



Sommaire

Un Auderghem toujours plus mobile	1
Les deux roues motorisés et les aménagements de voirie	3
Le tram ou le train ? Pourquoi pas le tram-train ?	6
L'agenda	10
Le carnet d'adresse	11
Données du Parquet, confirmation des tendances !	12
Souriez, vous êtes filmés	15
Coordination et communication comme leitmotiv du Gouverneur	16
A (la zone) midi, la sécurité est au zénith	17
Recension : « Langzaam rijden gaat sneller »	18
La route éducative	19
« Un carrefour ce n'est pas la jungle » - évaluation	21
Deux innovations pour accroître la sécurité routière	24
Journées de formation mobilité et sécurité routière	25
Les conventions avec le fédéral en matière de sécurité routière	26

La sécurité routière, une question d'éducation ?

Coluche, potache parmi les potaches, nous aurait répondu « en voilà une question qu'elle est bonne comme question qu'elle est bonne ».

Plus sérieusement, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région et l'Association de la Ville et des Communes se sont penchées sur ladite question et ont réalisé une grande enquête auprès des écoles de la Région, tous réseaux confondus. L'objectif de l'étude était double. Mesurer le degré d'intérêt et d'implication des écoles dans la problématique de la sécurité routière et identifier les principaux blocages au développement d'une politique (encore) plus active en matière de sensibilisation des enfants (et pourquoi pas des parents ?) et d'éducation à la sécurité routière. Le taux de réponse, avoisinant les 30% !, témoigne sans doute à lui seul de l'importance considérable qu'accordent les écoles de la Région à cette thématique. Les premiers dépouillements révèlent d'ailleurs que de nombreuses écoles se montrent déjà actives mais ne disposent pas des capacités humaines et financières suffisantes pour assurer une approche pérenne et globale de la sécurité routière. Cette étude permettra de tenir prochainement une table ronde autour de laquelle la Région, les pouvoirs organisateurs, et les autres acteurs impliqués (associations, zones de police, communes...) pourront débattre et ébaucher des solutions. Le Moniteur ne manquera bien évidemment pas de vous tenir informé des conclusions.

Ah, j'oubliais, Coluche est mort stupidement dans un accident de moto le 19 juin 1986. Il avait 42 ans.

La Rédaction.

Objectif Mobilité

Un Auderghem toujours plus mobile

et d'une E 411 déversant quotidiennement son lot de navetteurs. Autant de paramètres que le plan de stationnement local prend en compte...

Multiplier les zones 30

L'accroissement des espaces où la vitesse est limitée à 30 km/h répond adéquatement à ce souci de convivialité et de sécurité retrouvées. Le projet allant en ce sens entend dès lors « augmenter de façon significative le nombre de zones 30 et ce, dès le début 2005 », précise Christian Cumps, responsable du service Mobilité.

Parallèlement, à l'orée de la Forêt de Soignes, on n'oublie pas les piétons, plus que jamais prioritaires. Bien des trottoirs ont été élargis, bi-

seautés ou surélevés à leur intention. Le biseautage des trottoirs a plus particulièrement été pensé aux fins d'aider les personnes à mobilité réduite – handicapés, poussettes, etc. La même politique a, d'ailleurs, conduit au déplacement de certains horodateurs qui encombraient la voie publique.

La commune d'Auderghem compte aussi 98 sens uniques. Parmi ceux-ci, 89 se sont mués, depuis le 1^{er} juillet 2004, en SUL (« sens uniques limi-

Par Christian Cumps (Conseiller en Mobilité à la commune d'Auderghem)

Depuis sa création, le service Mobilité de la commune d'Auderghem se démultiplie pour atteindre un double objectif : la réduction de la vitesse et la convivialité des quartiers.

Véritable épine dorsale de l'entité, la chaussée de Wavre, où prime la mixité PME/habitat, valait à elle seule que l'on s'y attarde. Mais Auderghem s'articule aussi autour de six stations de métro, de six lignes de bus, de plus de 48 kilomètres de voirie...

« Depuis sa création, le service Mobilité de la commune d'Auderghem se démultiplie pour atteindre un double objectif : la réduction de la vitesse et la convivialité des quartiers ».

tés »), respectant par-là même la volonté régionale. La raison de cette autorisation de pédaler en contresens? La sécurité des cyclistes...

Zone payante ou bleue?

Et qu'advient-il des 94 voiries (sur un total de 252 rues) directement visées par le plan de stationnement?

De deux choses l'une. Elles sont ou en zone payante (comme la plupart des artères à vocation commerciale), ou en zone bleue (pose obligatoire d'un disque de stationnement pour deux heures). Ici encore, ces simples applications du code de la route entendent « éviter le ventousage des quartiers ».

En l'occurrence, les Auderghemois domiciliés hors zone réglementée peuvent bénéficier d'une « carte de stationnement » les dispensant d'alimenter les horodateurs.

A savoir : le quartier de l'Amitié fait l'objet d'une réglementation particulière. La zone bleue y est en effet étendue de 9 à 23 heures, histoire de tenter de juguler les incivilités des habitués du centre sportif.

« Cartes de riverain » très prisées

« A ce jour », chiffre Christian Cumps, « près de 4.000 cartes ou vignettes de riverains ont été délivrées. En zone payante ou zone bleue, elles constituent une dérogation à l'obligation de payer les parcmètres. »

A noter que ce confort est également octroyé à ceux qui travaillent, à Auderghem, dans le secteur de la santé. Ceux-là peuvent en effet demander au Collège d'obtenir une « carte médico-sociale ».



Commune d'Auderghem / Gemeente Oudergem

CARTE DE STATIONNEMENT PARKEERKAART

N° de plaque d'immatriculation
Inschrijvingsnummer voertuig

Heure d'arrivée
Uur van aankomst

10.00 - 10.30

MATIN
VOORMIDDAG



Stationnement autorisé
Parkeren toegelaten

11.30

Délivrée conformément à la délibération du Conseil communal du 24 février 2000. Cette carte doit être apposée de manière bien visible derrière le pare-brise. Valable uniquement sur le territoire de la commune d'Auderghem dans une zone où le stationnement est réglementé (sauf dimanches et jours fériés).
Afgeliefert overeenkomstig de Gemeenteraadsbeslissing van 24 februari 2000. Deze kaart dient goed zichtbaar achter de voorruit aangebracht te worden. Geldig op het grondgebied van de Gemeente Oudergem in een zone waar het parkeren is gereguleerd (uitgezonderd op zon- en feestdagen).

Les autorités communales étudient, par ailleurs, la possibilité de délivrer un abonnement aux personnes n'ayant pas droit à une carte de riverain, mais pouvant justifier d'une activité nécessitant semblable passe-droit. Sous conditions, bien sûr...

Enfin, last but not least, l'accessibilité des bâtiments communaux a été étudiée de près, l'an dernier. Aussi les prochains aménagements lourds ne seront-ils envisagés qu'en tenant compte de ce guide essentiel de la mobilité.

Contact : mobilite@auderghem.be

Commune d'Auderghem

N° / Nr BA0003

Gemeente Oudergem

CARTE / VIGNETTE DE RIVERAIN

BEWONERSKAART / BEWONERSVIGNET

Numéro d'immatriculation / Kentekenplaat : **CLK938**

Validité / Geldigheid : **2005**

Le titulaire de cette carte peut bénéficier des facilités de stationnement prévues à l'article 27.1.4, 27.3.4 et 27 ter du règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sur la voie publique ou dans la zone et avec le véhicule mentionné ci-dessus. Cette carte doit être placée derrière le pare-brise. / De houder van deze kaart kan genieten van de bijzondere parkeerregeling voor de bewoners bepaald in artikel 27.1.4, 27.3.4 en 27 ter van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, op de hieronder vermelde openbare weg of zone en met het vermelde voertuig. Deze kaart moet achter de voorruit geplaatst worden.

Cachet de la Commune / Zegel van de Gemeente

Date et signature
Datum en handtekening

La prise en compte des deux-roues motorisés dans les aménagements de voirie

Cet article a été préalablement publié par nos collègues de l'Union des Villes et Communes de Wallonie dans le *Mouvement Communal* de décembre 2003. Nous remercions également M. Jorssen, Président de l'asbl Fedemot pour nous avoir autorisés à reproduire cet article dans le Moniteur de la Mobilité.

L'asbl Fedemot, constituée uniquement de motocyclistes bénévoles, s'est donnée comme but la promotion de la moto et la défense des usagers de deux-roues motorisés, de la plus faible à la plus grosse cylindrée.

Par Eric Bourgeois (Fedemot asbl)

La mobilité en général et l'engorgement des villes et du réseau routier sont des sujets dont on parle beaucoup actuellement, de même que de leurs conséquences, entre autres, sur la qualité de vie, l'environnement et la sécurité routière.

Si l'on mentionne souvent les transports en commun et le vélo comme solutions, on parle très peu (quand on en parle) de la moto, qui représente pourtant une alternative intéressante aux problèmes de congestion. En effet, on peut se rendre compte qu'une voiture, sur la route, prend environ la même place que deux motos. En ce qui concerne le parking, on peut mettre trois à quatre motos sur un emplacement voiture. A trajet égal, la moto pollue moins qu'une voiture car elle ne reste pas bloquée dans les embouteillages, et elle constitue le moyen de déplacement le plus rapide sur des distances trop importantes pour le vélo.

Il y a en Belgique plus de 305.000 motos immatriculées, sans compter les cyclomoteurs et scooters.

Beaucoup servent d'engins de loisirs et de balades. Cependant, on constate que de plus en plus de gens utilisent la moto ou le scooter en tant qu'outil de déplacement professionnel, ce qui démontre l'attrait de ce véhicule pour les déplacements quotidiens.

D'où l'importance d'infrastructures prenant aussi en compte les spécificités du deux-roues motorisé. Malheureusement, l'état du réseau routier et le manque de considération général pour la moto en tant que véhicule à part entière sont des problèmes récurrents rencontrés par les motards et cyclomotoristes.

C'est pourquoi la Fedemot a été créée, avec un rôle consultatif et représentatif.

Notre volonté est d'instaurer un dialogue constructif avec les responsables politiques et décideurs à tous les niveaux de pouvoir (communal, provincial, régional, fédéral).

Les objectifs de notre association

1. Nous cherchons à obtenir des décideurs politiques la reconnaissance des avantages du deux-roues motorisé pour la mobilité et l'environnement, ainsi que l'amélioration des infrastructures routières pour assurer au maximum la sécurité des motards et l'intégration des motos dans les projets d'aménagement et de mobilité.

2. Nous essayons de sensibiliser les jeunes et leurs parents à l'importance de la conduite responsable d'un deux-roues motorisé, notamment par la réalisation de journées de sensibilisation dans différentes écoles de Wallonie.

Pour ces actions, nous collaborons avec la police fédérale et la compagnie d'assurances SMAP.

3. Nous souhaitons que les automobilistes prennent conscience de

la présence et de la vulnérabilité des deux-roues motorisés, et plus globalement pour un partage plus convivial de la route entre les motards et les autres catégories de véhicules.

Notre souhait: instaurer une collaboration constructive avec les communes

Dans le cadre d'une amélioration des infrastructures, nous assurons auprès des communes une mission de conseil en matière de projets d'aménagement. Qu'il s'agisse de la création de parkings spécifiques, de l'aménagement de la voirie ou de la prévention dans les écoles, nous apportons nos conseils et nos avis en tant que fédération motocycliste.

Quelques exemples ci-dessous représentent des aménagements auxquels les motards sont régulièrement confrontés, et auxquels il convient donc de prêter une attention particulière.

Le stationnement

La création de parkings adaptés aux deux roues motorisés est devenue indispensable en agglomération. Comme pour les vélos, ces emplacements réservés permettent de limiter le parking "sauvage" et d'augmenter la sécurité du véhicule et des usagers de la voie publique.

Equipés de systèmes ancrés dans le sol permettant d'accrocher le véhicule et d'un aménagement empêchant les autres véhicules de s'y parquer, ils offrent des places sûres et toujours disponibles pour les motards, limitant ainsi le nombre de motos garées sur les aménagements prévus pour les piétons.

La photo ci-dessous représente un parking motos à Liège, réalisé en collaboration avec la Ville.



Source: Fedemot

Les marquages routiers

Les marquages routiers ont souvent une adhérence inférieure à celle de la chaussée, particulièrement par temps de pluie. Il convient donc d'être attentif à la qualité de la peinture employée ainsi qu'à la pose des marquages, quels qu'ils soient.

Les passages pour piétons sont un exemple significatif à ce sujet puisqu'ils sont très fréquents en agglomération.

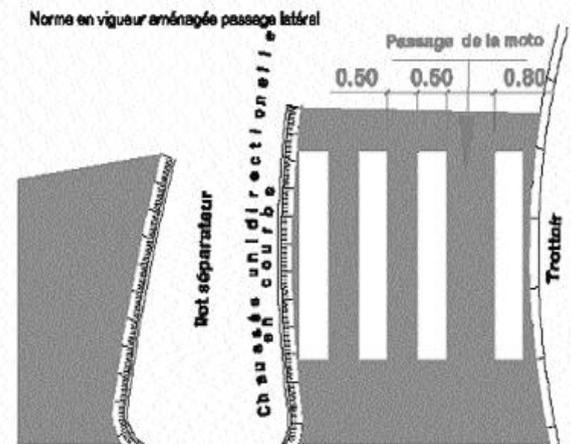


Source : Fedemot

L'utilisation de couleurs pour signaler les passages pour piétons (plates-formes colorées ou peinture entre les bandes blanches) est à éviter. En effet, ces peintures peuvent entraîner des problèmes d'adhérence. Si la signalisation des passages pour piétons doit absolument intégrer des surfaces peintes supplémentaires, on veillera à alterner surface peinte et non peinte pour permettre le passage des deux roues motorisés. Les peintures adhésives, coûteuses, ne sont en effet que peu utilisées.

La technique suivante propose que la bande non

peinte réservée au passage de la moto soit plus large, présentant donc moins de risques. Ce type de marquage permet de libérer un espace suffisant sur la chaussée pour le passage de la moto tout en maintenant la perception visuelle de l'espace réservé pour le piéton.

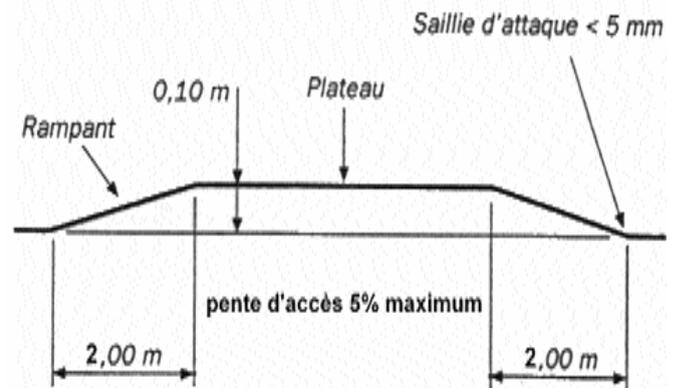


Source : DDE 74 (France), proposition de Jean-Pierre Chabanne

Les ralentisseurs

En ce qui concerne les ralentisseurs, et dans les limites des normes établies en Belgique, nous préconisons l'utilisation d'un plateau trapézoïdal. Les ralentisseurs de trafic (surélévation sinusoïdale) et les plateaux à rampes d'accès sinusoïdales sont, par leur forme même, trop dangereux pour les deux-roues motorisés car ils provoquent facilement le décollage de ces véhicules légers.

Partout où cela est possible, nous proposons d'utiliser des plateaux ne dépassant pas dix centimètres de hauteur, une rampe d'accès de 2 mètres de long et une pente d'accès de 5 % maximum. La longueur de la partie plane est moins importante pour les motos, cependant la norme de ce type de plateau est de 8 mètres.



Source: Fedemot

Cette configuration reste dissuasive pour tous les véhicules et assure la sécurité des deux-roues motorisés.

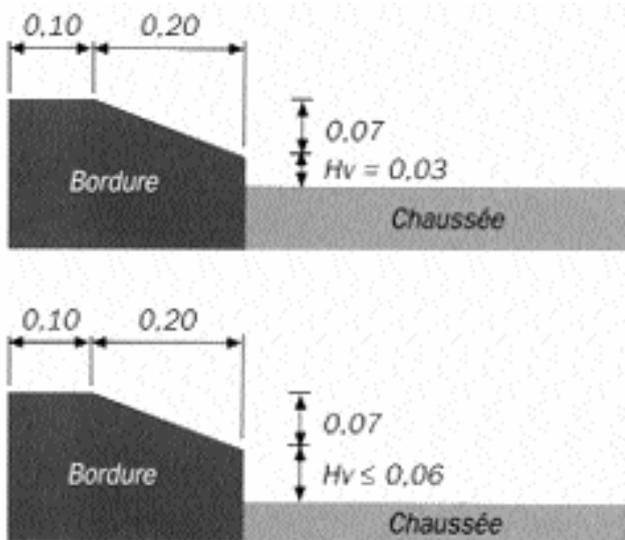
Il est également primordial de veiller à l'aménagement des zones d'approche: rétrécissement de la chaussée, changement de matériaux, et surtout signalisation.

Bordures et îlots

Les bordures, séparations surélevées et îlots directionnels doivent faire l'objet d'une attention particulière, car ils constituent un risque potentiel important pour la stabilité des deux-roues.

Pour les îlots séparateurs, on utilisera de préférence des bordures basses chanfreinées. La hauteur de la face verticale vue ne doit pas excéder 6 cm.

Il est important de s'assurer de la bonne visibilité des nez d'îlots, y compris la perception nocturne, par une présignalisation peinte de dimension suffisante et l'utilisation de bordures peintes en blanc ou traitées dans la masse.



Source: Fedemot

En règle générale, aucun obstacle susceptible de bloquer brutalement un véhicule en perte de contrôle ne doit se trouver sur l'îlot central. On évitera ainsi arbres, sculptures massives, blocs de pierre, poteaux, supports d'éclairage, murets, pentes de talus, fossés, ...

Ces recommandations concernant les bordures s'appliquent également aux rond-points et aux séparations de chaussées.

Conclusions

L'aménagement des voiries doit être appréhendé d'une manière globale, en prenant en considération l'ensem-

ble des usagers et leur sécurité. L'entièreté de la voirie doit être considérée, que ce soit en ce qui concerne les aménagements précités ou encore les abords des voies de circulation, l'entretien de la chaussée, les taques d'égouts, etc.

Contact: FEDEMOT

Jean-Marie Jorssen, Président de l'asbl Fedemot

Courrier électronique: fedemot@hotmail.com

Téléphone: 04.227.26.82

L'asbl Fedemot a participé aux États Généraux de la Sécurité Routière bruxellois en 2003 afin d'y faire part de ses conseils en matière d'aménagements pour les deux roues motorisés.

De manière plus particulière, les communes sont invitées à contacter notre association de façon à mieux prendre en compte les deux-roues motorisés dans les plans de mobilité communaux et les aménagements routiers, et d'améliorer la sécurité de la chaussée pour tous les usagers.

L'asbl Fedemot, constituée uniquement de motocyclistes bénévoles, s'est donnée comme but la promotion de la moto et la défense des usagers de deux-roues motorisés, de la plus faible à la plus grosse cylindrée.

Le tram ou le train? Pourquoi pas le tram-train?

Par Erik Caelen et Barbara Decupere (AVCB)

A Sarrebruck

Dans le cadre de la formation permanente destinée aux agents de la mobilité, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB ont joint leurs efforts pour organiser un voyage d'études à Sarrebruck et à Strasbourg. Le compte-rendu de ce voyage qui a eu lieu les 7 et 8 octobre derniers vous est relaté par nos envoyés sur place ...

Introduction

L'objectif de ce voyage d'études fut double. Outre l'aspect éducatif, à savoir l'étude du tram-train à Sarrebruck et le réseau de trams de Strasbourg en accordant une attention particulière à la sécurité routière et aux mesures en matière de stationnement, ce voyage était également destiné à renforcer les liens respectifs entre les agents de la mobilité tant au sein des communes et de la région qu'au sein de la police, à leur permettre de se réunir et de faire connaissance avec les responsables politiques. Il était donc d'autant plus regrettable que la rentrée parlementaire ait été avancée d'une semaine, raison pour laquelle le Ministre en charge de la mobilité, M. Pascal Smet ainsi que certains membres du parlement ont été obligés de se désister. Toutefois, quatre membres du Conseil communal ont participé, à l'instar du directeur de la STIB. Etaient également présents : une délégation issue des zones de police, le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, la SNCB, la presse et la société Bombardier. En outre, quatorze communes étaient représentées. Le rassemblement eut lieu à 7h15 à la Gare du Nord et à 7h30 à la station de métro Delta.

Comme cela se doit pour un voyage d'études en bonne et due forme, les cinq heures de trajet en car vers Sarrebruck ont été agrémentées par des exposés et des séquences vidéo sur Strasbourg et Sarrebruck. M. Christan DOCHY de la STIB et M. André DETOLLE-NAERE de la société Bombardier Transport ont également présenté les nouvelles voitures de tram de la STIB.

En effet, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) a chargé la société Bombardier de concevoir et construire 46 trams bidirectionnels du type Bombardier Flexity Outlook. La commande comprend 19 trams "longs" composés de sept modules d'une longueur totale de 43,220 m et 27 trams "courts" de cinq modules d'une longueur totale de 31,850 m. La STIB a commandé deux longueurs de trams différents afin de satisfaire aux différents besoins en termes de volumes de passagers sur les différentes lignes. Le contrat comprend également la révision des boggies, de l'équipement de traction des voitures pendant une période de 15 ans. Les trams "Flexity Outlook" destinés à Bruxelles reposent sur une technologie éprouvée qui se caractérise par un plancher intérieur bas à 100 % et des boggies conventionnels permettant d'obtenir un comportement en service plus stable et d'augmenter sensiblement le confort. Une attention toute particulière à également été accordée à la sécurité tant du conducteur que des passagers: En effet, la cabine de conduite résiste à une force de compression de 40 tonnes et la structure en acier du châssis est renforcée sur les côtés afin de protéger les passagers en cas de collision latérale. Le concept "Flexy Outlook" avec ses portes élargies et son plancher bas intégral facilite l'accès aux voitures pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Le concepteur belge Axel Enthoven signe ce design résolument novateur tant de l'aménagement intérieur que de l'aspect extérieur du tram. L'intérieur moderne empreint d'une esthétique industrielle constitue une interprétation contemporaine de l'Art nouveau. Des matériaux nobles, des combinaisons de couleurs élégantes et fonctionnelles, des détails ergonomiques sont les traits fondamentaux de ce design attrayant. La livraison des voitures est prévue entre juin 2005 et février 2007.

Une fois sur place à Sarrebruck et après s'être sustentés, le professeur Dr. Ing. HEINRICH de SaarBahn & Bus nous a fait un exposé sur le concept de tram-train.

Dans son exposé, le professeur retrace l'histoire des trams à Sarrebruck. Déjà en 1890 un tram à vapeur circulait dans les rues de Sarrebruck. Malheureusement, le réseau de trams sera supprimé en 1965 et remplacé par de lignes d'autobus. En effet, l'automobile était considéré comme étant « le » moyen de transport de l'avenir. Toutefois, la rançon de cette mobilité automobile fut qu'au début des années nonante, Sarrebruck se trouvait au bord de l'asphyxie en raison de la satu-



Du tram à vapeur au concept du tram-train... Sarrebruck n'a désormais plus aucun secret pour les participants.

ration routière. Pas moins de 60 000 navetteurs se rendaient quotidiennement à Sarrebruck en voiture, ayant pour conséquence d'immobiliser également les bus dans les embouteillages. Une solution s'imposait et une nouvelle conception de l'offre des transports en communs vit le jour. Elle s'articulait autour des éléments suivants:

- ◆ Une offre de transports en commun fondée sur un réseau ferré;
- ◆ La réduction de la pollution;
- ◆ Un choix résolu en faveur de sources d'énergie respectant davantage l'environnement;
- ◆ La reconversion vers le gaz naturel en tant que carburant pour les bus.



La tram-train en gare de Sarrebruck

Le concept d'un réseau de tram-train constitue la pièce maîtresse de cette vision. L'avantage d'un tel réseau réside entre autre dans le fait qu'un passage du train vers le tram n'est plus nécessaire, réduisant ainsi le temps des déplacements. Actuellement, le réseau compte 44 km et relie les villes de Lebach au Nord à Sarreguemines (France) aux sud via Sarrebruck. Un autre avantage réside dans le fait que le client n'a besoin que d'un titre de transport unique pour se déplacer tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ville et même au-delà de la frontière. Actuellement, la société Saar-Bahn & Bus transporte 43 millions de voyageurs par an. L'ambition de la société est d'élargir le réseau tram-train de manière à permettre un accès rapide aux autres villes de la région.

Après cet exposé, nous avons pu faire l'expérience du tram-train. A 15h29 précises, la délégation bruxelloise prend le départ pour un voyage à destination de Sarreguemines en France. Qu'est donc le tram-train? Ce concept a vu le jour à Karlsruhe fin des années 70 début des années 80. M. Ludwig, Directeur général de la société des transports urbains de Karlsruhe eut l'idée de faire circuler les trams sur les voies de train, une fois

les limites de la ville franchies. L'introduction de ce système a entraîné une augmentation de 300 % du nombre de voyageurs transportés en un an de temps! Depuis lors, ce concept a également été introduit dans d'autres villes allemandes mais également en France, aux Pays-Bas et en Suisse. Sans rentrer dans les détails techniques, il nous incombe néanmoins de signaler que l'originalité du tram-train réside dans le fait que le tram passe d'un système à l'autre sans s'arrêter. A première vue, cela semble évident, mais d'un point de vue technique et pratique ce n'est pas une mince affaire. En effet, le réseau de tram utilise une autre tension électrique que le réseau ferroviaire, la signalisation diffère, le tram doit tenir compte des horaires des trains (les slots) etc.

A Sarrebruck l'on a opté pour les voitures du type Bombardier Flexity Link. Ici, le tram-train se compose



L'accessibilité du tram-train aux personnes moins valides est assurée par un plancher bas, à hauteur de quai

de quatre modules d'une longueur totale de 37 m. Tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ville (donc sur le réseau ferroviaire), les voitures sont facilement accessibles en raison du plancher bas. Vu qu'il existe différentes hauteurs de quai, l'on a prévu un système qui déploie un marchepied à l'ouverture des portes, permettant de compenser les différences de hauteur. Grâce à ce système, les personnes en chaise roulante n'éprouvent aucune difficulté à monter et à descendre. Les voitures ont une capacité totale de 96 places assises et 147 places debout (4 personnes par m²). Un grand avantage de ce type de voitures réside dans le fait qu'elles peuvent démarrer rapidement. Cela signifie qu'à distance égale, l'on peut inclure davantage d'arrêts dans le parcours. La vitesse de pointe sur le réseau ferroviaire est de 100 km/h, sans compter que le Flexity Link est très confortable: des sièges faciles à utiliser, une visibilité parfaite (contrôle social), des affichages électroniques indiquant l'arrêt suivant ainsi que le terminus etc. De plus, les voitures ont un design attrayant.

A l'arrivée à Sarreguemines notre car nous attend et nous partons pour Strasbourg où nous descendons à l'hôtel Ibis. Avant de prendre le repas du soir nous avons encore l'occasion de nous rendre au centre-ville en tram et d'y découvrir les nombreuses zones piétonnes.

Visite de Strasbourg

Le vendredi matin nous sommes accueillis à 8 heures par M. Georges Muller de la CTS (Compagnie des Transports strasbourgeois).

Il débute son exposé en citant quelques chiffres :

- ⇒ Entité de Strasbourg : 250.000 habitants,
- ⇒ Communauté urbaine regroupant 27 communes : 450.000 habitants.

La CTS existe depuis 1878, date de la mise en service du premier tram strasbourgeois. Depuis 1990, elle a un contrat de gestion et d'exploitation de la totalité du transport urbain jusqu'en 2022.

C'est en 1960 que disparaissent les derniers trams à Strasbourg, les autorités de la ville étant trop honteuse de voir circuler cet « engin déclassé » dans le centre historique.

A ce moment surgissent les véritables problèmes de circulation.

La mairie recherche des solutions. Tout sauf le tram !

Les responsables politiques veulent un transport public « moderne ». L'idée d'un métro remporte l'adhésion, mais l'on se heurte immédiatement à des difficultés énormes vu la proximité de la nappe phréatique.

Se développe alors un réseau de lignes de bus, qui s'avère rapidement ne pas être la bonne solution car gourmand en énergie, polluant et coincé dans la circulation, il ne fait qu'accentuer les problèmes.

Beaucoup de projets se succèdent pendant une bonne dizaine d'années sans jamais se concrétiser.

A cette époque, l'État français, conscient des problèmes de circulation et de pollution dans les grandes villes, lance un concours d'idées afin de trouver des solutions pour les 10 villes les plus problématiques. L'État interviendra par une aide financière importante à ces projets.

La Ville de Nantes est la première à relever ce défi. En 1983, le Maire décide de créer un réseau de tramway. En décembre 1984, les travaux sont terminés.

Le 6 janvier 1985, premier jour de mise en service, une tempête de neige paralyse Nantes, sauf le tram qui circule sans difficultés!

C'est le succès immédiat pour la première ligne de tramway à Nantes.

Strasbourg est séduite mais Nantes a réalisé son circuit sur des boulevards très larges, alors que Stras-

bourg comporte beaucoup de petites ruelles, un réseau de tram n'est donc pas envisageable.

En 1989, les élections apportent enfin un nouvel esprit à Strasbourg après plus de 40 ans de « tramophobie ». Catherine Trautman, qui d'emblée est contre les travaux pharaoniques du métro, veut réimplanter le tram. Elle veut promouvoir durablement l'usage du transport en commun. Pour cela, il faut chasser la voiture du centre-ville et repenser celle-ci en faveur des autres modes de déplacement.

Cela implique une opération d'urbanisme de très grande envergure dont l'organisation et la maîtrise de l'ouvrage ont été confiées à la CTS.

Monsieur Georges Muller, responsable des études techniques au sein de celle-ci nous présente le projet avant un tour de la ville et un aperçu de ce qui a été mis en œuvre pour la réussite de cette opération.

Lors de la réalisation du projet, deux objectifs devaient être respectés, tenir les délais et ne pas dépasser le budget à investir.

Les travaux ont débuté en 1990 pour se terminer le 26 novembre 1994 avec la réalisation de 9,8km de la ligne A. En 1998, prolongement de 2,8km de celle-ci et création de la ligne D. En septembre 2000, inauguration des lignes B et C sur une longueur de 12,6km.

La population a été régulièrement informée de l'état d'avancement des travaux par l'intermédiaire d'une mascotte, l'ours Bruno, véritable lien de communication entre celle-ci et la communauté urbaine.

De 18.000 voyageurs transportés en une journée, sur la ligne A, à ses débuts, on est arrivé à 130.000. En 2002,



La politique de stationnement a également été repensée pour permettre le développement des transports en commun

74.1 millions de voyages ont été effectués sur le réseau urbain, soit une hausse de 85% par rapport à 1992.

La campagne de communication a aussi été particulièrement bien soignée, pas moins de 88 réunions de quartier ont été organisées. Les commerçants strasbourgeois qui étaient au départ farouchement opposés au projet font aujourd'hui parties de ses plus fervents défenseurs.

Les commerçants sont devenus son support publicitaire. Un pâtissier a d'ailleurs créé une douceur chocolatée rien que pour celui-ci, le « pavé du tram ».

La population a souhaité très rapidement de nouvelles lignes et aujourd'hui, les logements situés le long de celles-ci sont les plus convoités.

Quatre lignes de tram sillonnent actuellement la communauté urbaine de Strasbourg qui comporte 27 communes. Deux d'entre elles vont être prolongées et deux



Un des 10 parkings relais strasbourgeois qui accueillent les automobilistes pour seulement 1.50€ la journée

nouvelles lignes sont projetées. Les lignes E et F notamment pour desservir le Parlement européen et le Conseil de l'Europe.

Le succès est indéniable, le design du tram, réalisé par le concepteur belge Philippe Neerman, y est bien sûr pour quelque chose avec la société Bombardier comme constructeur.

La ville a donc été repensée dans son intégralité, avec création de zones piétonnes, développement de pistes cyclables et rejet de la voiture hors du centre-ville. Les bandes de circulation et de stationnement ont été supprimées au profit du tram dans les voiries étroites. Il en a été ainsi pour 3000 places de stationnement au centre-ville. Sur les grands boulevards des bandes de circulation ont été supprimées au profit de plantation d'arbres.

Le tram circule tout au long de son trajet en site propre et les carrefours sont équipés de feux télécommandés lui accordant toujours la priorité, son temps de parcours est donc identique à tout moment de la journée. La vitesse commerciale varie de 19km/h à 24km/h selon les lignes, Le service débute à 4h15 et les derniers trams circulent jusque 1h20. La vitesse maximale est de 60km/h et est réglementée à 40km/h eu centre-ville.

Cette politique de la mobilité s'étend aussi aux 10 parkings-relais (4000 places) qui accueillent les voitures pour 1.50 € la journée, contre ceux de 2.50 € l'heure dans ceux du centre-ville avec un aller-retour gratuit par occupant de l'auto sur le réseau CTS.

Chacun d'eux possède aussi son parking vélo gardé. Un système de location de vélos a aussi été développé, gratuit pour les abonnés de la CTS, avec un accès possible de ceux-ci dans les trams.

Le réseau de bus existe toujours mais uniquement en périphérie pour assurer le rabattement vers le tram.

Après cette visite et un autre repas, nous montons dans le car à destination de Bruxelles vers environ 14h30.

Pendant le trajet du retour, M. Alain FLAUSCH, Directeur Général de la STIB tire quelques enseignements de ce voyage d'études:

- Sur le plan stratégique, il faut examiner si des voies non utilisées en région bruxelloise ne pourraient pas servir dans le cadre d'un projet tram-train. Ceci supposerait une synergie entre les différentes infrastructures.
- Il faut tendre vers une coopération entre les différents opérateurs.
- La complémentarité de Strasbourg doit également s'imposer à Bruxelles: L'aménagement d'une ligne de tram doit être considéré dans le cadre d'un concept global de renouvellement urbain dans lequel l'infrastructure de tram fait partie intégrante du contexte urbanistique et architectural.

Enfin, M. FLAUSCH annonce qu'un accord de coopération sera signé entre la STIB et Transdef.

Aux environs de 21h la délégation arrive à la Gare du Nord.

Conclusions

Ce voyage d'études fut une excursion certes fatigante mais riche en enseignements. De Sarrebruck nous retons surtout le nombre accru d'usagers des transports en commun depuis la mise en service du tram-train. De Strasbourg nous gardons en mémoire la volonté de mettre en oeuvre une politique de mobilité « durable » dont l'objectif principal est d'accorder la priorité aux transports en commun. Le réseau de trams est intégré dans un contexte urbanistique (zones piétonnes, trams en site propre, coordination des signalisations etc.). Egalement la manière de communiquer avec les habitants, les commerçants et les autres groupes de pression a retenu notre attention. Non seulement la communication émanant de la marie mais également la mise en place d'une concertation et d'une sensibilisation permanente (ils ont fait du tram "leur" tram) est un exemple à suivre. Toutefois un petit bémol à cette visite: Vu le programme fort chargé, nous n'avons pas pu nous rendre sur place afin de prendre connaissance des zones piétonnes et des autres aménagements particuliers de rues et de places ; il en va de même pour ce qui concerne les techniques de régulation de la circulation et les infrastructures visant à promouvoir la sécurité routière.

Contact : 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
25 novembre - Malines	Studiedag : rol van GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen - Reflectie en discussie over kosten en baten van het introduceren van een GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen met analyse van noden, meerwaarde, risico's en impact op de organisatie	Info: Tritel, Louizastraat 40B, 2800 Mechelen - e-mail: info@tritel.be - Fax.: 015/44.61.19 - Tel.: 015/44.61.10
2 décembre - Bruxelles	Verkeerskundige modules : ruimtelijke streefbeelden in ontwikkeling	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
2-3 décembre - Gênes (Italie)	19ème Conférence annuelle POLIS : "Citizens first: the impact of transport on local society, optimising costs and financial resources"	Info: www.polis-online.org - e-mail: shoadley@polis-online.org
9 décembre - Bruxelles	Verkeerskundige modules : excursie naar Interpolis in Tilburg (NL) en Mobidesk Limburg	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
15 décembre - Bruxelles	Studiedag : effecten van infrastructuurmaatregelen	Info: www.verkeerskunde.be - Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 - e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
18 décembre - Nimègue (P-B)	Platform parkeren	Info: Studiecentrum voor Bedrijf en overheid: www.sbo.nl/platformparkeren.htm
26-27 janvier - Issy-les-Moulineaux (Fr)	Congrès International de l'ATEC 2005 : « Mobilité durable: aménagements, infrastructures, équipements et services »	Info : www.itsfrance.net - Tel. : +33145247102 - Fax: +33145240994 - e-mail: atec-its@wanadoo.fr
2 au 6 avril - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
31 mai au 3 juin - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28 au 30 septembre - Bruxelles	XXème congrès Belge de la Route	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: in-fo@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale... un an après

Dans la foulée des États Généraux de la Sécurité Routière fédéraux, la Région bruxelloise a, en 2003, tenu des États Généraux spécifiquement bruxellois afin de soutenir la mise en œuvre des objectifs fixés aux niveaux fédéral et européen. La Région, en partenariat avec tous les acteurs impliqués dans la sécurité routière (communes, zones de Police, Parquet, Gouverneur, IBSR, Association de la Ville et des Communes, Associations, STIB...), a donc décidé à l'horizon 2006 de faire diminuer de 33% le nombre de tués et de blessés graves sur la route et de 50% à l'horizon 2010 par rapport aux chiffres enregistrés en 2000. Une cinquantaine de mesures relatives aux infrastructures, à l'éducation ou à la sensibilisation, au contrôle et à la répression ont donc été élaborées par différents groupes de travail en 2003. Pour rappel, les conclusions des États généraux bruxellois sont consultables sur le site de l'Association de la Ville et des Communes à l'adresse Internet suivante : <http://www.avcb.be/mati/mob/cont/EGSRfinal.htm>.

Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint dans les délais impartis que si les différents acteurs de la mobilité impliqués dans le projet se mobilisent et assurent chacun leur part du travail. Il est donc important de se fixer des points de repères et de faire le point régulièrement, tous ensemble, sur les avancées constatées pour certaines mesures et les raisons des retards pris sur d'autres. Dans cette perspective, la Région tiendra prochainement une réunion plénière « États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, état d'avancement un an après ». Le Moniteur de la Mobilité vous tiendra bien évidemment informé des conclusions de cette réunion et des décisions qui y auront été prises.

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

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

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

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

Le co-voiturage connaît tout de même ses limites... (source : www.top-deilre.com)



Une solution originale pour résoudre les problèmes de stationnement... (source : www.top-deilre.com)



01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Données du Parquet, confirmation des tendances !

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 aux résultats enregistrés par le Parquet de Police en 2003.

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

La section Tribunal de Police du Parquet du Procureur du Roi nous a livré les résultats chiffrés de son travail accompli en 2003. L'occasion pour le Moniteur de se pencher sur l'évolution récente des tendances constatées au travers d'un article paru dans le Moniteur de la Mobilité de novembre 2003.

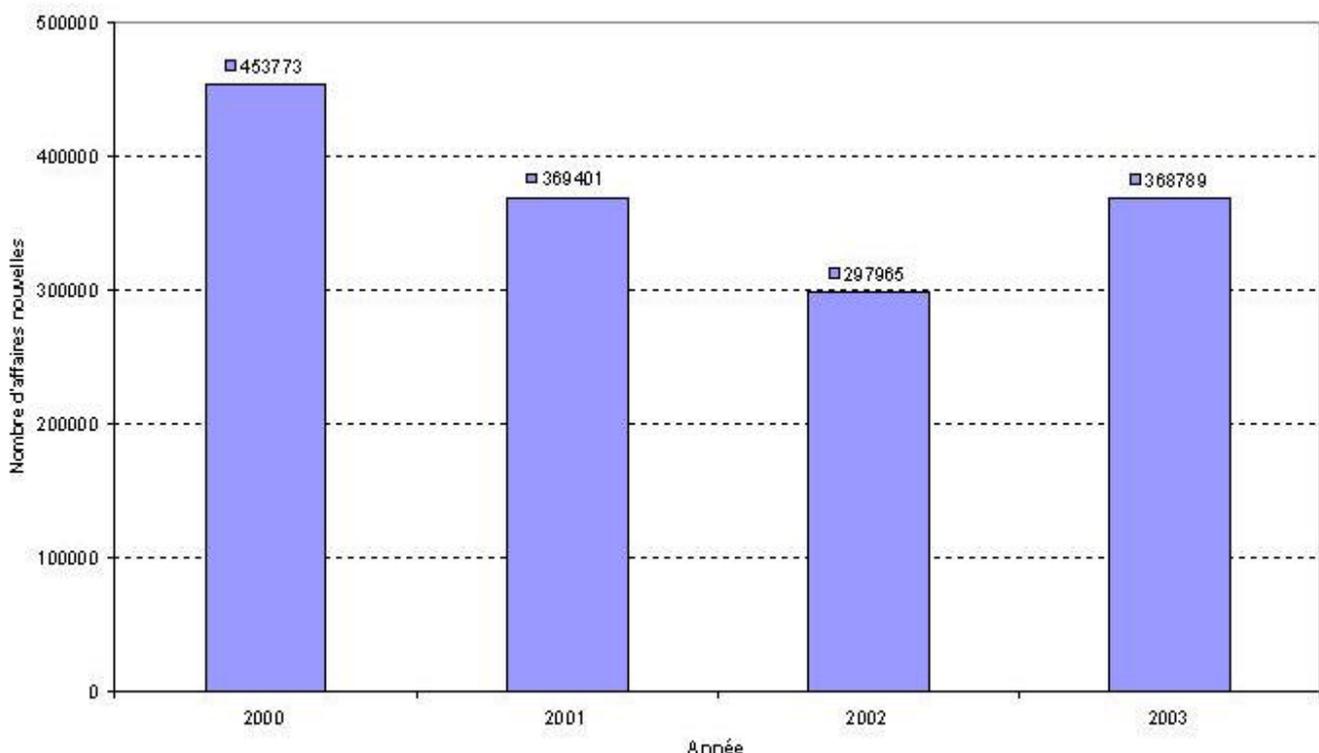
Comme de coutume, avant d'en venir à une analyse fine, quelques remarques méthodologiques préliminaires s'imposent afin de ne pas mésinterpréter les données fournies par le Parquet. Les chiffres transmis par ce dernier concernent exclusivement les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale et pas l'ensemble de l'arrondissement judiciaire. Par ailleurs, les données englobent l'ensemble des matières pour lesquelles il est compétent : roulage, bien sûr, mais donc aussi une série d'infractions sanctionnées par des peines de police (infractions à la loi du 21/11/1989 concernant l'assurance R.C. auto, poubelles, tickets STIB...). Renseignements pris, il est apparu qu'environ 15% des procès-verbaux transmis au Parquet concernent d'autres matières que les infractions de roulage. Enfin, il faut rap-

peler que la notion de roulage recouvre d'autres notions que la vitesse, comme par exemple les accidents de la route, les infractions au stationnement ou encore la conduite sous l'influence (alcool – drogue).

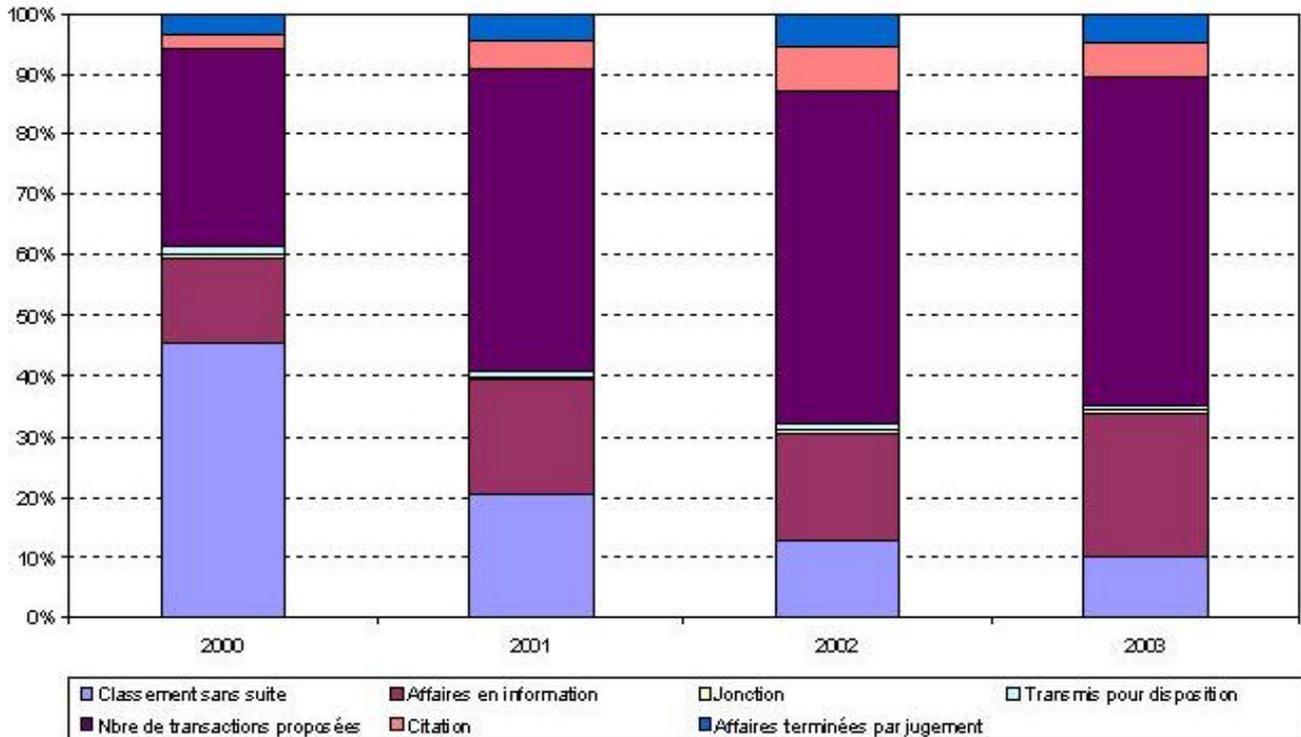
L'influence de la réforme des polices s'estompe

Si le nombre de nouvelles affaires avait considérablement diminué entre 2000 et 2002, il convient de remarquer qu'il a eu tendance à repartir à la hausse en 2003. Ce phénomène témoigne peut-être d'une certaine stabilisation et d'un retour à la normale dans le fonctionnement des zones de police après les changements structurels occasionnés par la réforme de la police qui avait induit bon nombre de bouleversements dans le fonctionnement des zones en 2001 et 2002.

Le profil de traitement des affaires semble, quant à lui, poursuivre la tendance constatée l'an dernier. A savoir, une proportion encore en décroissance de procès-verbaux classés sans suite au profit de propositions de transactions et d'affaires en information.



Traitements des dossiers : ventilation



PV classés sans suite ? Des tendances qui se confirment !

Comme indiqué plus haut, le taux de classement sans suite poursuit sa diminution. Alors qu'en 2000, pas moins de 266.131 PV (!) avaient été classés sans suite, ce chiffre tombe à 106.299 en 2001, 58.536 en 2002 et 56.714 en 2003. Ce résultat est d'autant plus remarquable que le nombre d'affaires nouvelles a de nouveau augmenté assez fortement en 2003 (+ 24% entre 2002 et 2003).

Le tableau « ventilation des classements sans suite » de la page suivante, s'il confirme les grandes tendances démontrées l'an passé, amène également quelques réflexions supplémentaires intéressantes. Le nombre de PV classés sans suite en raison du dépassement du délai raisonnable ou pour cause de prescription est en baisse significative (près de -50% par rapport à 2002, passant de 4.500 PV sans suite en 2002 à seulement 2.400 en 2003). Par contre, la proportion de PV classés sans suite pour cause d'immunité part à la hausse (1320 PV sans suite en 2003, contre à peine 431 en 2002). Tendence confirmée également pour la hausse de la proportion des PV classés sans suite pour cause de 'conséquences disproportionnées' (+ 87% entre 2000 et 2003).

Propositions de transactions à la hausse

Le nombre global de transactions proposées poursuit l'augmentation constatée en 2000, 2001 et 2002 puisque 312.661 transactions ont été traitées en 2003 (+25% par rapport à 2002 et +60% par rapport à 2000).

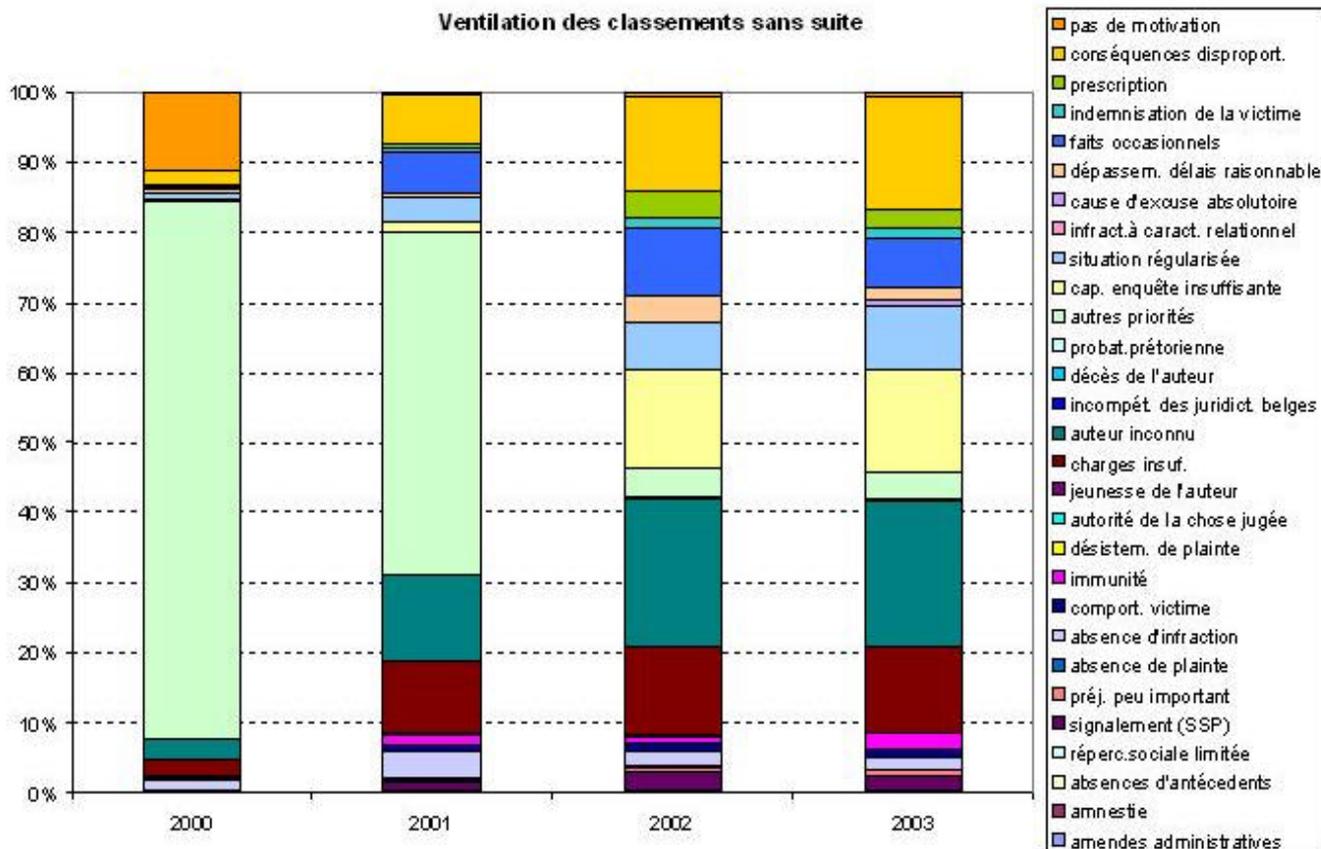
Tout comme en 2002, le taux de paiement est, lui, resté constant (voir graphique "Transactions"), aux environs de 75%, signifiant par là une augmentation substantielle des recettes (voir tableau ci-dessous).

	Total des recettes
2000	10.722.499,48 €
2001	14.667.240,09 €
2002	15.987.212,30 €
2003	19.156.056,02 €

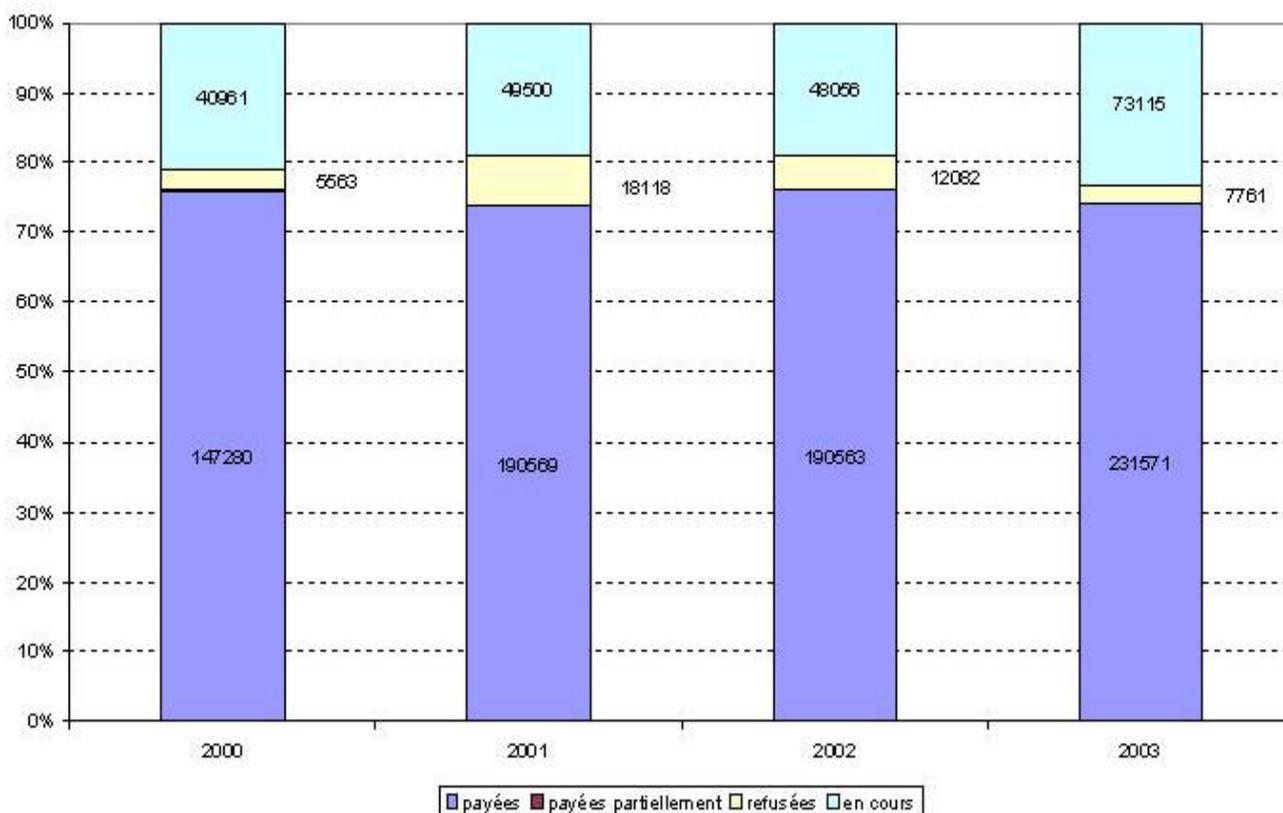
Conclusion

Les chiffres communiqués par le Parquet confirment bien, dans les grandes lignes, les tendances constatées à la même époque l'an passé. La politique du classement sans suite est révolue et l'efficacité du Parquet de police va grandissant à Bruxelles.

Ventilation des classements sans suite



Transactions



Souriez, vous êtes filmés

Par **Jean-Michel Reniers (AVCB)**

La division sécurité routière du Département des Transports anglais a commandé une étude statistique portant sur l'impact de l'utilisation de caméras. Après 3 ans d'investigations et d'analyses, l'Université de Londres et le groupe de recherche PA livrent les résultats de leur recherche. A l'heure où les discussions vont bon train en Région bruxelloise sur le recours à de tels dispositifs en vue de répondre aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière, le Moniteur de la Mobilité s'est penché sur cette étude anglaise pour en extraire les principales constatations et ainsi alimenter le débat.

Le dépouillement des statistiques a révélé des liens significatifs entre l'utilisation des caméras et le nombre de tués et blessés ainsi qu'avec les vitesses enregistrées, tout en démontrant que les systèmes de caméras visant à renforcer la sécurité routière étaient, semble-t-il, socialement bien acceptés. Pour information, la partie de l'étude concernant les tués et blessés s'est attachée à analyser les statistiques provenant de plus de 2.000 sites équipés de caméras, tandis que celle portant sur l'effet des caméras sur les vitesses s'est attardée sur l'analyse de plus de 11.000 mesures effectuées sur plus de 1.000 sites nouvellement équipés de caméras. L'étude complète est téléchargeable à l'adresse suivante : http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_rdsafety/documents/downlodablle/dft_rdsafety_029194.pdf

100 vies épargnées chaque année !

L'étude démontre que le nombre de personnes tuées ou gravement bles-

sées a chuté de 40% aux endroits où les caméras sont installées. Le résultat équivaut à 100 morts et 770 blessés graves de moins, par an. Il faut savoir qu'en Grande-Bretagne près de 10 personnes meurent, chaque jour, sur les routes !

Par ailleurs, l'étude annonce une régression de 33% du nombre d'accidents avec blessé, soit une diminution d'environ 4.000 accidents par an ! Une analyse plus fine révèle en outre que le total des piétons tués ou sérieusement blessés a, quant à lui, diminué de 35%.

Vitesse, vous avez dit vitesse ?

Comme nous pouvions nous y attendre, les vitesses moyennes mesurées sur les sites équipés de caméras ont significativement diminué.

- La vitesse moyenne a diminué d'environ 7% aux sites nouvellement équipés (correspondant à une réduction de la vitesse moyenne d'environ 4 km/h).
- En milieu urbain, plus spécifiquement, la vitesse moyenne a, quant à elle, diminué d'environ 8%.

L'étude révèle également que le nombre de véhicules en excès de vitesse aux endroits nouvellement équipés de caméras a diminué de 71% !

C'est bon à savoir !

Le Secrétaire d'État aux Transports britannique, encouragé par le fait que, lors d'un sondage, 79% des personnes interrogées ont déclaré soutenir l'utilisation des caméras à des fins d'amélioration de la sécurité, a également publié un document relatif à la sécurité routière qui recense la localisation de tous les sites équipés de caméras.

L'étude destinée à démontrer l'efficacité des caméras a ainsi été doublée par une opération de sensibilisation du grand public sur le pourquoi et le comment de leur utilisation, chiffres à l'appui.

Enfin, l'étude a permis également d'estimer le bénéfice financier pour la société découlant de la réduction du nombre d'accidents...à environ 300 millions € par an.

Même si les résultats constatés à un endroit (qui plus est dans un autre pays) et à un moment donné ne peuvent pas être aussi simplement extrapolés pour la Région de Bruxelles-Capitale, les tendances révélées par delà la Manche ne peuvent être niées. L'intérêt des caméras n'est, semble-t-il, plus à démontrer aujourd'hui. Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, la Région avait d'ailleurs annoncé l'installation de 90 caméras automatiques. Au vu des résultats anglais, les routes bruxelloises ne devraient en être que plus sûres. Toutefois, l'installation de ce système devra s'accompagner d'une communication efficace vers le grand public afin qu'il comprenne bien les tenants et aboutissants d'un système à priori perçu négativement car fortement associé à de la répression tous azimuts.

Alors, à bon entendeur...

Contact : press@dft.gov.uk

Site web : www.dft.gov.uk

L'étude pilote a démarré en avril 2000. Au total, pas moins de 24 partenaires ont pris part au projet dont notamment : Essex, Cleveland, Lincolnshire, Northamptonshire, Nottingham, South Wales, Strathclyde, Thames Valley, Cambridgeshire, Derbyshire, Lancashire, Norfolk, North Wales, Staffordshire, Warwickshire, Avon et Somerset, South Yorkshire, West Yorkshire, Wiltshire, Fife, Bedfordshire, Hampshire, Leicestershire, Londres. Par la suite, d'autres comtés se sont ajoutés à cette liste, mais sans être pris en compte dans l'étude : Dorset, Kent et Medway, Londres (métropolitaine et urbaine), Devon et Cornwall, Hertfordshire, Sussex, West Midlands, Grampian, Cheshire, Cumbria, Greater Manchester, Humberside, North Yorkshire, Northumbria, Suffolk, West Mercia, Lothian et Borders, Dumfries et Galloway, Tayside, Northern Ireland.

Par Yves Verbrugge (Cabinet de la Gouverneur)

Sécurité routière

Coordination et communication comme leitmotiv du Gouverneur

Suite aux États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, le Gouverneur s'est vu confier 2 missions :

- donner davantage de publicité et de visibilité au contrôle - sanction au travers de la communication générale ;
- mettre sur pied une coordination structurelle entre les zones de police (accords de coopération inter-zonale) et avec le Parquet en tendant vers un « Plan régional de sécurité routière ».

Deux missions, deux groupes de travail

La concertation provinciale¹ a approuvé le plan à étapes visant à réaliser ces deux objectifs et a à cet effet mis en place deux groupes de travail.

1. Le **premier groupe de travail** à caractère méthodologique est composé de collaborateurs des chefs de corps en politique policière, de la police fédérale déconcentrée, de membres de l'I.B.S.R., de l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles Capitale.

L'objectif de ce groupe de travail était la rédaction de plans d'action.

Les résultats engrangés par ce groupe de travail sont :

- a. Avoir fait prendre conscience aux acteurs de politiques policières au sein des 6 zones de police de la place importante qu'occupe la problématique de la sécurité routière ;
- b. Stimuler l'insertion de cette priorité au sein des tableaux d'argumentation déposés devant les conseils zonaux de sécurité ;
- c. La confection d'indicateurs permettant de suivre les thématiques prioritaires à savoir

la vitesse excessive et inadaptée, la conduite en état d'imprégnation alcoolique, la conduite sous l'influence de la drogue et d'autres substances, la ceinture de sécurité et autres équipements de sécurité, le transport de biens et de personnes, le stationnement gênant et dangereux et l'agressivité dans la circulation routière ;

- d. L'engagement du service de coordination et d'appui de Bruxelles de la police fédérale et de son Directeur coordonnateur administratif M. DEVEAUX J. à suivre ces indicateurs et à investir dans le suivi du phénomène de sécurité routière sur le territoire des 19 communes.

Les résultats ici obtenus ont été largement influencés par la publication au Moniteur Belge de l'Arrêté royal relatif à l'octroi d'aide financière de l'État aux zones de

Mettre sur pied une coordination structurelle entre les zones de police (accords de coopération inter zonale) et avec le Parquet en tendant vers un « Plan régional de sécurité routière ».

polices dans le cadre de conventions de sécurité routière pour l'année 2004 et par la confection par l'Institut belge pour la Sécurité Routière de manuel pour la rédaction d'un plan d'action de sécurité routière.

2. Le **deuxième groupe de travail**, sous la coordination du Directeur coordonnateur administratif de Bruxelles, sera responsable de l'opérationnalisation des plans d'action et veille-

ra également à une meilleure coordination opérationnelle. Ce groupe de travail sera composé de membres de la police locale, de la police fédérale (principalement la police de la route du Brabant) et du Parquet.

Ce groupe devrait être mis en place fin 2004.

Ces deux groupes de travail rapportent à la concertation provinciale, qui à son tour rapportera aux autorités locales et régionales.

Actions, réactions

De nombreuses initiatives ont entre-temps vu le jour et des projets ont été ou sont en cours de réalisation au sein des zones de police locales (voir article concernant la zone de police Midi).

Il me plaît ici déjà de souligner ce travail accompli tant par les polices locales que par le niveau déconcentré de la police fédérale conformément au concept de police intégré, structuré à deux niveaux.

Il faudra cependant contrôler nos objectifs voire les réajuster au risque de constater à terme la modestie des progrès réalisés.

Conclusion

Je voudrais en guise de conclusion d'ores et déjà remercier l'Association de la Ville et des communes pour son engagement à publier dans des numéros à paraître du Moniteur de la Mobilité d'autres articles illustrant les mesures prises au sein des zones de police locale et de la police fédérale déconcentrée.

Contact:

yves.verbrugge@brugouverneur.irisnet.be

¹ Cette concertation provinciale de sécurité est instaurée par l'article 9 de la Loi sur la Fonction de Police

A (la zone) midi, la sécurité routière est au zénith

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

La police de la zone midi, regroupant les communes d'Anderlecht, Saint-Gilles et Forest a décidé de consacrer le mois d'octobre écoulé à la sécurité routière. D'actions de prévention en actions de répression, la zone de police a mis tout particulièrement l'accent sur les excès de vitesse, le stationnement sauvage et le port de la ceinture de sécurité. Un projet de grande envergure aux résultats très satisfaisants... auquel le Fond des amendes n'est pas étranger. Explications.

Pour rappel, la zone midi, en plus du travail journalier, a coutume de travailler sur 5 fronts :

- ⇒ les actions IBSP,
- ⇒ les actions MOBY,
- ⇒ les actions FIPA,
- ⇒ les actions PZS et PZC,
- ⇒ les actions sur base de conventions avec le Fédéral.

C'est précisément dans le cadre d'une convention avec le Fédéral que la zone développe une stratégie complète de prévention et de répression en matière de sécurité routière. Intégrée, plus généralement, dans le Plan d'Action Circulation 2003-2004 (voir encadré), ce projet sécurité routière bénéficie d'un soutien financier important du fédéral, par l'entremise de la redistribution du fond des amendes aux zones de police afin de leur donner les ressources nécessaires pour la réalisation d'actions particulières étiquetées 'sécurité routière'.

En 2004, les zones de police de la Région bruxelloise ont obtenu via ces conventions 1.655.096,96€ provenant de ce Fonds, ce qui ne correspond qu'à environ 80% de la somme totale à laquelle elles pouvaient prétendre (la longueur des procédures et les délais trop courts pour y répondre n'ont malheureusement pas permis aux zones de profiter pleinement de cette manne financière). En effet, la somme allouée par arrêté aux zones de police de la Région atteignait 2.010.121,00€ (voir page 26 'Les conventions en matière de sécurité routière' pour plus d'information).

Des résultats à la clé

La convention avec la zone midi a porté essentiellement sur 5 priorités :

1. vitesse excessive et inadaptée
2. transport routier
3. ceinture de sécurité et autres dispositifs de retenue
4. stationnement gênant et dangereux
5. agressivité dans la circulation routière

Dans ce cadre, la zone a d'une part développé des actions de prévention et de contrôle complémentaires à son Plan zonal de Circulation et, d'autre part, réalisé des investissements importants en matière de prévention à la sécurité routière (voir encadré page suivante)

- a. En matière d'excès de vitesse, et en supplément aux actions journalières, la zone a mené plusieurs grandes actions de contrôle avec interceptions, nécessitant la mise en place de dispositifs d'une cinquantaine d'hommes et de véhicules. Un premier bilan faisait état de 4.563 véhicules contrôlés, dont 7% dépassant la limitation de vitesse.
- b. Les agents de quartiers ont également consacré une partie de leur temps à des actions de prévention en matière de port de la ceinture de sécurité. Un premier bilan a fait état d'environ 30.000 usagers contrôlés pour 'seulement' 19.000 en règle, soit environ 65% contre 35% en infraction. Si ce nombre reste encore trop peu élevé, la zone a néanmoins constaté au cours du mois une évolution positive puisqu'en début d'action le pourcentage d'infraction atteignait 44%.

Les objectifs du Plan d'Action Circulation 2003-2004

- ⇒ Contribuer à un meilleur comportement des usagers en matière de stationnement et de sécurité aux abords des écoles, tenant compte de la problématique des différents quartiers.
- ⇒ Contribuer à modifier le comportement des conducteurs en matière d'utilisation du GSM au volant et du port de la ceinture de sécurité
- ⇒ Contribuer à la campagne BOB nationale
- ⇒ Contribuer à modifier le comportement des usagers en matière de vitesse en ville, tenant compte de la problématique des différents quartiers
- ⇒ Contribuer à modifier le comportement des conducteurs en matière de prescriptions techniques des véhicules

Plus particulièrement, **les objectifs du Plan d'Action Roulage 2004** étaient :

1. Conduite sous l'influence d'alcool
2. Stationnement sauvage
3. Contrôle assurance et immatriculation
4. Vitesse
5. Ceinture de sécurité
6. Sécurité aux abords des écoles
7. Prescriptions techniques

- c. Enfin, s'agissant du stationnement sauvage, la zone s'est essentiellement attaquée aux véhicules garés sur le trottoir et empêchant le passage normal, aux véhicules garés sur les passages pour piétons, aux véhicules garés en double file et aux véhicules garés sur un coin et masquant la vue. Plus de 1.000 PV ont été dressés durant le mois d'octobre.

Par ailleurs, la zone de police a tenu à donner un écho aussi large que possible de son opération dans la presse afin de sensibiliser le public à la sécurité routière. Pour ce faire, elle a tenu informé régulièrement la presse des actions qu'elle organisait (ce qui induit une augmentation du risque objectif d'être contrôlé) et surtout des résultats des opérations (ce qui induit une augmentation du risque subjectif d'être pris).

Contact : Commissaire de police Albert Roosens, responsable presse de la zone, 0475/52.87.74

Suite page 26 'Les conventions en matière de sécurité routière'

Les investissements budgétés dans la convention

- création d'un parc éducatif en matière de circulation routière,
- création d'une piste d'habileté,
- mise en œuvre du projet éducatif 'BOBBY' (camionnette aménagée dans laquelle les enfants pourront jouer à des jeux de type questions-réponses sur des ordinateurs),
- achat de matériel pour lutter contre les vitesses excessives (herse, compteur de trafic, radar préventif),
- achat de matériel permettant le contrôle du transport routier.

Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen

Par Erik Caelen (AVCB)

Le concept "roule moins vite et tu iras plus vite" n'est pas encore bien connu en Belgique. Cette notion, qui a vu le jour aux Pays-Bas en 1995, vise à réconcilier différentes notions contradictoires: fluidité de la circulation versus viabilité et vitesse versus sécurité routière.

La publication de CROW "Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen" traite de ce concept innovateur. En effet, cette approche fournit aux experts en mobilité des recommandations pour donner une nouvelle forme à la rue, en cohérence avec l'environnement. Le point de départ postule qu'on roule moins vite. Pas par le biais de passages surélevés, plateaux et autres, mais grâce à un aménagement particulier des chaussées et des carrefours. L'espace public est (ré)aménagé de telle façon qu'on transforme des carrefours à deux ou trois bandes par direction en simples carrefours prioritaires prévus d'un large terre-plein central. Ainsi, tant les cyclistes et les piétons que les voitures peuvent traverser plus facilement qu'à un carrefour où on doit traverser en même

temps des flux allant dans deux sens. Grâce à ce concept, les véhicules se déplacent à une moindre vitesse sur les axes routiers. Même aux heures de pointe, il n'est pas difficile de traverser. En outre, ce nouveau système réduit le temps des trajets – ce qui est surprenant – et améliore la sécurité routière.



La publication met surtout l'accent sur les applications techniques du concept "rouler moins vite, c'est avancer plus vite". Le livre se compose de trois parties. La première partie traite de l'origine de la notion et explique la philosophie du concept. Dans la deuxième, des recommandations sont émises pour son développement et sa mise en œuvre. L'ouvrage s'accompagne d'un cd-rom comprenant un logiciel de simulation. Ce dernier permet aux experts en mobilité de faire une estimation des possibilités d'application de ce concept pour leur propre situation locale. Le logiciel de simulation fait l'objet d'une présentation dans la troisième partie.

"Langzaam rijden gaat sneller, een handreiking voor verkeerskundigen", CROW-publicatie nr. 191, Ede (NL), 2004

Se déplacer seul en toute sécurité grâce à « La Route Éducative »

Par Barbara Decupere (AVCB)

Depuis quelques mois, une piste pédagogique, en situation réelle, a vu le jour à Evere. Plusieurs centaines d'enfants ont déjà eu l'occasion de la parcourir. C'est le moment, nous semble-t-il, de tirer un premier bilan de cette initiative. Aussi, ce 19 novembre 2004, partons-nous à la découverte du circuit « ERE, Educatieve Route Educatieve ». Vanessa, notre guide, nous en trace sa mise en œuvre avant de le parcourir avec nous ...

L'idée est née il y a un an suite à la proposition de la conseillère communale, Martine Raets au Conseil communal d'octobre 2003, de créer une route circulation éducative (ERE) à Evere. Après le feu vert de Monsieur Rudy Vervoort, Bourgmestre d'Evere et de son administration communale, le projet est élaboré de manière concrète avec l'aide du service prévention et de la police routière de la zone 5. L'équipe composée d'Erik Van Neyghem, responsable du service prévention à Evere, du Commissaire Victor Michaux et de sa collaboratrice Vanessa Poncelet, du Webmaster Patrick Bastin et de la Conseillère communale, Martine Raets, se met alors au travail.

Apprendre en boucle

Sur base d'un parcours semblable existant en Flandre, l'ébauche du futur circuit ERE est dessinée.

Le trajet est court et en boucle, il part de la maison communale pour y revenir 45 minutes plus tard après avoir fait connaissance avec le monde de la rue et toute une série de situations (piétons, cyclistes, transports en commun et automobilistes).

Repérer les dangers potentiels pour arriver à les éviter, décoder le plan de son quartier, apprendre la latérisation et par la même occasion à s'orienter sont les éléments principaux qui ont guidé à la conception de ce circuit.

Il est pédestre et a été créé dans le but d'anticiper les déplacements de l'enfant de 8-10 ans par un appren-

de provoquer un changement durable des attitudes.

Comme mentionné sur le panneau de départ du circuit, « plus qu'un simple apprentissage du code de la route, l'objectif d'ERE est d'identifier les situations de dangers, de les analyser, d'apprendre à se connaître pour mieux savoir adopter les comportements qui permettront de se déplacer en toute sécurité et en toutes circonstances ».

Le parcours est organisé de telle manière que le professeur puisse le suivre sans l'assistance de la police de la zone qui reste cependant possible.

Une réelle plus-value pédagogique

Il est continuellement ouvert aux écoles et représente de ce fait une plus-value pédagogique.



Les points d'arrêt du circuit sont indiqués par ce panneau et amène les enfants à s'interroger



tissage suivi et progressif de la rue, car c'est bien souvent vers cet âge-là, qu'ils revendiquent une certaine autonomie dans leurs déplacements, il faut dès lors qu'ils y soient préparés.

L'idée maîtresse de ce parcours est

- *Education civique* : développer le sens des responsabilités, l'autonomie de l'enfant ;
- *Esprit analytique* : améliorer son analyse de la voirie et sa capacité à faire les bons choix ;
- *Géographie* : apprendre à l'enfant à s'orienter ;
- *Autonomie* : être capable de se déplacer seul et en groupe sans se mettre en situation de danger.

La méthodologie proposée est la suivante: un manuel pédagogique avec des fiches accompagne l'enfant sur le terrain. Les conseils théoriques prodigués par l'adulte sont expliqués pour ensuite être mis en pratique sur la piste.

Le parcours comporte actuellement 9 fiches enfants qui reprennent les situations susceptibles d'être dangereuses et fréquemment rencontrées dans la circulation et 9 fiches adultes, plus détaillées qui permettront au professeur de prolonger l'apprentissage en classe une fois le circuit parcouru et d'évaluer les connaissances de l'enfant. Un petit personnage bien sympathique, 'Popol' est présent sur chaque fiche pour accompagner l'enfant et lui prodiguer les bons conseils, si nécessaire.

Tout au long du circuit, les enfants accompagnés ou non d'un adulte, sont amenés à s'interroger à chaque point d'arrêt, les exercices présents sur chaque fiche et les conseils de Popol, aident l'enfant dans ce sens.

A la fin du parcours, les enfants reçoivent le Diplôme du « parfait piéton », signé par le commissaire Victor Michaux.

Ouvert aux écoles mais pas seulement...

Les familles sont également invitées à venir le découvrir en toute occasion. Il est d'ailleurs très facile de se procurer le manuel, disponible d'une part à la maison communale et téléchargeable via le site Internet à l'adresse suivante : www.evere.be/ere. Pour toute explication supplémentaire, on peut bien sûr contacter un des membres de l'équipe prévention.

Afin de s'assurer qu'il ne comporte pas d'erreur grossière en matière pédagogique, le concours de l'IBSR a été demandé pour une relecture en vue de sa validation et de sa publication officielle.

Pour la journée européenne « En ville sans ma voiture » du mercredi 22 septembre, la cellule prévention a souhaité marquer un grand coup. Ainsi, une grosse opération a été mise sur pied, qui a impliqué l'envoi d'un mailing à toutes les écoles dès le mois de juin avec une relance de courrier début septembre. Quelques 700 enfants ont participé à l'opération et découvert le circuit ce jour-là. Vingt classes sont arrivées à la maison communale par rangs scolaires accompagnés d'un APS et se sont succédées sur le circuit. Les enfants portaient non accompagnés par



déjà été distribués aux enfants de l'âge de 10 ans.

Des projets plein la tête

L'équipe prévention ne souhaite pas s'arrêter en si bon chemin et planche déjà sur un nouveau parcours, vélo cette fois-ci et un parcours pédestre est à l'étude actuellement pour Schaarbeek et Saint-Josse-ten-Noode.

L'existence du circuit ERE n'empêche pas la petite équipe composée de Vanessa Poncelet et de Roland Aerts de passer dans les écoles pour prodiguer de bons conseils en matière de sécurité routière.

Depuis plusieurs années, il existe aussi un rang vélo, entretenus par une équipe pluridisciplinaire de bénévoles composée de parents, d'APS, de policiers,passant par plusieurs écoles des trois communes.

Nous souhaitons bon vent à cette initiative et aux autres à venir. Elles prouvent qu'avec peu de moyens et quelques idées, il est possible de mener une politique sécurité routière au sein des communes permettant à tous les enfants d'être sensibilisé au danger de la route.

Contact: barbara.decupere@avcb-vsgh.irisnet.be



groupe de 8, toutes les deux minutes. Douze policiers et 5 agents à vélos parcouraient en permanence le circuit pour assurer une surveillance. Une fois le trajet terminé les enfants repartaient avec leur diplôme.

Depuis sa création, 800 diplômes ont

Évaluation

« Un carrefour, ce n'est pas la jungle » Pour éviter de singer les mauvais comportements

Par Michel Doyen (AED) et Erik Caelen (AVCB)

En matière de sécurité routière, la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé comme objectif de réduire de 50 % le nombre de décès (et de blessés graves) sur les voies d'ici à 2010, objectifs fixés, tant par l'Europe que par les pouvoirs régionaux et fédéral dans des États Généraux de la Sécurité Routière.

Pour l'année 2001, on totalisait 2231 accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale dont 981, soit 44%, ont eu lieu dans un carrefour.

On constate en effet que les usagers prennent de plus en plus de libertés par rapport au respect des signaux lumineux et des stops. Le manque de respect de la signalisation et des règles de circulation dans les carrefours engendre des embouteillages qui sont une entrave sérieuse à la mobilité des personnes et provoque en outre des accidents dont les victimes sont plus particulièrement les usagers vulnérables (enfants, cyclistes, piétons...).

Afin d'éviter une généralisation de ces comportements, il est particulièrement indiqué d'attirer l'attention des usagers sur l'importance et le devoir de respecter la signalisation et de dégager les carrefours en se plaçant à un double point de vue :



Un feu rouge... et alors ?

- d'une part en matière de **mobilité** : le comportement des usagers qui s'engagent dans un carrefour sans avoir l'assurance de pouvoir en sortir a un impact sur les usagers eux-mêmes, sur les conditions de traversée des piétons et des cyclistes ainsi que sur la circulation des bus et des trams ;
- d'autre part en matière de **sécurité routière** : franchir un signal stop ou accélérer lorsqu'un feu passe à l'orange, pour éviter d'être arrêté au rouge est un comportement assez répandu qui est extrêmement dommageable pour les usagers vulnérables.

Une conférence de presse a eu lieu le 16 mars en présence du Secrétaire d'Etat à la Mobilité de la région de Bruxelles-Capitale et de l'Administrateur Délégué de l'IBSR en vue de lancer la campagne « **Un carrefour, ce n'est pas la jungle** ». Une farde de presse a été remise à tous les journalistes.

La stratégie de la campagne

Il est de l'intérêt de la Région de favoriser la prise de conscience d'un changement nécessaire des habitudes de déplacement, de favoriser et d'encourager le développement de comportements compatibles avec une meilleure mobilité urbaine. L'objectif est donc de parvenir à davantage de convivialité dans



Pourquoi s'arrêter au feu... c'est tellement plus amusant de bloquer le carrefour !

l'occupation de l'espace public en incitant au respect des règles de sécurité routière.

1. A court terme

- sensibiliser, créer de l'intérêt pour la problématique
- inciter à participer activement, mobiliser l'utilisateur à réagir et à s'impliquer

2. A long terme

- motiver en vue d'un changement de comportement durable : modification des habitudes

Public cible

Le groupe cible de la campagne est tous les usagers de 16 ans et plus, non seulement les Bruxellois mais également tous les usagers qui circulent sur le territoire de la région.

Localisation

Une analyse des accidents aux carrefours a été effectuée conjointement par l'IBSR et la Région afin de pouvoir cibler la communication et la sensibilisation et de faire un choix des carrefours faisant l'objet de la campagne. La communication était présente au cœur de la circulation, dans les environs de carrefours stratégiques.

Approche

Si les problèmes de circulation aux et dans les carrefours ont des causes diverses, on ne peut nier que le comportement des usagers est souvent à la base des difficultés avec pour conséquences, l'insécurité, les embouteillages, le stress, Les arguments pour justifier sa propre attitude sont un obstacle important à la réflexion sur l'opportunité d'exercer un comportement individuel différent face à l'ampleur du problème.

Le message se devait donc d'être simple, non moralisateur ou « donneur de leçon ». en faisant appel au sens des responsabilités de l'utilisateur par rapport à sa liberté de choix : le comportement adéquat lui donne la possibilité d'améliorer les conditions de circulation tant au niveau individuel que général.

En se comportant de manière adéquate, l'aspect positif du comportement sera d'emblée perçu : plus de sécurité pour tous, absence d'encombrement donc trafic plus fluide.

Le choix s'est donc porté sur une communication simple et « confrontante » afin d'attirer l'attention sur la problématique actuelle des carrefours.

La Région de Bruxelles-Capitale a décidé de mener, conjointement avec l'IBSR et avec la collaboration des zones de police et du Parquet, une campagne de sensibilisation et d'information sur le territoire régional. Toute la campagne a été développée autour d'un slogan simple et clair « Un carrefour, ce n'est pas la jungle ». Ce slogan fait référence à la situation désordonnée qui peut être engendrée dans un carrefour en l'absence de respect des règles de circulation : contrairement à la jungle, dans un carrefour ce n'est pas la loi du plus fort qui est d'application.

Les médias

Affichage

Entre le 24 mars et le 6 avril, 112 affiches de 20 m² étaient visibles sur des panneaux placés aux grands carrefours de la région de Bruxelles-Capitale. On y voit un singe se balançant au sommet d'un poteau auquel est accroché un signal lumineux, ce qui illustre, de manière humoristique, le slogan « Un carrefour, ce n'est pas la jungle ».

Les affiches étaient visibles dans les carrefours stratégiques suivants : avenue de la Couronne, boulevard Général Jacques, avenue P. Hyman, chaussée de Roodebeek, avenue de l'Exposition, rue Moyens, Porte de Hal, rue de Mérode, boulevard Reyers, chaussée de Louvain, place Meiser, boulevard Paepsem, boulevard de l'Industrie, avenue de Laeken, rue Vanderborght, boulevard du Souverain, chaussée de Wavre.



Tram et bus

Du 5 avril au 2 mai, un tram et deux bus entièrement relookés avec un décor de jungle et des photos de singes auxquels est ajouté le slogan de la campagne ont circulé sur le réseau de la STIB.

Le tram a circulé sur les lignes 81 et 94 et les bus étaient visibles sur les lignes 42, 71, 85, 87 et 89.

Singes

Trois singes (grandeur réelle en trois dimensions) ont été installés pendant quelques jours au dessus des signaux lumineux de trois grands carrefours : Meiser, Basilique et entre le boulevard Général Jacques et l'avenue de la Couronne. L'objectif était de recréer, dans la réalité, la situation illustrée sur l'affiche.

Dépliant

Un dépliant intitulé « Un carrefour, ce n'est pas la jungle », a été spécialement rédigé pour cette campagne. Il rappelle aux conducteurs quelques règles essentielles et tout spécialement le respect des feux. Il évoque aussi l'irritation que peuvent provoquer les conducteurs qui s'immobilisent au milieu d'un carrefour et empêchent ainsi l'écoulement du trafic sur les voies transversales. La priorité des trams, les sens uniques limités, les véhicules prioritaires et certaines infractions graves sont également passés en revue.

Ce dépliant a été joint à un mailing et distribué par les forces de police lors des contrôles ainsi que par l'IBSR.

Émissions télévisées

Le thème de la campagne a été traité dans les différentes émissions de Sécurité Routière produites par l'IBSR, à savoir « Ça Roule » sur RTL/TVi, « Contacts » à la RTBF, « Kijk Uit » à la VRT et « Veilig Thuis » sur VT.M.

Internet

Le site de l'IBSR (www.ibsr.be) a accordé une attention particulière à la campagne.

L'évaluation

Presse

Le lendemain de la conférence de presse, plusieurs articles faisaient un large écho de la campagne et notamment dans Le Soir, La Dernière Heure, Vers l'Avenir, Het Laatste Nieuws, De Standaard, De Tijd et Gazet van Antwerpen.

La mise en place des trois singes dans les carrefours a également été à l'origine de nouveaux articles.

A cette occasion, une argumentation fallacieuse a été développée au sujet des matériaux utilisés pour la fabrication de ces singes, qui de ce fait, auraient représenté un danger potentiel pour la sécurité publique. D'aucuns ont prétendu que ces effigies étaient moulées en plâtre peint et qu'elles risquaient ainsi de provoquer des accidents en se désagrégant et en tombant sur la voie publique ou sur des usagers. D'autres ont soutenu que la peinture sur du plâtre allait s'écouler sur les usagers, en cas de pluie. La rumeur, relayée dans certains milieux, leur a fourni à bon compte un prétexte pour limiter leur implication dans la campagne. A aucun moment, personne n'a pris contact avec l'Administration régionale, maître d'œuvre de l'opération, pour vérifier ces informations ou ces craintes. Comme on peut aisément l'imaginer, toutes les précautions avaient cependant été prises pour garantir l'absolue sécurité du dispositif : moulage des singes en une seule pièce en mousse de polystyrène (5 kg) et peints de 3



Un singe suspendu à un feu... original, non ?

La répression

Trois zones de police ont participé au volet répressif de la campagne, à savoir les zones Midi, Montgomery et Uccle/Auderghem/Watermael-Boitsfort. Dans la zone Midi, les motards ont dressé 272 procès-verbaux ainsi que 11 perceptions immédiates à charge de conducteurs étrangers. Les infractions constatées concernaient en majorité le non respect de la signalisation lumineuse, le non respect des flèches de sélection tracées dans les bandes de circulation et le port de la ceinture. Pour la zone Montgomery, les principales infractions concernaient le non respect de la signalisation lumineuse, le passage sur les sites franchissables réservés aux transports en commun et le fait de s'être engagé dans un carrefour en gênant ainsi la circulation dans la direction transversale. Les auxiliaires ont dressé 104 procès-verbaux. Enfin, pour la zone Uccle/Auderghem/Watermael-Boitsfort, les auxiliaires ont verbalisé 176 conducteurs pour ne pas avoir respecté la signalisation lumineuse, ne pas avoir suivi la direction imposé par les flèches de sélection tracées dans les bandes de circulation et pour avoir entravé la circulation dans un carrefour en s'y engageant.

Quant au Parquet, celui-ci avait attribué un n° de code à cette opération, ce qui signifie qu'en principe, toutes les infractions constatées sont poursuivies.

couches de latex et de 2 couches de vernis polyuréthane. Le mode de fixation aux potences des signaux lumineux consistait en deux bandages en fer de 17 mm chacun et de deux câbles d'acier d'une section de 3 mm capables de supporter une traction de 250 kg. Pour garantir l'ensemble, chaque singe avait été enveloppé dans un filet de nylon fixé au support.

Nous laisserons ces défenseurs des bonnes causes à leurs certitudes. Quant à nous nos préoccupations vont plutôt aux problèmes de mobilité et de sécurité routière proprement dits et à contribuer modestement à y apporter des solutions.

Télévision

Le jour de la conférence de presse, les journalistes ont consacré du temps d'antenne à la campagne dans les journaux tv.

Radio

Des interviews ont été réalisées lors de la conférence de presse et diffusées en radio.

Émissions TV

La campagne a été abordée dans les émissions TV produites par l'IBSR. Les chiffres d'audience des émissions sont :

- Contacts : 144.000 téléspectateurs
- Ça Roule : 200.000
- Kijk Uit : 206.500
- Veilig Thuis : 110.000.

Dépliant

Le dépliant a été tiré à 10.000 exemplaires en français et à 7.000 en néerlandais. La police a été chargée de les remettre aux automobilistes lors de contrôles. Des exemplaires pouvaient également être obtenus à l'IBSR.

Affichage

L'impact des affiches 20 m² a été performant. Elles ont couvert 87,1% de la cible visée (15+ à Bruxelles), avec une exposition moyenne au message (OTS) de 15,6, ce qui donne un nombre de contacts bruts sur la cible (GRP) de 1.362,6.

Conclusions

L'objectif général a été poursuivi en cherchant à influencer les comportements des usagers et en confirmant la réglementation en la matière. L'information sur les raisons de la campagne et sur la réglementation en vigueur (cfr dépliant) est dès lors indispensable.

Par ailleurs, il est vrai que la communication doit souvent être associée à une surveillance accrue, voire à une phase de répression, par les forces de police afin d'assurer la crédibilité de la campagne et de renforcer celle de la réglementation. L'importance de l'information, de l'éducation et de la sensibilisation est capitale si l'on poursuit l'objectif d'une évolution des mentalités et amorcer ainsi une modification durable des comportements.

Contact : mdoyen@mrbc.irisnet.be

Deux innovations pour accroître la sécurité routière

Par Erik Caelen (AVCB)

Éviter les accidents de la route, rouler courtois et être prévoyant et prudent ... tel est la devise de la firme Kadeb, dont on a entendu parler ces derniers mois en raison du lancement de deux initiatives originales qui pourraient contribuer à une meilleure sécurité routière.

La **première initiative** concerne le **feu de courtoisie**.

Il s'agit d'un quatrième feu de stop de couleur verte placé à l'avant du véhicule contre le pare-brise. Le but de ce feu est de prévenir les usagers de la route qui se trouvent devant le véhicule quand celui-ci freine, pour qu'ils puissent anticiper. Ceci peut être très utile, par exemple, à l'approche d'un passage pour piétons, dans un carrefour à priorité de droite, dans les bouchons, pour les agents de police qui règlent la circulation ...

Avant le lancement de ce projet, une étude sur ce feu de courtoisie fut menée par le "Centrum voor Beleidsmanagement" du professeur L. Vereeck (Diepenbeek). Les résultats de cette enquête nous montrent une diminution importante du nombre de victimes parmi les piétons. En effet, selon l'analyse, le nombre de victimes se réduirait de:

- 5 % pour les piétons se trouvant ou se déplaçant sur un trottoir ou accotement;
- 10 % pour les piétons traversant la chaussée sur un passage prévu de feux;
- 10 % pour les piétons traversant la chaussée sur un passage non équipé de feux;
- 3 % pour les piétons traversant la chaussée sur un passage pour piétons non réglé par un agent,
- 5 % pour les piétons traversant la chaussée à plus de 30 mètres d'un passage pour piétons.

Ces résultats remarquables ont convaincu le Service Public fédéral Mobilité et Transports de délivrer les dérogations nécessaires afin de mener une action-test. Depuis un an environ, quelques véhicules des Responsable Young Drivers sont équipés de ce feu stop vert. Si cette expérience pilote devait être couronnée de succès, un test à plus grande échelle pourrait être envisagé.

Un **second** projet, le KAD, concerne **l'affichage digital de vitesse**

Le KAD est un appareil affichant, sur la vitre arrière, la vitesse du véhicule par le biais d'un affichage digitale, afin de prévenir les autres utilisateurs de la voirie de la vitesse effectuée par ce véhicule. En outre, l'appareil indique la force de freinage par un signal lumineux supplémentaire. Voici, en bref, quelques arguments plaçant pour l'installation d'un système KAD sur une voiture:

- le KAD donne des informations supplémentaires concernant l'arrêt (000) ou le ralentissement, ce que les feux de freinage ne font pas;
- quand on veut dépasser un autre véhicule, on peut mieux estimer la vitesse nécessaire pour effectuer la manœuvre en sécurité;
- le comportement de conduite social en bénéficiera.

Le service mobilité de la ville de Gand a testé le système KAD pendant une vingtaine de jours. Cette ville n'a pas été choisie au hasard. En effet, Gand participe aussi au projet ISA (cf. en ce sens l'article "Nom de code: LundaISA", par J.-M. Reniers, dans le Moniteur de la Mobilité n° 2004/2). Selon Monsieur Karel Debaillie de la firme Kadeb (sa), les premiers résultats sont très satisfaisants. Si le système ISA ne semble pas très bien accepté par les autres automobilistes, il en est tout autrement du système KAD. Les autres utilisateurs (piétons, automobilistes...) donnent des signes d'approbation aux conducteurs des véhicules équipés du système KAD et les saluent même gentiment.

Pour plus d'informations: www.kadeb.be

Dernière minute: deux formations sur la mobilité et la sécurité routière

Améliorer la sécurité routière par des aménagements (en néerlandais)

Journée d'étude

15 décembre 2004

Ferrarisgebouw, Bruxelles

Il est de plus en plus clair que l'insécurité routière est un des problèmes majeurs de notre société actuelle. C'est pourquoi on investit de plus en plus d'argent et de temps dans l'amélioration de la sécurité routière. Mais si on prend des mesures, il est important de savoir si elles sont vraiment efficaces.

Cette journée d'étude se propose d'analyser l'efficacité d'une série de mesures relatives à la mobilité. Quelques résultats provenant de l'étranger seront passés en revue et la situation aux Pays-Bas sera passée sous la loupe. Enfin, trois exemples flamands seront détaillés en vue d'étudier comment des mesures infrastructurelles pour améliorer la sécurité routière sont implantées en Flandre.

Partant de la théorie, les limites d'une étude préalable et d'une évaluation ultérieure classique ainsi qu'un calcul alternatif seront présentés. Cette nouvelle méthode de calcul est présentée sous forme de logiciel, permettant une application plus conviviale. Tous les participants recevront un exemplaire du logiciel. L'après-midi, deux situations réelles flamandes permettront de tester le logiciel en situation. Enfin, les participants auront l'occasion d'utiliser eux-mêmes ensuite l'application.

Pour qui?

Cette journée d'étude s'adresse aux professionnels qui souhaitent mettre en oeuvre des mesures et des adaptations infrastructurelles de façon efficace:

- ⇒ fonctionnaires régionaux, provinciaux et communaux (services de mobilité, services circulation, services techniques),
- ⇒ personnel de bureaux d'études,

- ⇒ personnel d'intercommunes,
- ⇒ fonctionnaires de police,
- ⇒ collaborateurs d'organisations actives dans le domaine de la circulation et de la mobilité.

Prix

La journée d'étude coûte 30 euros. Ce prix comprend une farde de documentation, des boissons et des sandwiches à midi.

La fondation VSV est reconnue par les autorités flamandes comme centre de formation et accepte les "chèques formation".

Contact :

stijn.dergent@verkeerskunde.be

Cour d'introduction à la gestion de la mobilité

Quatre jours de formation en Flandres !

(en néerlandais)

Journées d'étude

les 14 et 21 décembre 2004 + 11
et 18 janvier 2005

Ferrarisgebouw, Bruxelles

Vous êtes actif dans le domaine de la circulation et vous voudriez voir plus clair dans la gestion de la mobilité? Vous vous intéressez à une carrière dans le secteur de la mobilité et vous voulez approfondir vos connaissances de base? Ou vous êtes responsable de la politique de la circulation et de la mobilité dans une ville ou une commune et vous voulez rafraîchir vos connaissances? Alors, cette introduction est faite pour vous!

Outre différentes notions de base, ce cours propose également un certain nombre d'outils et de techniques pour traiter de façon intégrée les problèmes liés à la mobilité. La politique actuelle dans le domaine du transport et de la mobilité sera aussi passée au crible. Ce programme unique combine les connaissances théoriques et les applications pratiques. Le cours constitue une introduction à la gestion de la mobilité: aucune expérience dans ce domaine n'est donc requise. A la fin du cours, les participants recevront un certificat.

Prix

Le cours coûte 300 euros. Ce prix comprend un syllabus, des boissons et des sandwiches à midi.

La fondation VSV est reconnue par les autorités flamandes comme centre de formation et accepte les "chèques formation".

Contact :

stijn.dergent@verkeerskunde.be

Pour plus d'informations relatives aux 2 initiatives:

Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

Stijn Dergent

Bruul 101 – 2800 Mechelen

Tél. (015)44 65 55

Fax (015)44 65 59

stijn.dergent@verkeerskunde.be

www.verkeerskunde.be

Suite de l'article page 17

Les conventions avec le fédéral en matière de Sécurité Routière

L'objectif de ces conventions est de renforcer la sécurité routière par le biais de la sensibilisation, de la communication et d'actions de répression. Les conventions contribueront ainsi à faire augmenter les risques objectif et subjectif d'être pris, à optimiser l'équipement et à augmenter l'expertise au sein des zones de police.

Les conventions en matière de Sécurité Routière se basent légalement sur:

- ⇒ la loi sur la sécurité routière du 7 février 2003 (MB du 25/02/2003)
- ⇒ L'arrêté royal du 3 mai 2004 relatif aux conventions entre l'État fédéral et les zones de police en matière de sécurité routière (MB 12/05/2004)
- ⇒ L'arrêté ministériel du 9 juin relatif à l'attribution d'aide financière de l'État aux zones de polices dans le cadre des conventions « sécurité routière » (MB 14/06/2004).

Ces conventions doivent avoir trait à, au moins, l'une des sept priorités définies par le Fédéral : limitations de vitesse - conduite en état d'ivresse - conduite sous influence d'autres substances - respect des règles relatives au port de la ceinture et à l'utilisation d'autres moyens de protection - respect des règles du transport routier - stationnement dangereux et gênant - comportement agressif dans la circulation.

En 2004, 177 conventions ont été signées pour un montant total de 36.040.243,88€. En Région Bruxelloise, les 5 conventions signées concernent la vitesse (38,03% du montant total bruxellois), l'agressivité (32,98%), le port de la ceinture et du casque (9,84%), la conduite sous influence d'alcool (8,94%), le stationnement (7,96%), la conduite sous influence de drogues (1,21%) et le transport routier (1,05%). En comparaison avec les zones de police du reste du pays, celles de la Région se distinguent par l'importance beaucoup plus grande qu'elles accordent à l'agressivité au volant (la moyenne nationale est d'à peine 6,69%). Par effet de balancier, elles accordent proportionnellement moins d'importance aux respects des limitations de vitesse (la moyenne nationale est de 57,97%).

Contact : erik.caelen@avcb-vsgb.irisnet.be

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° 2004/04 — novembre 2004

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, J-M Reniers, B. Decupere, Ch. Cumps, E. Bourgeois, Y. Verbrugge, M. Doyen

Traduction : L. Vankelecom

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



Faites circuler !

C'est gratuit

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

C'est écologique

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

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

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prenom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Telephone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prenom _____

E-mail _____