des trois écoles primaires ont créé un groupe de travail 'circulation routière'. Des parents font partie de ce groupe, mais également les directions des écoles, une délégation des enseignants et moi-même. Grâce à nos réalisations, nous avons reçu le titre 'commune exemplaire de la province d'Anvers' l'année dernière. Suite à cette récompense, l'action Levenslijn Kinderfonds a couvert tous les coûts liés à la mise en place des trois routes éducatives. Dans ce cadre, nous avons collaboré avec le bureau de mobilité Langzaam Verkeer." Fin septembre, les routes ont été présentées au public. Le personnel enseignant (ou les



mouvements de jeunesse ou les parents) peuvent suivre les routes avec les enfants, pour les familiariser avec toutes les situations possibles sur la route. Paul Van Dyck poursuit, "Les routes impliquent évidemment les abords des écoles. Ils passent également à d'autres endroits fréquentés par les jeunes, comme les locaux des mouvements de jeunesse, la bibliothèque ou les endroits d'accueil extra-scolaire. Les enfants apprennent à utiliser le trottoir et la piste cyclable, ils apprennent à traverser via un passage clouté et aux endroits sans passage pour piétons, ils apprennent comment dépasser en toute sécurité une voiture mal garée sur la piste cyclable, ils découvrent comment la

circulation s'effectue sur un rond-point, etc." Au cours du mois d'octobre, les routes ont été présentées aux enseignants qui pourront ensuite les aborder en classe dans le cadre des cours. Les descriptions des routes sont rassemblées dans une farde qui pourra être adaptée ou complétée au cas où, par exemple, la circulation serait modifiée. Les trois routes sont également présentées sur cd-rom.

plétée au cas où, par exemple, la circulation serait modifiée. Les trois routes sont également présentées sur cd-rom.

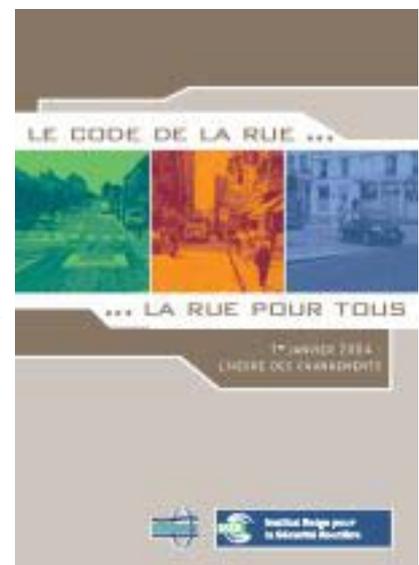
**Contact** : politiezone Noorderkempen, wijkpost Merksplas, Paul Van Dyck, tel. 014/63.30.10

## « Le code de la rue ... la rue pour tous »

Par Erik Caelen

Voici l'intitulé de la nouvelle brochure éditée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), en collaboration avec le Service public fédéral Mobilité et Transports. La brochure présente les nouvelles règles qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 et donne quelques précisions relatives aux modifications concrètes pour chaque type d'utilisateur de la route. La brochure peut être commandée auprès de l'IBSR, 1405 chaussée de Haecht, 1130 Bruxelles, mais elle est également disponible sur les sites du SPF Mobilité et Transports ([www.mobilite.fgov.be](http://www.mobilite.fgov.be)) et de l'IBSR ([www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)).

**Contact** : <http://www.ibsr.be>

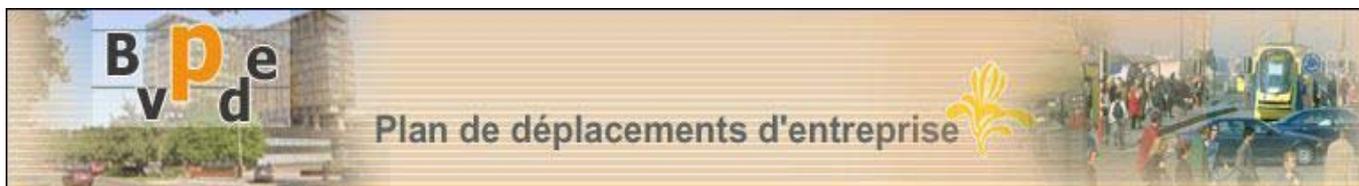


*Le carnet d'adresses***Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

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

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/558.08.18	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	mdecoster@berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	michel.lievie@etterbeek.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	evere_seul@belgacom.net
Altenloh Frank	Forest	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	fcavain@koekelberg.irisnet.be
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publilink.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

## LES ORGANISATIONS DE PLUS DE 200 PERSONNES DEVRONT RÉALISER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE À PARTIR DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2004



Source : <http://www.pde.irisnet.be/fr/news.htm>

### Par Philippe Barette et Christine Heine (AED)

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vient d'adopter ce jeudi 5 février l'arrêté, la circulaire et le formulaire organisant la réalisation, par les organismes de plus de 200 personnes, de plans de déplacements d'entreprise. En réalité, cette obligation était contenue dans l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant mais n'avait pas encore été mise en vigueur. Les entreprises doivent remettre leur premier rapport relatif à l'inventaire des déplacements, à l'analyse de l'accessibilité de l'entreprise et au projet de plan pour le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

**Contact** : Tous les documents sont disponibles sur le site Internet régional consacré aux plans de déplacements d'entreprise <http://www.pde.irisnet.be>.

*Nous reviendrons plus en détails sur ce dossier dans la prochaine édition du Moniteur de la Mobilité.*

## TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR... SUR LA DIRECTION DES TAXIS DE L'ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS

*Comme nous avons pris l'habitude de le faire dans les numéros précédents avec d'autres services, nous avons proposé cette fois à la Direction des Taxis de se présenter. Alors attachez vos ceintures et en route... le compteur tourne !*

Par Mme Popescu (Directrice Direction des Taxis, AED)

Dans le cadre de la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale, le taxi est devenu un partenaire incontournable des transports en commun. Afin de mener à bien ce rôle de complémentarité, l'Administration régionale (la **Direction des Taxis du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale**) assure la gestion administrative du parc des taxis et la surveillance sur le terrain.

La Direction des Taxis vise aussi à améliorer l'image de marque du taxi bruxellois. Il est en cela au service du citoyen, dans la mesure où le respect des différentes réglementations d'application doit garantir à l'utilisateur un service correct constituant le complément des transports en commun.

Les missions de ce service régional incombent à divers départements, sous la direction de Mme Popescu.

### 1. Département Contentieux

Ce département reçoit, traite et suit les plaintes introduites par la clientèle à l'encontre des chauffeurs et exploitants. Dans ce cadre, il convoque et entend les chauffeurs sanctionnés par un pro-justitia. Il veille au renouvellement des autorisations des taxis et des limousines. Il renseigne sur la législation des taxis et rédige les projets d'arrêtés et de notes au gouvernement. Il est chargé des enquêtes administratives dans le cadre du renouvellement d'autorisation d'exploiter (tous les 7 ans).

### 2. Département Guichet

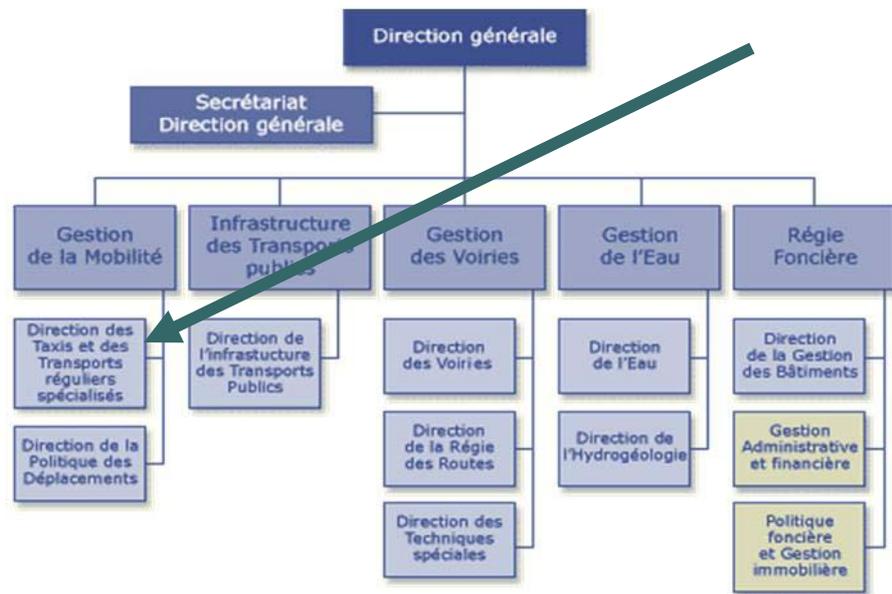
Ce département assure l'accueil des chauffeurs et des exploitants de taxis, la gestion administrative de leurs dossiers ainsi que la gestion des voyants lumineux, des feuilles de route, de la base de données "exploitants, chauffeurs et véhicules", les inscriptions des candidats-chauffeurs aux cours et aux examens, la tenue comptable de la caisse, de l'enregistrement des faillites et cessations d'activité. Il est le principal lien entre le public et les diverses cellules de la Direction des Taxis.

### 3. Département Evaluation Professionnelle

Ce département organise les examens préalables à l'obtention d'un certificat de capacité, document indispensable au chauffeur de taxi pour exercer sa profession et suit également un contrat conclu avec une société pour dispenser des cours aux candidats-chauffeurs.

### 4. Département emplacements de taxis

Ce département assure la gestion des 800 emplace-



ments taxis dans les 19 communes de la Région et propose la création ou la suppression des stationnements en accord avec les administrations communales et régionales.

### 5. Département "voitures de location avec chauffeurs" (limousines)

Cette cellule assure la gestion administrative de 130 voitures de location avec chauffeurs et accorde les autorisations.

### 6. Département Contrôle

Il surveille sur le territoire des 19 communes le respect des dispositions légales et réglementaires en vigueur par les chauffeurs de taxis et de véhicules de location avec chauffeurs. Les agents contrôleurs disposent d'un mandat de police judiciaire qui leur permet d'établir des pro-justitia à l'encontre de ces chauffeurs et de leurs exploitants et peuvent procéder à la saisie des véhicules le cas échéant.

### 7. Département cession des autorisations

Il gère les cessions d'autorisations d'un exploitant de service de taxis à un autre.

## 8. Cellule Transports réguliers spécialisés (TRS)

Elle délivre et contrôle les autorisations de transports réguliers spécialisés de personnes (écoliers, personnel d'entreprises, personnes à mobilité réduite...). En outre, il contrôle le respect par les exploitants des conditions imposées à ce type de transport.

Outre ces départements, la Directions des Taxis peut s'appuyer sur une cellule de gestion des projets émanant du Cabinet du Ministre de tutelle et sur les services du Secrétariat.



Source : <http://www.taxi.irisnet.be/fr/tout.html>

## *La Direction des Taxis en pratique*

### **Directions des Taxis**

Centre des Communications du Nord – CCN  
Rue du Progrès, 80 bte 1 Niveau 1.5  
1035 Bruxelles  
e-mail : [taxiservice@mrbc.irisnet.be](mailto:taxiservice@mrbc.irisnet.be)  
Tel : 0800/14795  
Website : [www.taxi.irisnet.be](http://www.taxi.irisnet.be)

### **Directrice**

M. Popescu 02/204.27.62

### **Département Secrétariat**

P. Mathy – Commis 02/204.18.17  
M. Roelandt – Commis 02/204.18.09

### **Gestion des projets émanant du Cabinet du Ministre de tutelle**

S. Cuypers – Assistante 02/204.18.18  
A. Laurent – Attachée 02/204.18.14  
W. Van Waeyenberge – Assistant 02/204.18.54

### **Département Contentieux**

L. Swartebroecx – Directeur 02/204.18.07  
A. Kadi - Adjointe  
D. Schepmans – Attachée  
R. Tonglet – Adjoint  
J.F. Vilette – Commis principal  
O. Virendeels – Attaché  
R. Zian – Adjointe  
Département Guichet 02/204.18.33  
E. Devillers – Adjoint

M. Elvan – Préposé

N. Layouni – Commis

S. Schollaert – Adjointe

R. Willems – Adjoint

### **Département Evaluation Professionnelle**

M. Delsarte (FR) – Adjointe 02/204.18.23  
G. Engels (NL) – Attaché 02/204.18.20

### **Département emplacements de taxis**

G. Engels – Attaché 02/204.18.20  
W. Delcambre – Adjoint 02/204.22.30

### **Département “ voitures de location avec chauffeurs ”**

G. Engels – Attaché 02/204.18.20

### **Département Contrôle**

J. Segers – Assistant 02/204.18.44  
E. De Ridder – Adjoint  
G. Steenhoudt – Adjointe  
F. Vandenbenden – Adjoint  
J.P. Van Oncem – Adjoint

### **Département cession des autorisations**

A. Kadi – Adjointe 02/204.18.21

### **Cellule Transports réguliers spécialisés (TRS)**

P. Hautman – Adjoint 02/204.18.56  
F. Lodens – Adjointe

## **INDEX 2003 DU MONITEUR DE LA MOBILITÉ**

*Zone 30 regeling nu ook mogelijk in schoolomgevingen;*  
Caelen Erik; 03/01 p 2

*Modifications pour les dispositifs surélevés ... bientôt des coussins berlinois sur nos voiries ?;*  
Caelen Erik; 03/01 p 3

*Promotion des sens uniques limités aux cyclistes*  
;Caelen Erik; 03/01 p 3

*Fietsbrigades;* Caelen Erik; 03/01 p 4

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid;* Caelen Erik; 03/01 p 4

*La Région et l'Association, une collaboration efficace ...;*  
Broes Alain et Reniers Jean-Michel; 03/01 p 6

*Goulet Louise : concertation et contrôle comme clé du succès;* Reniers Jean-Michel; 03/01 p 8

## CONSEILLERS EN MOBILITÉ, CUVÉE 2003 !



Une salle comble et des élèves studieux pour le dernier module de la formation

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

La troisième session de formation de conseillers en Mobilité, organisée par la Région, s'est achevée en décembre dernier par la cérémonie de remise des diplômes. La Région de Bruxelles-Capitale ne compte pas moins de 38 nouveaux conseillers en mobilité, venus d'horizons très divers : STIB, administrations régionales, communes, Association de la Ville et des Communes, zones de police, associations... Tous ont subi, avec bonheur, les assauts répétés de M. Chastellain, en charge de la formation, et la mobilité ne recèle dorénavant plus aucun secret pour eux... tout comme d'ailleurs l'étrange vocabulaire parfois utilisé par ce véritable gourou suisse de la mobilité en tous genres. De visite de Bruxelles à vélo (sous une pluie battante !) en rigoureux séminaires sur la gestion des carrefours et de 'traillés' en

'signophiles', notre helvète professeur aura permis à ses studieux élèves non seulement de devenir de véritables gestionnaires de la mobilité mais aussi de prendre de rafraîchissantes bouffées d'oxygène tout droit venues des alpages. Merci à lui, merci aux nombreux orateurs qui ont ponctué les cours par leurs éclairages et bravo à tous les jeunes (...et moins jeunes) diplômés !

***En souvenir de notre collègue Yves Slachmuylders qui nous a soudainement quitté en décembre dernier. Ta bonne humeur, ton esprit vif et ton engagement nous manqueront. Adieu l'ami.***



Après les efforts, la détente. On reconnaîtra à droite à l'avant plan Yves Slachmuylders.

*Chiffre du numéro : le stationnement payant en Région de Bruxelles-Capitale; Decupere Barbara; 03/01 p 10*

*La semaine de la mobilité en quelques tours de roue; Delvaux Philippe et Reniers Jean-Michel; 03/02 p 1*

*Parkeercontrole : uitbesteden of zelf doen ?; Debruyne Erwin; 03/02 p 3*

*Le stationnement payant, compétence et tutelle en Région de Bruxelles-Capitale; Muller Marina et Vanham Eric; 03/02 p 4*

*Réserver des places pour les personnes handicapées; Caelen Erik; 03/02 p 8*

*Invoeren van het Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV): Moeten of mogen ?; Caelen Erik; 03/02 p 9*

*Le chiffre du numéro: Contrat de mobilité, plan directeur zone 30 et brigade cyclistes; Caelen Erik; 03/02 p 10*

*Convention cadre de mobilité: un outil indispensable; Bertrand Pierre-Jean; 03/02 p 13*

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid : praktijkervaringen; De Wolf Vincent et Aerts Walter; 03/02 p 13*

*Voor een leefbaardere stad, Pour une ville plus conviviale; Leonard Christine; 03/03 p 1*

*Car-Sharing ou voitures partagées; Barette Philippe; 03/03 p 3*

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid : besluit van de studiedag; Delathouwer Robert, Chabert Jos, de Donnéa F.-X.; 03/03 p 4*

*L'évaluation du deuxième dimanche sans voiture; Doyen Michel; 03/03 p 6*

*Le chiffre du numéro : l'observatoire du vélo; De Wilde Jean-Luc; 03/03 p 10*

*Van wegcode naar straatcode : een kritische bespreking van de nieuwe reglementering; Caelen Erik; 03/03 p 12*

*Le Parquet se livre; Leysens Michel, Reniers Jean-Michel; 03/03 p 16*

*Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur... la Direction des Voiries de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements; Herbecq H.; 03/03 p 18*

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

N° 2004/01 — février 2004

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : Ph. Barette, P-J. Bertrand, E. Caelen, Ph. Delvaux, M. Popescu, J-M Reniers

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



**Faites circuler !**

### C'est gratuit

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

### C'est écologique

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

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

Rue d'Arlon 53  
Boîte 4  
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

**E-mail:**

**erik.caelen@avcb-vsgeb.be**

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_