



## Sommaire

Etterbeek, le dynamisme au service de la mobilité	1
La participation à toutes les sauces... comment réussir la mayonnaise bruxelloise ?	4
Un Plan Vélo qui en annonce d'autres	7
Combien de plans de déplacement des entreprises en RBC ?	10
Rues réservées au jeu ?	11
De Rome à Helsinki, la mobilité c'est Capitale !	13
Sécurité routière sur les routes régionales en RBC	19
Un centre interuniversitaire... au service de la mobilité	21
Mise en œuvre d'un réseau piétonnier sécurisé PMR à Watermael-Boitsfort	23
Le SPF Mobilité et Transports déménage	24
Colloque vélo et communes. Premier état des lieux bruxellois	25
Observatoire du vélo à Schaerbeek	26
Les Pays-Bas se lancent dans le contrôle du trajet	28
Suppression des timbres fiscaux (suite)	28

## ... A tenir à l'œil ...

*Sur proposition du Ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, le conseil des ministres a approuvé quelques adaptations de la loi sur la circulation routière. Nous y reviendrons dans le prochain numéro du Moniteur de la Mobilité.*

*Au rayon des bonnes nouvelles, signalons tout d'abord que ces adaptations correspondent en grande partie aux recommandations émises par les groupes de travail créés au sein de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière afin d'évaluer la loi sur la circulation routière. Pour rappel, des représentants des Régions et des Villes et Communes y siégeaient également.*

*Par contre, le texte légal proposé en vue d'effectuer ces modifications risque de créer de nouvelles zones d'ombre. En effet, si le Ministre a décidé de ne retenir que le stationnement payant, la zone bleue et le stationnement riverain comme infractions dépenalisées, la proposition de modification de loi mentionne, elle, que « les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains ne sont pas sanctionnés pénalement, sauf le stationnement semi-mensuel, la limitation du stationnement de longue durée et la fraude avec le disque de stationnement ». Ceci signifie que le fait de stationner sur une aire de livraison ou à un endroit où la durée du stationnement est limitée par des signaux routiers du type E1 ou E9, fera toujours l'objet d'une controverse et que plusieurs interprétations seront toujours possible (dépenalisé ou pas dépenalisé ?).*

*Enfin, il est à regretter que l'abrogation de la tutelle spécifique relative aux règlements complémentaires n'a pas été abordée dans les différents groupes de travail.*

*Les régions seront-elles à même d'exercer cette tutelle, tant en ce qui concerne l'aspect financier que logistique? Et les communes, qu'en pensent-elles?*

*A suivre...*

## Objectif Mobilité

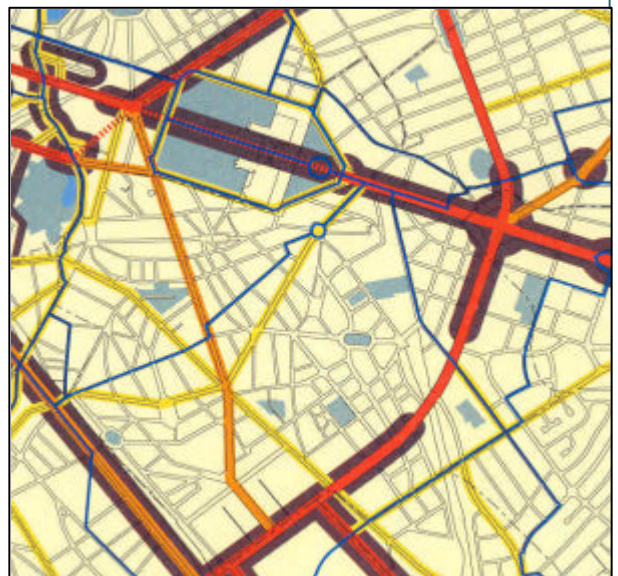
### Etterbeek, le dynamisme au service de la mobilité

#### Par Vincent De Vadder, Michel Levie et Stéphane Roquet (Etterbeek)

Depuis le début des années 90, Etterbeek fait figure de Commune pilote en matière de mobilité. Le territoire communal est ceinturé par des grandes voiries métropolitaines, et traversé par une voirie principale ainsi que des voiries interquartiers.

Depuis la création du premier site propre pour tram en 1993, quelques moments forts sont venus ponctuer la vie politique communale. Parmi ceux-ci, citons :

- l'adoption du plan de circulation (1994) ;
- la généralisation des sens uniques limités (1997 – 2002) ;
- le plan de stationnement (2001) et ses extensions (2003 et 2004) ;
- la création d'une cellule Mobilité au sein de l'administration (2001) ;
- la convention de mobilité (2003) et le PCM (en cours) ;
- le plan Zone 30 (2004) ;



Etterbeek à la carte... (Source : Etterbeek)

- le Plan de Déplacement d'Entreprise (2004).

### La Cellule Mobilité

Créée en 2001, la cellule est aujourd'hui composée d'un temps plein et de deux temps partiels :

- *Vincent DE VADDER* est responsable de la cellule depuis septembre 2003. Il s'occupe entre autre des études et de leur suivi ;
- *Michel LEVIE* partage son temps entre la cellule Mobilité et le service de la Voirie. Il est actif depuis la création de la cellule et prend surtout en charge le travail de terrain ;
- *Stéphane ROQUET* travaille à temps partiel depuis février 2005. Il prend entre autres en charge les aspects liés au PDE (indemnité de transports, usage du car-sharing, ...).

La Cellule Mobilité est directement placée sous la responsabilité du Secrétaire communal, Monsieur Christian DEBATY. La compétence politique de la Mobilité dépend directement du Bourgmestre Vincent DE WOLF.

Cette organisation est clairement l'élément clé qui garantit le fonctionnement optimal d'une cellule Mobilité. Celle-ci travaille en effet tout le temps en collaboration étroite avec différents services et échelons. Il est donc important d'occuper une position pivot au sein des structures politiques et administratives.

### Les missions de la Cellule

La Cellule Mobilité gère ses propres dossiers et compétences, mais intervient aussi très souvent en collaboration avec la police et d'autres services.

A Etterbeek, de nombreuses compétences de la police ont été transférées à l'administration (stationnement

payant, permissions de voiries, signalisation, parkings PMR, zones de livraisons, gestion des chantiers...). Bien que ces compétences soient aujourd'hui gérées par les services communaux, la police est presque toujours associée aux décisions et à leur mise en œuvre.

Pour être précis, la cellule s'occupe de :

- l'élaboration et le suivi des plans (PCM, plan zone 30, plan de stationnement, PDE,...) ;
- la signalisation horizontale et verticale;
- la mise en œuvre des SUL, des parkings vélos, des stations de car-sharing, des zones 30, des zones de stationnement payant (souvent en collaboration avec d'autres services) ;
- le développement de solutions à des problèmes locaux de mobilité (suppression d'un itinéraire de transit, mises à sens unique) ;
- la gestion des zones de livraisons, des parkings PMR ;
- la tenue du règlement complémentaire de police ;
- la gestion de la CMAT (cf supra) ;
- la mise en place et la gestion de la Commission Consultative de Mobilité ;
- la participation aux autres commissions (classes moyennes, personnes handicapées) lorsque l'ordre du jour s'y prête ;
- l'accompagnement des projets d'urbanisme et de voirie importants ;
- le suivi des projets de voirie de la STIB, de la Région ou du SPF Mobilité/Transport ;
- l'aide au service du stationnement payant ;
- la préparation et la gestion des chantiers (en collaboration avec l'Environnement, la Voirie, et la Police) ;
- la préparation des volets mobilité des programmes d'Environnement (Entreprise écodynamique) et de Développement Durable (programme LIFE) ;
- la participation aux événements (Dring Dring, journées



Dans la gestion quotidienne, l'administration suit aussi une certaine dynamique :

- ⇒ la réunion à intervalle régulier (entre 5 et 10 fois par an) d'une Commission Mobilité/Aménagement du Territoire (CMAT), qui rassemble tous les services concernés (environnement, stationnement, urbanisme, classes moyennes, police, travaux publics,...), et se penche sur des dossiers importants en cours d'étude ;
- ⇒ la formation de nombreuses personnes aux cours de Conseillers en Mobilité (8 personnes formées et 3 policiers en cours de formation) ;
- ⇒ la création de nombreux dispositifs ralentisseurs de vitesse, de sorte qu'actuellement, +/- 45 % des voiries locales ont pu être mises en zone 30 ;



Source : Etterbeek



de l'environnement, semaine de la mobilité, ateliers de la Mobilité);

- l'analyse des PDE des entreprises etterbeekaises ;
- la gestion des indemnités de transports du personnel communal, enseignant et du CPAS, ainsi que de l'usage des véhicules de car-sharing (dans le cadre du PDE).

### Quelques points forts...

#### 1. Zones 30

Chaque fois que c'est possible, la commune place ses voiries en zone 30. A ce jour, 45 % du linéaire de voirie a bénéficié de cette mesure. Suivant le plan Zone 30, toutes les voiries locales et une partie des voies interquartiers seront à terme classées en zone 30.

Aujourd'hui, l'essentiel des infrastructures manquantes sont les effets de portes en voiries régionales.

#### 2. Stationnement payant

Au départ, le plan de stationnement visait clairement les rues commerçantes (zones rouges) et les voiries des quartiers alentours (zones vertes). Depuis fin 2003, l'optique a évolué, puisque des quartiers entiers ont été mis en zone verte uniquement pour les protéger des voitures ventouses des navetteurs.

A ce jour, pas loin de 40 % de la commune est mis en stationnement payant. L'objectif est officiellement de placer tout le reste de la commune en zone verte.

Les zones vertes sont gérées de façon très souple. L'idée est de faire une pression calibrée sur le navetteur sans rendre impossible la vie des travailleurs qui ont un besoin réel de leur voiture.

Pour ce faire, la commune a institué un système d'abonnement dont le prix varie fortement selon les catégories d'usagers.

Les habitants disposent gratuitement de cet abonnement, sans limitations de voitures par ménage. Cette politique très favorable aux habitants pose toutefois question : le nombre de voitures d'habitant ne cesse d'augmenter, et les habitants rencontrent surtout des difficultés de stationnement la nuit.



Parkings vélos (Source : Etterbeek)

La commune n'a pas développé de zones bleues. En fait, la comptabilité analytique menée par le service des finances a démontré que l'alimentation de l'horodateur permettait non seulement de financer l'achat du matériel, mais aussi une grande partie de la surveillance. Le système des horodateurs est donc toujours privilégié à ce stade.



Carte du stationnement (Source : Etterbeek)

#### 3. Politique cyclable

Depuis leur mise en place en 1997, aucun accident grave impliquant des cyclistes n'a été observé dans les SUL et aux carrefours attenants. En 2002, les SUL ont donc été généralisés à la quasi totalité des voiries à sens unique.

De nombreux parkings vélos ont été installés. Certains lieux sont d'ailleurs aujourd'hui saturés, preuve de l'augmentation sensible, constatée en de nombreux endroits, de l'usage du vélo en ville.

La Région a pu aménager deux Itinéraires Cyclables (le 13 et le 15) sur la commune. Un troisième, l'ICR 11 est en cours d'étude.

Enfin, le personnel communal est équipé de vélos de services et perçoit l'indemnité classique de 0.15 €/km pour les déplacements domicile-travail.

#### 4. Transports publics

Le site propre aménagé en 1993 et 2002 sur tout l'itinéraire communal des trams 81/82 a permis des gains substantiels de vitesse commerciale. Malheureusement, le reste de l'itinéraire n'a pas été aménagé, de telle sorte que les bénéfices de l'opération sont relativement peu perceptibles.

Sans refuser les projets locaux, la commune insiste donc de plus en plus pour que les projets d'amélioration de la vitesse commerciale concernent des lignes complètes et soient alors accompagnés d'une amélioration sensible des fréquences.

De même, chaque projet de site propre ou d'ICR fait aujourd'hui l'objet d'une réelle réflexion transversale sur la qualité de l'aménagement urbain (esthétique, sécurité, bien-être des riverains, stationnement, multimodalité, ...).

#### Et quelques défis...

Outre la poursuite de l'élaboration du PCM, et de la mise en œuvre des autres plans, quelques grands dossiers prennent forme :

- le quartier de la place Jourdan est en pleine mutation. Les projets y sont légion, et les derniers chancres sont en passe de disparaître. La place elle-même fera cette année l'objet d'une étude de réaménagement dans le cadre de l'accord Beliris. L'ICR 11 passe à proximité, et le plan Bus annonce l'arrivée d'une nouvelle ligne de bus (le 60). Un parking public souterrain à proximité de la place est prévu pour remplacer le stationnement de surface de la place ;
- l'étude du PCM prête une attention particulière aux solutions à apporter aux problèmes du quartier de la Chasse. En effet, le quartier commerçant rencontre de nombreuses difficultés de circulation et d'attractivité commerciale liées entre autres aux embouteillages constatés chaussée de Wavre ;
- l'avenue d'Auderghem devrait être réaménagée dans le cadre du programme VICOM de la STIB ;
- enfin, le carrefour du Gerموir devra faire l'objet de projets dans la foulée de la construction de la halte RER du Gerموir.

Les essais initiés en matière de déplacement scolaires se sont révélés relativement infructueux à ce jour. En 2004, des Plans de Déplacement Scolaires ont été initiés par le Collège.

L'un des défis des années à venir sera de poursuivre et d'intensifier cette dynamique.

#### Contacts :

Vincent DE VADDER : 02 / 627 27 18 :

[vincent.devadder@etterbeek.be](mailto:vincent.devadder@etterbeek.be)

Michel LEVIE : 02 / 627 27 34 :

[michel.levie@etterbeek.be](mailto:michel.levie@etterbeek.be)

Stéphane ROQUET : 02 / 627 27 34 :

[stephane.roquet@etterbeek.be](mailto:stephane.roquet@etterbeek.be)

## La participation à toutes les sauces... comment réussir la mayonnaise bruxelloise ?

**Par Camille Thiry (Inter-Environnement Bruxelles)**

**Comment impliquer davantage acteurs, usagers et habitants dans un projet de mobilité ? Durant le mois d'avril, quelques membres de l'équipe d'Inter - Environnement ont joué les envoyés spéciaux, à la découverte de « recettes » participatives menées à l'étranger...**

Inter - Environnement Bruxelles, le BRAL et la STIB collaborent depuis janvier 2005 au développement

d'une démarche, d'un scénario « participatif », à appliquer aux projets significatifs d'investissement STIB sur lignes ferrées (projets de nouvelles lignes ou prolongements de lignes de tram ou de métro, projets d'amélioration de la vitesse commerciale...). Cette démarche vise à inclure les citoyens, habitant près des lignes concernées ou utilisateurs, aux différentes étapes de l'élaboration du projet, de manière à permettre une meilleure insertion des transports publics en milieu urbain et l'amélioration de la qualité de vie en ville.

A la recherche de processus mis en

œuvre avec succès dans le domaine de la mobilité, nous nous sommes rendus successivement à Londres, Cambridge, Bâle et Strasbourg.

Sur place, nous avons rencontré les différents acteurs impliqués dans le processus et « enquêté » sur les moyens utilisés.

#### **Londres : balade au fil des pistes cyclables**

Le Maire de Londres a récemment élaboré un plan d'action cycliste prévoyant la création de 900 km de pistes cyclables dans la capitale.

Un des outils mis en œuvre depuis un an par le « Camden Consultancy Service » (un service de consultance dépendant des autorités publiques), pour arriver à boucler cet objectif est le CRISP (Cycle Routes Implementation Stakeholders Participation), un processus permettant d'impliquer les différents acteurs dans la création de nouvelles routes cyclables, afin d'obtenir un soutien au projet et d'améliorer sa qualité.

Le CRISP se déroule en 4 étapes :

1. la récolte d'information via l'envoi de questionnaires aux écoles, associations, habitants du quartier, communes,



Le vélo à Londres... so British ! (Source : <http://www.bbc.co.uk>)

2. le CRIM (Cycle Route Implementation Meeting) : une promenade de reconnaissance à pied ou à vélo, du circuit de route cyclable potentielle, impliquant des représentants de la commune, des représentants des associations vélo locales et nationales, des représentants des transport public, des automobilistes, résidents... Toutes les remarques et idées issues de cette promenade sont reprises dans un rapport,

3. la préparation et publication du rapport. Les plans de la route cycliste sont souvent dessinés avant de commencer le processus, mais de larges possibilités de modifications existent (ajout de sas...). Les rapports et plans modifiés sont envoyés à l'ensemble des participants, pour réaction,

4. le rapport final qui servira à implémenter la route cyclable.

Le feed-back de cet exercice de

« reconnaissance sur le terrain » est très bon : meilleurs rapport avec l'ensemble des acteurs, projets de qualité...

### Cambridge ou la technique de « l'entonnoir »

Depuis 1997, La ville de Cambridge se dote d'un plan de circulation ambitieux : le « Cambridge Core Traffic Scheme ». Les autorités ont pris, dans le cadre de ce plan, différentes mesures allant de la piétonisation de certaines artères à la fermeture de rues ou la création de bandes bus... Chaque projet spécifique a donné lieu à une procédure de consultation.

Un exemple de procédure menée actuellement à Cambridge concerne un projet de nouvelle route bus en site propre. Les habitants et autres acteurs ont, dans ce cadre, été motivés à donner

leur avis tronçon par tronçon. L'administration réalisera les tronçons qui reçoivent l'accord de la population, ainsi un désaccord sur un point n'entraîne pas la chute de l'ensemble du projet.

Les procédures de consultation, à Cambridge, fonctionnent à la manière d'un entonnoir : suite à une vaste communication et information au début du projet, les gens s'inscrivent pour participer à différents workshops. Les personnes volontaires sont contactées pour des réunions plus approfondies et ainsi de suite... Parallèlement à ces groupes de travail, des questionnaires sont soumis à la population aux différentes phases du projet. Lorsqu'une phase de la concertation est clôturée, il n'est pas possible de « revenir dessus » ou sur les principes qui ont été décidés. Ceci évite la remise en cause continuelle des principes de départ (moins de voitures, amélioration des transports publics...).

L'idée centrale de la procédure : créer des « supporteurs » aux projets (fermeture de rues, zone 30...). On part de l'idée qu'il « faut faire quelque chose ». Le statut quo est présenté comme une option non envisageable. Il s'agit donc d'obtenir un consensus sur la nécessité du changement, de trouver ensuite différents moyens et options pour y parvenir, d'effectuer un choix entre ces options puis en définitive de définir les détails de l'option choisie.

Le City Council tente au maximum de permettre aux gens de visualiser les résultats des différentes options qu'il leur soumet. A cet égard, l'administration a développé un programme informatique de « simulation » des flux. Le succès d'une concertation dépend donc du respect de cette règle : « se fixer des objectifs concrets et visualiser ce qu'ils entraînent ». L'administration insiste également sur l'importance du feed-back vers les habitants : montrer comment les objectifs ont été rencontrés (statistiques concernant la pollution de l'air par exemple).

### Strasbourg : des « communicateurs » stratégiques

Pour mener à bien les projets mobilité, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) fait appel à la concertation à tous les stades des projets.

Cette concertation poursuit trois objectifs principaux : informer les habitants, les convaincre de la « nécessité » du projet et les faire participer à l'adaptation ou à l'affinement du tracé du tramway. Ce processus va au delà des exigences fixées par la loi en France dans le code de l'urbanisme en matière de concertation préalable obligatoire concernant les grands travaux d'infrastructure.

Pour chaque nouvelle ligne de tram, depuis la concertation pour la première ligne (A) en 1994, la procédure est la suivante... La CUS rédige l'appel d'offres avec le service « tram » et la cellule communication suit le projet dans son volet communication. Un cahier des charges est dressé pour définir le travail de l'agence de publicité qui s'occupera du



plan de communication : conception des leaflets, panneaux, flyers, lettres aux riverains, articles de presse, site Internet, etc. Le processus de consultation bénéficie d'un budget de 450.000€ par an...

Les 3 phases de la concertation préalable:

1. études préliminaires (ateliers de travail, découverte du réseau à bicyclette),
2. présentation de plusieurs options et alternatives,
3. affinement du projet choisi en fonction des remarques.

Mais revenons aux outils de communication utilisés... Ceux-ci sont nombreux et agencés différemment en fonction du stade d'avancement du projet. Parallèlement à une démarche globale de sensibilisation vers le grand public, la CUS organise également une concertation avec les associations à tous les stades avec recueil d'avis.

- Les réunions ateliers rassemblent les représentants des groupes et associations : 80 associations locales, syndicats de propriété, organismes socioprofessionnels et socioculturels dans un objectif d'échange d'idées.
- Les registres permettent de recueillir l'avis de la population. Ils sont analysés par le service tram avec parfois l'appel à des services extérieurs pour l'analyse des remarques.
- Les réunions publiques se tiennent dans les quartiers et les communes desservies. Elles permettent une présentation détaillée des enjeux du projet et un débat.
- Le « bus mobile » s'arrête dans les quartiers, sur les marchés. Le service tram est présent pour donner des explications.
- Des expositions itinérantes sont organisées dans plusieurs lieux : panneaux d'informations. Avec permanence technique et registre pour les remarques. Les pan-

neaux présentent le projet d'extension de tramway. Des fiches et des urnes permettent de s'exprimer.

- Informations écrites : de nombreuses plaquettes spécifiques d'informations sont éditées par quartier. Le journal « Strasbourg magazine » est lui distribué sur l'ensemble de l'agglomération.

S'ajoutent à cela les techniques plus « modernes » : information sous format vidéo, site Internet, numéro d'appel téléphonique.

### **Bâle : les ateliers d'innovation au service de la qualité « de ville »**

C'est lors de notre visite à Bâle que nous avons « plongé » dans la participation citoyenne au sens de la véritable co-production d'un projet entre autorités et habitants.

Ecos, un bureau de conseil, apportant son soutien aux institutions publiques lors de la conception et la mise en œuvre de stratégie de participation, a utilisé des techniques poussées tels les ateliers d'innovation et les conférences de consensus, afin de construire, dès la base, un projet de développement local (agenda 21) à Bâle et à Lausanne.

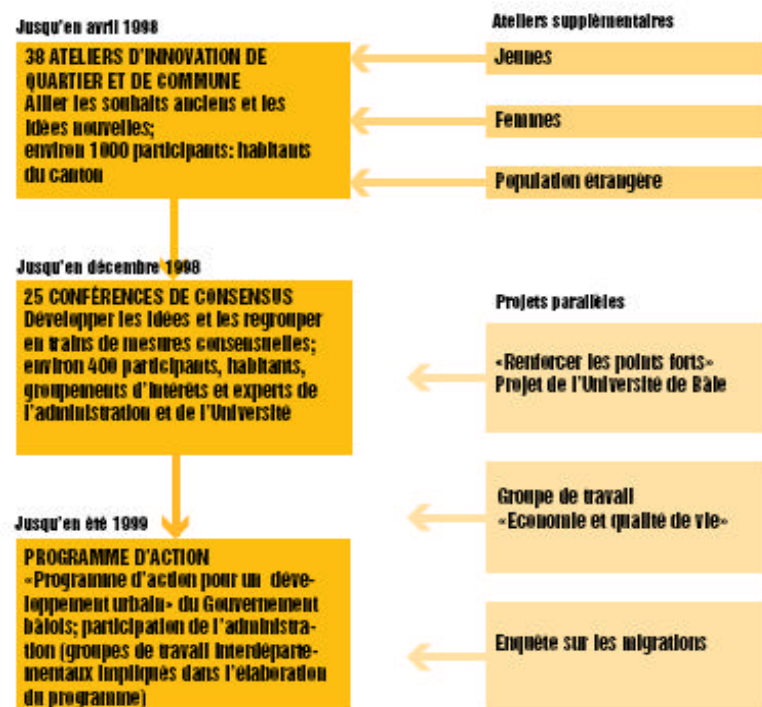
Le projet « Werkstatt Basel » a dé-

marré en 1997, pour contrecarrer l'exode urbain. Les autorités ont invité tous les habitants de Bâle-Ville à participer à 38 ateliers d'innovation entre 1997 et 1998. Environ mille personnes y ont développé plus de 400 idées qui, discutées en 1999 lors de 25 conférences de consensus, ont abouti à un programme d'action comprenant 200 projets. Actuellement, une grande partie des mesures élaborées sont en voie de concrétisation ou ont déjà vu le jour. Dans le domaine « urbanisme et transport », il s'agit par exemple de la création de « rues de rencontre », zones piétonnes, réaménagement de rues, limitation de circulation dans les quartiers d'habitation, création de park&rides...

La recette du succès ?

Le projet a été fortement soutenu par les responsables politiques, qui se sont engagés à mettre en œuvre les résultats du processus de dialogue avec la population. Les autorités ont exploité les contacts avec les organisations et associations locales pour implanter le processus de dialogue dans les quartiers. Ecos a également développé des techniques permettant de joindre les minorités ethniques, les femmes et les enfants...

Attardons nous davantage sur les ateliers d'innovation, qui constituent



une technique de participation fort intéressante. De quoi s'agit-il ?

Les 38 ateliers d'innovation (environ deux par quartier) ont constitué la base du projet. Chaque atelier dure en moyenne 7h. Dans une première phase, les participants sont invités à poser un diagnostic, à donner leurs doléances et critiques de la situation existante. Au cours de la phase suivante, ils peuvent laisser libre cours à leur créativité, exprimer leurs visions et idées. La troisième partie permet de concilier le diagnostic « terre à terre » de la première phase et les idées « utopiques » de la deuxième. L'objectif de ces ateliers est de produire un maximum de pistes et idées.

**Contact : [camille.thiry@ieb.be](mailto:camille.thiry@ieb.be)**

La suite du compte rendu de ces voyages d'étude dans le prochain numéro du Moniteur de la Mobilité.

Le Plan décortique la politique en 4 axes : *Engineering, Encouragement, Education* et *Enforcement*. Le premier s'attarde sur les aménagements d'infrastructure (voiries, intermodalité...), le deuxième sur la communication et la promotion, le troisième sur les utilisateurs et le dernier sur l'environnement administratif et réglementaire.

Attention, il ne s'agit pas ici d'un plan opérationnel, phasé et détaillant les travaux et opérations à effectuer. Nous nous trouvons ici dans le cadre d'une déclaration politique : le Gouvernement fait le catalogue de tout ce sur quoi il entend travailler jusqu'en 2009, fixe ses objectifs et ses estimations budgétaires. La

## Aménager la ville

Le chapitre sur les aménagements est celui auquel le Plan réserve le plus de place et se décline au long de 11 mesures.



Un plan vélo pour rendre l'utilisation du vélo accessible à tous et partout (Source : [www.provelo.org](http://www.provelo.org))

L'aménagement des voiries ne concerne dans le Plan que le seul réseau régional mais d'autres mesures permettront d'intégrer ce type de mesures au réseau communal, nettement plus vaste. Le Plan prévoit d'améliorer nettement la

# Un Plan Vélo qui en annonce d'autres

**Par Philippe Delvaux (AVCB)**

**En janvier dernier, le Ministre Pascal Smet présentait le tout nouveau Plan directeur vélo 2005-2009 qui décrit les lignes de force de la politique régionale pour les prochaines années, laquelle ne manquera pas d'influencer les politiques communales.**

Le Plan vélo s'inscrit dans l'ensemble des instruments de planification conçus ou encore à concevoir, dans la foulée des accords de gouvernement de juillet dernier<sup>1</sup> : Plan bus, tram, piéton... C'est donc l'ensemble des moyens de déplacement qui sera envisagé.

L'attention portée aux modes dits « doux » démontre d'ailleurs l'importance que leur reconnaît le Gouvernement.

concrétisation de ces intentions découlera de modalités pratiques encore à fixer, de choix de terrain à effectuer...

Particularité, le Plan ne fixe aucun objectif chiffré en terme de mobilité générale. Tout juste lit-on en préambule, sous la plume du Ministre Pascal Smet, « mon objectif est simple : rendre le vélo visible en ville. Je veux créer un effet 'boule de neige' : plus il y aura de cyclistes dans les rues, plus nous parviendrons à convaincre les gens de circuler à vélo. ». Le Ministre se garde bien de chiffrer ses objectifs, tant en terme de progression de la mobilité à vélo que dans les répercussions de cette politique sur les autres modes de déplacements. On retrouvera par contre des objectifs précisés en fonction de chacune des mesures.

place des cyclistes sur les voies publiques en recourant à différents types d'aménagements : à côté des **pistes cyclables**, on retrouve les **bandes cyclables suggérées** (sur lesquelles les voitures peuvent rouler ou se parquer) et le **fil rouge** (indiquant sur la chaussée l'endroit où les vélos peuvent rouler, à un endroit suffisamment central pour que le vélo ne soit pas mis en danger par l'ouverture de portières de voitures en stationnement), soit des aménagements plus légers, destinés à « mieux légitimer » la présence de vélos sur la chaussée. Ces deux derniers types d'aménagement sont destinés aux voiries dont la largeur ne permet pas de créer une véritable piste cyclable. Ce sont probablement ceux-ci qui pourraient se retrouver plus aisément dans le réseau communal. A côté de l'aménagement nouveau, pointons aussi l'entretien des in-

1. Un avenir et une ambition pour Bruxelles (2004-2009). Voyez les chapitres relatifs à la mobilité, spécialement les points 5.a. et 5.d.

frastructures existantes. A ce propos, le Plan prévoit des conventions entre la Région et les communes pour que ces dernières endossent la responsabilité de **l'entretien des parkings vélos** et des **Itinéraires cyclistes régionaux** (ICR) passant sur leur territoire.

Le plan entend doter l'ensemble du réseau régional de ces mesures d'ici 2009 et annonce pour ce faire un budget de 2.000.000 € pour 2005 (intégrant aussi les sas vélos aux carrefours régionaux).

Les communes sont au centre de la mesure relative aux **sens uniques limités** (les SUL). Le Plan relève le retard qu'elles ont pris en cette matière et veut les voir finaliser leur plan SUL d'ici la fin de l'année. Restera ensuite à « *convaincre les communes à rattraper le plus vite possible leur retard dans l'aménagement des SUL* », ce pour quoi le Plan prévoit d'affecter un budget de 2.750.000 € pour 2005, couvrant à la fois la continuation des **ICR** et les subventions aux communes pour réaliser les sens uniques limités.

Les autres mesures concernent les **synergies** à élaborer avec les transports en commun : la STIB, qui tout régional que soit l'opérateur jouit d'une certaine autonomie, et la SNCB dont le caractère fédéral donne encore moins de prise au plan.

Le point le plus intéressant, car le plus problématique, est sans doute celui du **stationnement des vélos**. Le Plan relève le manque flagrant de parkings couverts sécurisés où déposer son vélo. La rareté de ces installations à proximité des lieux de travail, de commerce et de loisirs se conjugue à leur (quasi) totale absence dans les quartiers d'habitation. Or, par rapport aux campagnes, les villes (et Bruxelles plus particulièrement au niveau belge) se singularisent par un nom-

bre plus élevé d'appartements, par la fréquence moindre des jardins ou garages, par la taille plus petite des habitations, tous éléments qui rendent plus difficile l'entreposage du vélo et plus nécessaire des possibilités de parking en voirie. L'objectif de compléter le réseau de parking « *avec une attention particulière pour les quartiers résidentiels fortement peuplés* » est donc louable car il rencontre un problème structurel freinant l'expansion du vélo en ville.

### Promouvoir

Le travail de promotion se retrouve peu ou prou dans les autres chapitres du Plan et plus spécialement dans le chapitre relatif à l'éducation. Le chapitre « Encouragement » ne contient qu'un item spécifique : la rédaction d'un plan

### Le Plan fédéral Vélo

Au mois de juin 2004, le Ministre de la Mobilité Bert Anciaux présentait son projet de Plan total fédéral Vélo<sup>2</sup>. Son successeur, M. Renaat Landuyt a indiqué poursuivre la réflexion sur ce plan. On y trouve 9 axes de travail au rang desquels la réglementation en matière de circulation, la réduction de la vitesse en voirie, l'intermodalité avec les transports en commun, les mesures fiscales, la sensibilisation, la communication et l'éducation, soit autant de pistes évoquées dans le plan régional ou susceptibles d'influer sur la politique communale

« **communication vélo** ». Du plan de communication à la communication, un peu de temps devrait s'écouler.

La communication et la promotion nous semblent essentielle dans la mesure où ce mode de déplacement est très faiblement utilisé à Bruxelles et qu'il pâtit d'a priori négatifs.

### Education

L'éducation porte sur trois catégories de personnes : les enfants, les adultes potentiellement vélocipédistes et d'autre part les usagers d'autres modes de transport.

La part belle est consacrée aux **enfants** (3 mesures) : brevet cycliste, actions centrées sur les écoles et ramassage scolaire participent en partie du volet sensibilisation et

promotion. On voit ici le rôle central dévolu aux écoles (communales entre autres). Ce premier public cible est important, car l'usage du vélo doit s'apprendre le plus tôt possible.

Cependant, il nous semble tout aussi important de travailler sur le public des **adultes** pour diverses raisons : tout d'abord, parce que ce sont eux qui définissent le choix modal du jeune (achat d'un vélo, d'un abonnement aux transports en commun... ou d'une deuxième voiture pour véhiculer les enfants) et que l'enfant ou l'adolescent associe souvent passage à la vie adulte et voiture (le rite du passage du permis, l'événement de l'achat de la première voiture). Ensuite, parce que la quantité de déplacements est plus importante auprès de la population adulte. Enfin parce que la politique de déplacements via les modes doux vise aussi à réguler les choix modaux en faisant baisser la « part de marché » des voitures, laquelle dépend des adultes. A l'égard de ce public se pose un problème structurel : nombre d'adultes dans les villes ne se sentent plus à l'aise en selle. Il faut donc leur apprendre

voire réapprendre à rouler ou encore les (re-)habituer à l'environnement urbain. Une (seule) mesure s'attarde donc à l'apprentissage au vélo, notamment pour les adultes.

Restera à voir si le budget 2005 de 860.000 € pour toutes les actions d'éducation suffiront à la réalisation des diverses actions citées.

### Réglementer

Outre au niveau régional la recommandation de la Commission vélo et la création d'une task force régionale transversale, on relève surtout la création, pour juin 2006, d'un **vade-mecum vélo** pour l'aménagement et l'entretien des infrastructures, tant au niveau régional que communal.

Au rang de l'articulation communes-Région, on relève encore la vo-



lonté de la Région d'intégrer un « module » vélo aux **conventions de mobilité**, futures mais aussi existantes. Le Plan propose d'ailleurs de consacrer 2005 à l'intégration de ce volet dans les 8 conventions existantes (Anderlecht, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Jette, Molenbeek, Watermael-Boitsfort et Uccle).

Le Plan entend également doter toutes les zones de police d'une brigade cycliste. Votre Association devrait d'ailleurs être associée à un travail dans ce domaine.

Au niveau purement réglementaire, la Région veut élargir le cadre des plans de déplacements à toutes les écoles (plans de déplacements scolaires) et fera pression au niveau fédéral pour introduire dans la loi une série de concepts.

### Conclusion

On peut se réjouir de l'arrivée de ce plan et de sa complémentarité avec les autres instruments élaborés ou en cours de rédaction. On peut aussi relever que le plan prend en compte certains problèmes structurels (le parking vélo dans les zones résidentielles, la mise en selle des adultes...) moins souvent évoqués. Reste à voir si les mesures proposées et les budgets affectés seront suffisants pour répondre aux défis relevés.

Dans l'ensemble, nous nous trouvons face à un « méta-Plan », soit un plan qui en annonce d'autres. Nous l'avons dit, ce document présente les lignes de la politique qu'entend suivre la Région. Sa mise en œuvre passera pour toute une série de mesures et par l'élaboration d'autres plans, opérationnels ceux-là : planning pour les pistes cyclables, bandes suggérées et fils rouges (été 2005), planning des sas vélo (printemps), étude sur l'embarquement des vélos dans les bus (fin de l'année), étude sur les points de location de vélos (premier semestre), master plan pour le stationnement (printemps), inventaire des SUL (printemps), plan d'entretien et plan de réfection, plan de communication vélo (été).

Autrement dit, vu la multitude des

études et plans opérationnels à mener, l'année 2005 sera une année de transition et de mise en place.

L'objectif final est 2009, soit quatre ans pour réaliser tout ce que les plans opérationnels auront mis en évidence. Au vu du nombre de mesures relevées, de la situation de départ somme toute peu brillante et de la complexité de ce qui touche à la mobilité, mieux vaut immédiatement retrousser ses manches.

### Info et Contacts

Le plan est téléchargeable sur <http://www.pascalsmet.be> > réalisations > Plan vélo

Pascal Smet a également présenté le 23 mars le Plan au Parlement bruxellois, à la Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics et des communications.

# FIETS VÉLO

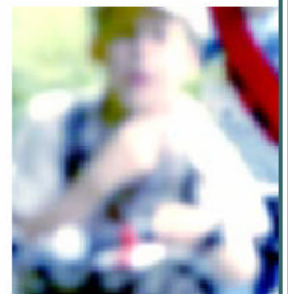
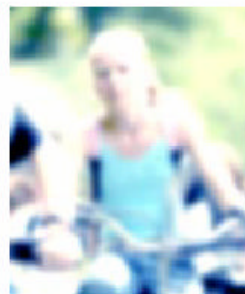
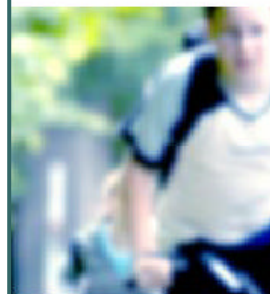
## beleidsplan / 2005-2009 / plan directeur

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Pascal Smet, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Région de Bruxelles-Capitale

Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics



# 01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

## Combien de plans de déplacement des entreprises en Région de Bruxelles-Capitale ?

Au 24 février 2005, 142 plans de déplacement ont été rentrés à la cellule de suivi IBGE-AED. Ces plans touchent 148.535 travailleurs, soit environ la moitié du nombre de travailleurs occupés dans des entreprises de plus de 200 personnes. La répartition des plans rentrés est reprise dans le tableau ci-dessous. (Source : Questions et Réponses - Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale - 15 mars 2005 (n°5))

Commune	Nombre de plans	Nombre de travailleurs concernés
Ville de Bruxelles	58	48.646
Etterbeek	7	25.488
Schaerbeek	8	10.716
Woluwe-Saint-Lambert	7	9.148
Anderlecht	14	9.124
Ixelles	10	8.745
Forest	2	6.635
Saint-Josse-ten-Noode	8	6.232
Molenbeek-Saint-Jean	4	5.620
Watermael-Boitsfort	3	3.884
Jette	2	3.681
Evere	7	3.435
Saint-Gilles	5	2.921
Auderghem	2	2.162
Uccle	4	1.674
Berchem-Sainte-Agathe	1	424
Ganshoren	0	0
Koekelberg	0	0
Woluwe-Saint-Pierre	0	0
<b>Total</b>	<b>142</b>	<b>148.535</b>

# Rues réservées au jeu ?

## Les multiples avantages d'un outil méconnu

Par Erik Caelen (AVCB)

**Après un long hiver humide, les premières fleurs éclosent et les jours se rallongent. Les enfants ont la bougeotte et demandent de pouvoir à nouveau jouer à l'extérieur. Pour les parents, la période des soucis commence: où pourront-ils laisser jouer leurs enfants en toute sécurité dans une région urbaine aussi complexe que Bruxelles ?**

Déjà vers la fin du siècle passé, la possibilité a été offerte aux communes de fermer certaines rues à la circulation en période de vacances scolaires afin d'y permettre le jeu des enfants: c'est ainsi que naquirent les rues réservées au jeu<sup>1</sup>.

Toutefois, nous devons constater que cette réglementation ne connaît pas le succès escompté. Rares sont les communes qui aménagent des rues réservées au jeu.

Au travers de cet article, nous passons en revue la réglementation et nous formulons quelques recommandations.

### Qu'est-ce qu'une rue réservée au jeu?

Selon l'article 2.36. du code de la route le terme "rue réservée au jeu" désigne une voie publique qui est temporairement et à certaines heures pourvue à ses accès de barrières sur lesquelles est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention "rue réservée au jeu".



### Les voitures peuvent-elles circuler dans une rue réservée au jeu?

L'article 22septies du code de la route définit les règles de circulation à respecter dans une rue réservée au jeu. *"Dans les rues réservées au jeu, toute la largeur de la voie publique est réservée pour les jeux, principalement des enfants. Les personnes qui jouent sont considérées comme des piétons; toutefois, les dispositions de l'article 42 du présent arrêté ne sont pas d'application"*. Ce dernier énoncé signifie que les piétons ne sont pas obligés de suivre les trottoirs, les accotements ou les parties de la voie publique qui leurs sont réservés. Ils peuvent donc également circuler sur la chaussée et ne sont pas tenus d'emprunter les passages pour piétons et de traverser perpendiculairement.

En principe, toute circulation motorisée est interdite dans une rue réservée au jeu: *"Seuls les conducteurs*

*des véhicules à moteur, habitant dans la rue ou dont le garage se trouve dans ladite rue, de même que les véhicules prioritaires visés à l'article 37, lorsque la nature de leur mission le justifie ainsi que les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ainsi que les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes et les cyclistes, ont accès aux rues réservées au jeu"*.

Les conducteurs ayant l'autorisation de circuler dans une rue réservée au jeu doivent respecter certaines règles, à savoir: *"Les conducteurs qui circulent dans les rues réservées au jeu doivent le faire à l'allure du pas; ils doivent céder le passage aux piétons qui jouent, leur céder la priorité et au besoin s'arrêter. Les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette si nécessaire. Les conducteurs ne peuvent pas mettre en danger les piétons qui jouent ni les gêner. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants"*.

### Comment une rue réservée au jeu doit-elle être aménagée?

Les exigences en matière d'aménagement d'une rue réservée au jeu sont définies à l'article 9.2bis du Code du Gestionnaire. La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit se trouver à un endroit où la vitesse est limitée à 50 km à l'heure.

Elle doit se trouver dans une rue ou un quartier à vocation prédominante d'habitation, sans circulation de transit et ne peut être empruntée par un service régulier de transport en commun.

Pendant les heures où la voie publique est signalée comme rue réservée au jeu, une infrastructure de jeux peut y être installée à condition de ne pas empêcher le passage des conducteurs autorisés à y circuler et des véhicules prioritaires.

La voie publique que l'on veut aménager en rue réservée au jeu doit être fermée temporairement chaque fois pendant les mêmes heures.

Des barrières doivent être placées en suffisance afin de délimiter clairement la rue réservée au jeu. Sur les barrières, un signal C3 et le panneau additionnel "rue réservée au jeu" sont fixés fermement.

Les heures pendant lesquelles la rue est instaurée comme rue réservée au jeu sont indiquées sur le panneau additionnel.

Les barrières sont placées sous le contrôle et la responsabilité du gestionnaire de voirie.

Les communes peuvent également formuler des critères complémentaires. Outre les dispositions légales, la commune de Borsbeek a édicté des critères complémentaires de sélection. Ainsi, il ne peut pas y avoir de parcs

1. Arrêté Royal du 9 octobre 1998, paru au Moniteur Belge du 28 octobre 1998.



ou de plaine de jeux à proximité de la rue réservée aux jeux, il ne peut pas y avoir des écoles dans le quartier, les commerces doivent rester accessibles et il ne peut pas y avoir de travaux routiers dans la rue réservée aux jeux pendant la période où la rue est fermée.

Certaines communes interdisent le stationnement dans la rue ou dans le tronçon de rue ou une rue réservée aux jeux a été instaurée. Mais ce n'est pas une obligation. En effet, les communes peuvent aussi bien autoriser le stationnement des riverains.

### Avantages et inconvénients d'une rue réservée au jeu

La rue réservée au jeu présente évidemment l'avantage de permettre aux enfants de jouer à l'extérieur en toute sécurité. Les enfants n'ont plus besoin de s'enfermer à l'intérieur pendant les beaux mois d'été parce qu'il n'y a pas de pleine de jeu dans les environs. Ils pourront joyeusement jouer dans la rue. Toutes sortes d'activités pourront également être organisées, telles qu'un jeu voire même un véritable barbecue de rue. Évidemment, cela signifie qu'une série de choses ne seront plus possibles pendant les heures dédiées. Dans une rue réservée au jeu, la circulation n'est pas permise, même celle vers les commerces, les cabinets des professions libérales (médecins, avocats etc.), les assistantes maternelles et la famille; la circulation des livreurs, médecins ou infirmières en visite à domicile n'est pas non plus possible à moins que ceux-ci disposent d'une autorisation obtenue auprès du gestionnaire de voirie. Les véhicules n'appartenant pas aux habitants de la rue doivent être stationnés en-dehors de la zone délimitée par les barrières. Une solution consiste à délimiter une section de la rue pour en faire une rue réservée au jeu, de manière à ce que la circulation reste toujours possible dans l'autre partie de la rue.

### Quelques considérations pratiques relatives à l'aménagement d'une rue réservée au jeu

Il est préférable, que l'aménagement d'une rue réservée au jeu ne soit **pas** imposé par l'administration communale. L'initiative doit émaner des habitants. Généralement, le problème réside dans le fait que les habitants ne connaissent pas la réglementation et qu'ils ne sont pas au courant de la possibilité de demander une rue réservée au jeu. Informer les habi-

tants de cette possibilité est donc un "must". Cela peut se faire entre autre en diffusant l'information par le biais du journal communal ou par d'autres canaux médiatiques.

Dans la plupart des villes flamandes (Louvain, Hasselt, Borsbeek, Evergem, Grammont) les demandes sont transmises via les parrains et marraines d'une rue réservée au jeu. Ces derniers sont des riverains qui s'occupent quotidiennement du placement et de l'enlèvement des barrières. Ils assurent également la surveillance de la rue et servent d'interlocuteurs pour le quartier. Durant toute la période, ils s'engagent à veiller au bon fonctionnement de la rue réservée au jeu (ils ne sont toutefois pas responsables d'éventuels accidents, la responsabilité civile continuant à s'appliquer). Dans certaines communes un contrat est conclu à cet effet entre les parrains et marraines et l'administration communale. En fonction de la commune, leur nombre varie entre 3 et 5 personnes par rue réservée au jeu.

Les communes ayant acquis le plus d'expérience en matière d'installation de rues réservées au jeu demandent également aux parrains et marraines d'effectuer une enquête préalable auprès des riverains. Lorsque celle-ci fait apparaître qu'une majorité des habitants est en faveur d'une telle rue, il est demandé aux services de police d'émettre un avis à ce sujet.

Ensuite, il revient au Collège des Bourgmestres et Échevins d'approuver l'aménagement d'une rue réservée au jeu. Comme pour toute mesure imposant une interdiction ou une obligation aux usagers de la route, le Conseil Communal doit ensuite également approuver un règlement complémentaire pour l'instauration d'une rue réservée au jeu. Un modèle d'un tel règlement peut être téléchargé sur le site de l'AVCB, à l'adresse suivante:

[http://www.avcb.be/mati/mob/regl/mob\\_circ.htm](http://www.avcb.be/mati/mob/regl/mob_circ.htm).

Finalement, l'administration communale peut, comme à Louvain, proposer une réception en début de période afin de remercier les parrains et marraines de leur dévouement.

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

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

*Avec le réchauffement climatique, le car wash de demain ressemblera peut-être à ça ? (source : <http://verquieres.free.fr>)*



# De Rome à Helsinki, la mobilité c'est Capitale !

Par Jean-Michel Reniers ([www.ucue.org](http://www.ucue.org))

**A l'initiative du Bourgmestre de Bruxelles de l'époque, M. Lucien Cooremans, l'Union des Capitales de l'Union Européenne (UCUE), est solennellement constituée, à l'Hôtel de Ville de Bruxelles, le 27 avril 1961. L'UCUE a pour but de maintenir des liens permanents entre les capitales européennes et de favoriser les échanges entre les habitants pour développer le sentiment vivant de la fraternité européenne. Cette organisation internationale dont les 25 capitales de l'Union Européenne sont membres mène des études, organise des rencontres et des actions tendant à promouvoir le progrès économique, social et culturel des citoyens des capitales de l'Union européenne.**

A l'occasion d'une assemblée générale, l'UCUE a choisi comme thème de discussion et source d'échanges d'idées et de bonnes pratiques : « Transport public et priorité aux piétons et aux vélos comme base pour la qualité de vie dans les Villes Capitales ». Le Moniteur se propose de revenir sur quelques exemples de politiques menées à l'étranger.

## A. Rome, le développement durable comme moteur stratégique (extrait du colloque)

La Ville de Rome a développé au cours des dernières années des efforts considérables en vue de résoudre ses problèmes de mobilité. L'ensemble des plans et programmes d'orientations stratégiques ont été définis par l'administration municipale et entrent dans le cadre des politiques mises en œuvre par la Mairie de Rome pour un développement du système des transports publics et de la mobilité basé sur des critères du développement durable. Dans ce cadre, la Mairie a développé un Plan d'Action Environnemental dont l'un des chapitres est consacré à la Mobilité, à la qualité de l'air et au bruit visant deux objectifs généraux : le droit à la mobilité durable et le droit à la santé.

Le choix de l'utilisateur est motivé par plusieurs facteurs et les éléments qui jouent en faveur du choix du moyen de locomotion privé sont multiples :

- la disponibilité d'une ou de plusieurs voitures par famille (cette disponibilité en rend l'usage plus attractant) ;

- le confort du voyage (presque tous les véhicules automobiles sont dotés de sièges confortables, de climatisation qui rendent le déplacement agréable à la différence du véhicule public qui généralement offre peu de confort à cause de l'affluence des passagers, de la station debout, de la mauvaise aération etc.) ;
- la liberté des horaires de départ (l'utilisateur peut partir quand il le veut sans dépendre des horaires de passage des véhicules publics collectifs) ;
- le service porte à porte (l'utilisateur n'a pas le désagrément de se rendre jusqu'à l'arrêt, parfois trop loin, et d'attendre le véhicule public parfois dans de mauvaises conditions climatiques, sur des trottoirs non appropriés) ;
- aucun changement (souvent nécessaire lorsqu'un utilisateur utilise les transports publics et qui influe négativement sur les temps de déplacement) ;
- gain de temps (même si cela ne se vérifie pas toujours dans la mesure où la pénurie de places de stationnement sur le lieu de destination engendre une perte de temps due à la recherche d'une place libre).

Toutes ces raisons poussent l'utilisateur à utiliser son propre véhicule tout en sachant qu'il trouvera des difficultés pour stationner, qu'il rencontrera des embouteillages et sera retardé. Il a également conscience qu'il va supporter des frais plus élevés – qui souvent ne sont pas pris en considération – par rapport aux tarifs des transports publics collectifs.

Pour inverser cette tendance, il faut intervenir simultanément à divers niveaux :

- améliorer les transports publics en intervenant sur le système, le réseau, la fréquence des passages, la proximité et l'accessibilité des arrêts, l'aménagement des arrêts (auvents, sièges), l'information auprès des usagers, le confort des véhicules ;
- améliorer les transports publics individuels comme le taxi, en baissant les tarifs, en augmentant le nombre de véhicules et éventuellement les points de stationnement (ce système de transport présente deux avantages considérables par rapport au transport privé : l'utilisation d'une seule voiture pour un nombre plus élevé de déplacements et de passagers et la nécessité d'un espace moindre pour le stationnement dans la mesure où les taxis peuvent se ranger en files parallèles sans qu'il leur soit nécessaire de disposer de voies de manœuvres) ;



*La mobilité version Commedia dell'arte*  
(source : <http://vaselli.free.fr>)

- faire payer le stationnement dans les rues en découpant la ville en plusieurs zones selon leur valeur culturelle et environnementale (dans chacune d'entre elles les résidents bénéficieront d'un tarif réduit tandis que les tarifs du stationnement des non-résidents seront proportionnels au nombre d'emplacements que la Mairie pourra rendre disponible) ;
- interdire au trafic de véhicules des non-résidents, seulement dans certaines tranches horaires, les zones de grande valeur (quartiers piétons et Zone à Trafic Limité, ZTL) qui font généralement partie des centres historiques.

Tandis que le troisième et le quatrième type d'intervention visent à réduire les déplacements via véhicules privés, les deux premiers tendent à les orienter vers les transports publics urbains.

La création de zones piétonnes et dans certains cas de ZTL, permet d'atteindre un autre objectif : préserver et réhabiliter des zones d'intérêt culturel, artistique, environnemental et commercial.

Pour transformer l'organisation actuelle de la mobilité urbaine, il est nécessaire d'adopter une stratégie d'ensemble qui tienne compte des multiples aspects qui influent sur cette dernière. Il faut donc rationaliser les transports publics, réaliser de nouveaux parkings, réglementer le stationnement, réglementer les tarifs etc.

L'amélioration du niveau de qualité de vie dans l'espace urbain du centre se réalise en diminuant les incursions de l'actuelle ZTL et en réorganisant des espaces pour les véhicules et les piétons dans le centre ville comme dans les zones limitrophes.

Les projets de réhabilitation du tissu urbain voient dans l'espace public une structure animée par des mouvements de personnes et de choses et seulement exceptionnellement, par ceux des véhicules.

### Des mesures draconiennes...

Depuis 1999 et le développement d'un Plan Général de Trafic Urbain (PGTU)<sup>1</sup>, la mairie de Rome a pris une série de mesures et développé de nombreuses actions pour réaliser ses ambitieux objectifs :

- **Mise en place d'un zonage définissant certains périmètres dans lesquels la circulation est limitée, voire interdite à certaines catégories de véhicules :**
  - ⇒ **zone à trafic limité dans le centre historique :** de 6 h 30 à 18 h, l'accès des véhicules est limité aux résidents et aux personnes autorisées. Le système de contrôle électronique des transits assure en partie le respect des mesures de limitation de la circulation (il ne contrôle toutefois que les accès aux portes électroniques). Il est nécessaire néanmoins de souligner l'importance du contrôle effectué par les agents de police car, faute de contrôle, tout plan d'organisation du trafic est destiné à l'échec.

## LES OBJECTIFS GÉNÉRAUX ET LES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

### Objectifs généraux

1. Droit à la mobilité durable (réduction de la consommation énergétique et des émissions de CO<sub>2</sub> ; réduction des émissions de polluants atmosphériques ; amélioration de la qualité de l'air)
2. Droit à la santé (réduction de l'exposition à la pollution acoustique ; développement de conditions favorables à la bonne santé de la population)

### Objectifs opérationnels

1.
  - a. Développement des transports publics
  - b. Réduction de la mobilité privée (auto et moto)
  - c. Développement de la mobilité privée alternative
  - d. Coordination des politiques intersectorielles
  - e. Limitation des flux de véhicules dans le centre ville
2.
  - a. Amélioration de la qualité de l'air
  - b. Réduction du bruit et des vibrations
  - c. Augmentation de la sécurité routière

⇒ **Zone « Ceinture ferroviaire » :** interdiction permanente de circuler pour les véhicules les plus polluants (essence et diesel ne satisfaisant pas à la norme Euro 1).

⇒ **Zone « verte » :** interdiction de circuler pour les véhicules les plus polluants pour prévenir les pics de pollution et éviter d'atteindre les seuils d'alerte.

- **Bollino Blu (timbre bleu) :** interdiction de circuler sur l'ensemble du territoire communal pour les véhicules n'ayant pas passé le contrôle annuel des gaz d'échappements.
- **Axes verts :** réorganisation de la mobilité grâce à la création de couloirs réservés aux transports publics, de zones de stationnement, d'une nouvelle réglementation pour les livraisons et enlèvements de marchandises et limitation de l'accès pour le trafic privé des non-résidents.
- **Piétonisation** de vastes zones du territoire communal, en particulier dans le centre historique.
- **Primes :**
  - a) Pour l'achat de **cyclomoteurs et motos** à faible impact écologique ;
  - b) Pour l'achat de **véhicules pour le transport des marchandises** à faible impact polluant
  - c) Pour l'achat et la transformation de véhicules fonctionnant au **G.P.L. et au méthane**.

1. Il s'agit d'abord d'un document de planification de la mobilité à long terme, mais c'est aussi une mesure d'application à court terme, capable d'indiquer immédiatement les nouvelles données du trafic dans un cadre de référence unitaire et organisé et dans une logique de système. Classification fonctionnelle des routes et réglementation routière sont les éléments du plan destinés à rationaliser l'utilisation des



- Réalisation de 26 **parkings d'échange** à proximité des nœuds du réseau de transport public pour un total 10 475 emplacements. La règle d'or du système de stationnement est très simple: plus on laisse l'auto loin et moins on paye. En deux mots, les parkings d'échange en périphérie sont plus avantageux que le stationnement payant de la zone péri-centrale. La Ville de Rome souhaite ainsi modifier le comportement des automobilistes en agissant sur l'aspect économique plutôt qu'à travers des interdictions. Les résultats sont positifs: chaque jour, au moins 10 000 automobiles stationnent dans les parkings d'échange. La gestion des parkings d'échanges est financée par les bénéfices du stationnement payant dans le centre.
- Attribution à des entités telles que les bureaux de l'administration, les associations d'utilité publique sans but lucratif, les entreprises dotées de *mobility manager* etc. de la flotte des **400 scooters électriques appartenant à la municipalité**.
- Réalisation de 13 **stations de recharge électrique** près des principales zones attirant le trafic et générant des demandes de déplacement.
- **Régénération eco-compatible du réseau des transports publics** : modernisation du parc de véhicules :
  - a) acquisition de véhicules diesel répondant aux dernières normes européennes ;
  - b) acquisition de véhicules électriques ou à pollution réduite (biogaz, GPL et hybrides) ;
  - c) création de lignes de trolleybus ;
  - d) prolongement et modernisation du réseau ferroviaire urbain, souterrain et de tramway.
- Création d'un fonds de pour l'attribution d'aides aux utilisateurs des services de **transport d'entreprise** récemment mis en place pour encourager les projets d'intégration aux réseaux de transport public existants (plans de déplacement domicile-travail, *car-sharing*, *car-pooling*).
- Introduction des **taxi-bus**.

#### **Et des résultats à la hauteur de leurs espérances...**

De 1999 à 2002, l'application des mesures prévues dans le domaine de la mobilité dont l'objectif précis était de réduire les émissions de polluants dans l'air, a produit des résultats dans le sens attendu :

- Les états d'alerte concernant le monoxyde de carbone et le dioxyde d'azote ne se manifestent qu'épisodiquement.
- Entre 1999 et fin 2002, la concentration de benzène dans l'air a diminué en moyenne de 34%, ce qui permet de respecter l'objectif de qualité dans trois des quatre

sites fixes de mesure et dans près de 80% du territoire communal contrôlé par des campagnes mobiles.

- Le fonctionnement des portes électroniques d'accès à la zone à trafic limité du centre ville a engendré une diminution de 20 % des transits de véhicules avec un bénéfice appréciable en ce qui concerne les émissions de polluants dans l'air.
- La limitation de la circulation pour les véhicules les plus polluants dans la zone interne à la ceinture ferroviaire, établie en 1999 et opérationnelle depuis 2002, a entraîné une modernisation rapide du parc automobile privé : 70 % de véhicules à essence catalysés en mai 2002 contre 50% en 2000. La ville de Rome s'aligne ainsi sur les autres villes du nord de l'Italie et se rapproche des autres capitales européennes.
- Les primes pour l'installation de systèmes à gaz ou à méthane ont permis de "sauver" quelques dizaines de milliers de voitures non équipées de pots catalytiques, ce qui constitue une expérience unique de reconversion de parc en Italie.

#### **B. Helsinki, de nombreux points communs avec la Région de Bruxelles-Capitale (extrait du colloque)**

La Ville d'Helsinki vise le maintien, au niveau le plus élevé possible, de la part des transports en commun dans les déplacements vers le centre-ville de Helsinki. L'objectif avéré est également d'accroître la proportion des transports en commun dans toute la ville. Au chapitre des déplacements en vélo, l'objectif vise son doublement. Les diverses mesures destinées à réduire les préjudices imputables au transport automobile porte, d'une part, sur les restrictions de la circulation des voitures individuelles et, d'autre part, sur la promotion des transports en commun, des déplacements piétonniers et de la circulation cycliste. Les diverses mesures sont complémentaires et elles influent sur les différentes formes de déplacement. Helsinki et l'administration de l'État ont adopté comme ligne de conduite que les transports en commun, le déplacement piétonnier et la circulation cycliste se confortent mutuellement et ne soient pas concurrents. Leur promotion générale fait contrepoids à la recrudescence des déplacements en voiture individuelle. La promotion du trafic piétonnier et de la circulation en vélo vise en outre à réduire les problèmes de santé publique résultant de l'utilisation excessive de la voiture.

Les changements démographiques survenus se sont traduits par des exigences variées sur le plan du développement du système de transports à Helsinki. En 1970, Helsinki comptait 524.000 habitants, en 1980 quelques 484.000 et aujourd'hui 560.000. Désormais, la ville sans les banlieues (downtown) compte environ 170.000 habitants et environ 200.000 emplois. L'accroissement de la population a eu lieu, principalement, dans les banlieues, mais l'objectif visé durant les 20 dernières années a été de construire également de nouveaux logements en ville, banlieues non comprises, ce

*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.

<b>NOM-PRÉNOM</b>	<b>ORGANISME</b>	<b>TÉL</b>	<b>FAX</b>	<b>E-MAIL</b>
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	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
Alain Solfa	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
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
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.36.24	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	02/536.02.17	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	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

qui constitue un important moyen de limiter la recrudescence du trafic automobile. L'effectif de la population de la région métropolitaine de la capitale (actuellement 970.000 habitants) et de ses environs n'a cessé de s'accroître, contribuant à une recrudescence de la circulation, essentiellement des voitures individuelles. En 2000, le nombre des voitures, à Helsinki, représentait: 277/1000 habitants en ville, 328/1000 dans les banlieues et 346/1000 dans la région métropolitaine de la capitale.

La ventilation des formes de déplacement, à Helsinki, est la suivante: voitures individuelles 37 %, transports en commun 32 % (à la limite du centre-ville 63 %), le déplacement à pieds (sans déplacements avec interconnexions) 24 % et les déplacements en vélo 7 % (en été env. 12 % et en hiver env. 1 %).

**La circulation automobile**

La circulation des voitures individuelles a été limitée en ville, et surtout dans le centre-ville, au moyen de la politique de stationnement. Le stationnement toute la journée a été restreint, tout particulièrement dans les zones du centre-ville administrées par la municipalité, lesquelles représentent environ 45% des places de stationnement dans le centre-ville. Les autorités se sont

néanmoins efforcées de garantir le stationnement des riverains et, en majeure partie, celui des clients. Les stationnements en bordure des trottoirs diminueront également, à l'avenir, au fur et à mesure de l'extension des espaces réservés aux piétons. Les autorités s'efforceront toutefois de maintenir quasiment au niveau actuel le nombre total de places de stationnement; les aires de stationnement en bordure des trottoirs appelées à être supprimées seront remplacées, à Helsinki, principalement par des stationnements souterrains. Afin de réduire la recherche inutile de places de stationnement dans le centre-ville, les aires de stationnement utilisent un système d'information en temps réel indiquant aux automobilistes les places vacantes.

Tout stationnement dans un lieu public du centre-ville est payant et la suffisance du nombre de places est régulée au moyen de la tarification.

La capacité des couloirs empruntés par la circulation des voitures individuelles n'a pas non plus été augmentée, depuis longtemps, dans le centre-ville et ses abords. Le volume de la circulation des voitures individuelles à la limite du centre-ville est quasiment resté le même durant les 20 dernières années, mais il a doublé à la limite de la ville.

Helsinki a pris des mesures énergiques pour améliorer la sécurité routière. Le principal moyen utilisé à cet effet a été la limitation de vitesse. La baisse des vitesses autorisées des véhicules, ramenée à 40 km/h au cours de la période 1987-92, dans toute la ville à l'exception des grandes artères, a considérablement réduit le nombre des accidents entraînant des blessures. Dans les espaces résidentiels, la limitation à 30 km/h a également été accrue ces derniers temps. Les limitations ont été renforcées, notamment au moyen de bourelets de ralentissement et de passages protégés surélevés ainsi que par d'autres mesures constructives. A l'avenir, l'objectif est d'utiliser la surveillance par caméras, dans la mesure où la législation le permet. Les restrictions en matière de transit sont appliquées depuis près de 30 ans, et le trafic lourd a été détourné, également en ville, afin d'éviter les espaces résidentiels.

### Les transports en commun

Depuis longtemps, Helsinki développe très fortement les transports en commun, comme en témoigne la forte proportion qu'ils représentent dans les modes de transport et la satisfaction des usagers.

L'offre des services proposés par la capitale dans ce domaine est très variée: tramways, bus, trains et métro. Tous ces modes de transport sont développés de manière coordonnée.

En ville, les tramways sont le principal mode de transport en commun. Leur circulation a été accélérée, notamment au moyen de bandes de circulation qui leur sont réservés, sur les grandes artères, et par des priorités réglées par des feux de la circulation. Leur confort et leur caractère attrayant ont en outre été améliorés par diverses mesures: mise en service de véhicules à plancher bas, panneaux d'affichages en temps réel, arrêts surélevés, nouveaux abris aux arrêts et billet de tram plus avantageux, dont l'achat est également possible par téléphone mobile.

Les autobus disposent de plus de 50 km de couloirs; une partie est réservée, toute la journée, aux bus et aux taxis, une partie est accessible aux transports de marchandises durant la journée, et une partie uniquement aux heures de pointe. Les premiers couloirs prioritaires réservés aux autobus furent mis en service dès les années 1970. Grâce à ces couloirs, la vitesse de déplacement des autobus, en ville, est même légèrement supérieure à celle des voitures individuelles. Le matériel roulant a également été développé et, en grande majorité, les autobus sont désormais des véhicules à plancher bas. La régie des transports de la capitale a également fait l'acquisition d'autobus utilisant le gaz en guise de carburant, afin de réduire les rejets de polluants. Les lignes de services spéciales et les lignes de nuit constituent une catégorie particulière de prestations. Une liaison régionale par autobus, sous la forme d'un semi-périphérique, rapide et à grande circulation, est en construction; elle fera place à de bonnes correspondances avec toutes les lignes d'autobus et de transport sur rail qu'elles recourent. Il est envisagé de

transformer ultérieurement cette liaison en mode de transport rapide sur rail.

Helsinki compte une ligne de métro (21 km et 16 stations), avec un embranchement à l'une de ses extrémités, financée dans sa presque totalité par la municipalité elle-même. Environ 160.000 usagers empruntent quotidiennement cette ligne, laquelle a eu une remarquable incidence sur la circulation des voitures individuelles. Les usagers s'en déclarent très satisfaits, mais aucun accord n'a été trouvé pour la prolonger vers l'ouest et la ville d'Espoo, limitrophe, ce qui s'est traduit par une recrudescence du trafic des voitures individuelles dans cette direction. L'objectif visé est une liaison par rail dans toutes les directions de l'agglomération; le métro est, présentement, le seul mode de transport qui y fait défaut.

La gare ferroviaire de Helsinki est située en plein centre-ville. La ligne principale, nationale, qui en part conduit à un embranchement à partir de la gare du



Transport en commun à Helsinki (source : <http://www.hel.fi>)

quartier de Pasila, situé à 3,5 km; de là partent la ligne dite littorale, d'où bifurque 3 km plus loin la ligne dite urbaine. Durant ces dix dernières années, les voies ont été vigoureusement développées, l'Etat assumant la majeure partie du financement requis. La ligne principale et la ligne littorale, jusqu'aux communes voisines, sont actuellement à quatre voies, dont deux pour les trains de banlieue. L'objectif visé était un mode de transport voisin du métro, sans pour autant que l'on ait pu entièrement aboutir, surtout au niveau des arrêts moins fréquentés. L'intervalle entre les trains varie, mais aux stations qui ont des correspondances, la fréquence des passages est de 4 à 8 min. aux heures de pointe et d'environ 10 minutes en-dehors de celles-ci.

### Le déplacement cycliste

Helsinki s'efforce, depuis 30 ans déjà, de promouvoir les déplacements cyclistes. Au début, l'objectif primordial était d'améliorer la sécurité de cette forme de circulation, mais bientôt un autre objectif est venu s'y ajouter: accroître celle-ci, pour des raisons de santé face à la recrudescence de la circulation automobile, et pour des raisons économiques et environnementales. La décision politique, claire, de favoriser la circulation cycliste, fut prise en 1994; l'exécutif municipal fixa alors comme objectif le doublement de ce mode de transport.



A cet égard, Helsinki a également un programme de doublement de la circulation cycliste; par ailleurs, il existe aussi une stratégie commune, pour la région métropolitaine de la capitale et un programme national qui s'inscrit dans la politique en faveur du déplacement cycliste.

L'alternative au déplacement cycliste, pour se rendre au travail, dans la région de la capitale est, plus souvent que la voiture individuelle, le transport en commun. Mais, dans la région de la capitale, la voiture individuelle est déjà, tout aussi souvent, l'alternative privilégiée; ailleurs dans la région de la capitale, cette dernière est, plus souvent que les transports en commun, l'alternative au déplacement cycliste.

La construction d'un réseau de pistes cyclables a constamment été le principal moyen de promouvoir le déplacement cycliste. L'objectif visé est que tant les enfants, les personnes âgées que les autres personnes qui ne sont pas habituées à la circulation puissent et osent se déplacer en vélo. Le réseau des pistes cyclables, à Helsinki, atteint environ 1000 km, dont la moitié en bordure des rues. On dénombre environ 250 passerelles et passages souterrains destinés au trafic non motorisé. Helsinki s'est efforcé de mettre en place un réseau de pistes cyclables assez dense et, pour l'essentiel, séparé des rues. Ce réseau distinct est commun avec les voies piétonnes et, de cette manière, il est également important pour la circulation piétonne; il sert tant les déplacements pour se rendre au travail que les déplacements de loisirs et contribue à accroître l'un et l'autre. Les pistes cyclables distinctes sont d'ailleurs, en majeure partie, des voies utilisées à des fins récréatives ou encore des passages dans des espaces verts, destinés également aux cyclistes. Par exemple, le Parc central - dit Keskuspuisto - est l'un des principaux itinéraires empruntés par les cyclistes pour se rendre à leur travail. Un réseau de pistes cyclables très dense est en construction dans les nouvelles zones urbaines, tandis que dans les zones plus anciennes on ne vise pas un réseau aussi dense. Durant les quinze dernières années, le réseau de pistes cyclables donnant accès à la ville et au centre-ville a également été construit, s'il reste que des lacunes subsistent.

Les autres mesures concrètes destinées à promouvoir le déplacement cycliste ont été, par exemple, l'aménagement de parcs à vélos dans le centre-ville et aux abords des gares et des stations de métro, et l'adoption d'une coloration rougeâtre pour distinguer les pistes cyclables du centre-ville. Un centre cycliste, pour le dépôt des vélos, leur location et leur réparation ainsi qu'un centre d'information sur le déplacement cycliste, est également à l'étude dans cette zone. Les administrations et les offices de la municipalité mettent déjà environ 700 vélos de service à la disposition de leurs employés. Les vélos sont notamment utilisés dans le cadre de l'action sociale et de la santé, pour effectuer les déplacements requis par les visites à domicile, pour la circulation dans les zones portuaires et pour se rendre en réunion et sur les chantiers. Le personnel d'entretien des espaces verts se déplace souvent en vélo plutôt qu'en voiture; pelles et râpeaux sont transportés

dans la remorque attelée au vélo. Dans le métro, le transport des vélos est librement autorisé et, dans les trains de banlieue, leur transport est facilité dans la mesure des places disponibles à cet effet. A Helsinki, des vélos municipaux, libérés au moyen d'une consigne, sont gracieusement mis à disposition; c'est le troisième été consécutif que cette formule est utilisée. L'entretien des vélos est à la charge de la régie des transports urbains.

Le principal moyen de favoriser le déplacement cycliste a été la carte des pistes cyclables; gratuite, révisée tous les trois ans, elle existe depuis 27 ans déjà. Sa distribution annuelle, dans la région métropolitaine de la capitale, représente un taux moyen de 0,1 carte/habitant. En outre, des brochures variées, relatives aux itinéraires recommandés, ont été publiées; on en trouve également une partie sur l'Internet. La municipalité travaille aussi à la mise en place d'un groupe de travail, commun aux différentes administrations, pour la promotion du déplacement cycliste.

### **La marche à pied**

Le déplacement à pieds a été favorisé, ces dernières années en augmentant les espaces piétonniers et en améliorant leur agrément. De concert avec les commerces, la municipalité a aménagé dans le centre-ville quelques tronçons de trottoirs, chauffés en utilisant l'eau de retour du chauffage urbain; d'autres sont en cours de réalisation. En plus de l'amélioration du confort, ces aménagements permettent de réaliser de considérables économies sur les dépenses d'entretien et de nettoyage.

Helsinki compte aussi tout un réseau d'itinéraires de plein air; en majeure partie éclairé, il est également indiqué sur la carte des pistes cyclables, ce qui contribue à accroître les déplacements piétonniers.

Le souci d'améliorer la sécurité des déplacements piétonniers a également visé à permettre aux enfants d'aller par eux-mêmes à l'école plutôt que d'y être conduits en voiture par leurs parents. C'est là une des raisons pour lesquelles beaucoup de passerelles et de passages souterrains sont construits, à Helsinki, pour les piétons et les cyclistes.

Voici un an, un programme qui s'inscrit dans le cadre d'une politique en faveur du piéton a été parachevé en Finlande, et la municipalité s'efforce d'intensifier le marketing du déplacement piétonnier. Le sablage des trottoirs en hiver a été intensifié, au cours des dernières années, et un vaste projet destiné à supprimer les divers obstacles constructifs au déplacement piéton, tout particulièrement des handicapés moteurs, est en cours.

**Retrouvez d'autres expériences étrangères en consultant le document « Transport public et priorité aux piétons et aux vélos comme base pour la qualité de vie dans les Villes Capitales », disponible à l'adresse internet suivante : [www.ucue.org](http://www.ucue.org)**

## 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
18 septembre 2005	<b>En Ville sans ma voiture</b>	Info : <a href="mailto:philippe.mertens@ieb.be">philippe.mertens@ieb.be</a>
28 au 30 septembre - Bruxelles	<b>XXème congrès Belge de la Route</b>	Info : <a href="http://www.congresbelgedelaroute2005.be">www.congresbelgedelaroute2005.be</a> - e-Mail: <a href="mailto:info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be">in-fo@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be</a>
9 et 10 novembre - Paris	<b>XXème conférence annuel du réseau Polis</b> : '15 years of innovation in local and regional transport: good practice; new trends and challenges; the way ahead"	Info : <a href="http://www.polis-online.org">www.polis-online.org</a>

## Sécurité routière sur les routes régionales en Région de Bruxelles-Capitale

Par Hinko Van Geelen (Iris Consulting)

Un objectif important dérivé des États Généraux de la Sécurité Routière de la Région de Bruxelles-Capitale consiste à améliorer sensiblement la sécurité routière à certains carrefours ou endroits situés sur les routes régionales. Afin de réaliser cet objectif, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale a lancé un appel d'offre général visant à supprimer 60 endroits et/ou tronçons de route (200m) dangereux.

Le consortium Iris Safe composé de Iris Consulting,

DHV, A+D Engels et le groupe Libost a remporté le contrat et démarré les travaux le 17 janvier 2005. Le contrat s'étend sur 12 mois. Cette période se répartit en quatre phases avec un mois d'intervalle entre chaque, consacré à la prise de décision.

L'étude est encadrée par un comité d'accompagnement composé de personnes appartenant à Iris Safe, à la Direction de la Politique des Déplacements et à la Direction de la Régie des Routes de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements ainsi qu'au Cabinet du Mi-

Sarah, 8 ans.  
Pour toujours.

Ralentissez pour nous.

Les AP | [jesuispour.be](http://jesuispour.be) | IBSR

Source : IBSR

nistre Smet et à l'IBSR. L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale est invitée à se joindre ponctuellement à des réunions du comité d'accompagnement.

Ci-après nous donnons une description succincte des différentes phases de l'étude.

### **Première phase: Dépistage global des points dangereux**

Dans la première phase, Iris Safe dresse l'inventaire des points et tronçons dangereux en se basant tant sur les statistiques que sur l'expérience des experts de la circulation et des principaux acteurs concernés. On opère une distinction entre 4 types d'endroits: ceux présentant une accumulation d'accidents, ceux présentant des sinistres, ceux présentant une insécurité structurelle ainsi que les endroits à haut risque. Concernant les deux premières catégories, on se base sur le listing d'accidents le plus récent de l'INS datant de l'année 2002.

Sont considérés comme présentant une accumulation d'accidents, les endroits où se sont produits 2 accidents avec tués ou blessés graves ou au moins trois accidents avec blessés légers.

La catégorie des endroits à sinistres a été créée afin d'attirer l'attention sur des accidents impliquant un certain type d'usagers de la route. Cette approche est en adéquation avec la politique visant à renforcer la perception des usagers de la route vulnérables. Sont considérés comme groupes vulnérables: les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes.

Les endroits à insécurité structurelle sont des endroits désignés par les experts de la circulation. Ces catégories font l'objet d'une collaboration avec le IBSR et les zones de police. La recherche existante en matière de sécurité routière est prise en compte dans cette catégorie.

La quatrième et dernière catégorie est celle des endroits à haut risque. Il s'agit d'endroits jugés par les acteurs concernés comme présentant

un degré élevé d'insécurité. Il leur sera demandé d'indiquer ces endroits sur une carte. Lors d'un workshop ils auront la possibilité de les commenter.

Ensuite, le long inventaire est ramené à une liste de 60 points ou tronçons dangereux. A l'intérieur des quatre catégories, le degré de priorité et les classes sont définis. En ce qui concerne les endroits à accumulations d'accidents et à sinistres, Iris Safe établit un classement en fonction de la gravité de l'accident. Le classement des endroits à insécurité structurelle est déterminé en fonction de la validité de la recherche existante en combinaison avec le nombre d'incidents signalés à un endroit donné. Les endroits à haut risque sont classés notamment en fonction de la problématique de vitesse et du non respect systématique du code de la route.

La classification s'effectue sur la base de scores attribués par rapport à l'apparition dans une ou plusieurs catégories. Chaque catégorie reçoit un nombre de points prédéterminé. Le score le plus élevé est attribué lorsqu'un endroit apparaît dans les quatre catégories.

Sur base de la liste ainsi obtenue, 100 endroits sont sélectionnés, 40 de plus que le nombre à analyser et améliorer. Ceci est lié au nettoyage de la liste. Ce nettoyage s'opère en fonction d'une série d'éléments, dont la faisabilité (technique/financière ...), les réaménagements récents etc.

Les 60 endroits retenus sont répertoriés sur le terrain à l'aide d'une check-list. Une note contenant un descriptif de la situation actuelle est établie pour chaque endroit.

### **Seconde phase: Dépistage global des points dangereux**

Dans une seconde phase, les 60 points retenus sont analysés. Deux méthodes sont disponibles à cet effet: l'analyse des accidents et l'observation sur le terrain.

Pour l'analyse des accidents, la méthode AAAR (Approche Accumulation Accidents Routiers) est préconisée. D'après cette méthode on émet des hypothèses sur des causes

possibles d'accidents. Sur place, on vérifie si les hypothèses émises sont suffisamment fondées, en examinant les principales causes d'accidents. Ensuite, on élabore par déduction des propositions de mesures possibles en relation directe avec les causes constatées.

L'analyse des accidents peut être appliquée lorsqu'on dispose de suffisamment de données chiffrées (nombre d'accidents sur une période de quelques années). Si les données sont insuffisantes, on remplace la méthode AAAR par une observation sur le terrain. Cette technique est fondée sur une observation de conflits consistant à rechercher certains aspects du comportement des usagers de la route entre eux ou de ceux-ci vis-à-vis de leur environnement routier (ayant une incidence sur la sécurité routière).

Les analyses et observations sont commentées avec des responsables des zones de police et de l'IBSR. Leurs conclusions et commentaires débouchent sur la démarche à suivre en vue d'une solution.

### **Troisième phase : Projet - Propositions de solutions**

Dans la troisième phase de l'étude, un catalogue d'exigences est élaboré en veillant à l'uniformité et aux lignes directrices du projet. Les mesures imaginées doivent inciter à un comportement routier adapté et souhaité. Un test de faisabilité doit être effectué. Le consortium se concentre sur la faisabilité financière (en fonction du programme d'investissement), spatiale, routière et sociale.

Consécutivement au test de faisabilité, un avant-projet est élaboré pour chacun des 60 endroits, indiquant les différentes mesures à appliquer. Les propositions peuvent varier en nature et en intensité; il peut par ex. s'agir de la modification de la signalisation routière ou de la réglementation relative aux feux de signalisation, de l'élargissement des trottoirs ou de l'implantation de dispositifs surélevés, de la modification du profil routier ou d'un réaménagement complet.



### **Quatrième phase : Accompagnement de l'administration lors de l'exécution**

La dernière phase de la mission comprend l'accompagnement de l'administration lors de l'exécution des mesures proposées. Il peut prendre différentes formes telles que l'élaboration de plans de projet, ou de plans de coordination de sécurité, l'établissement de la réglementation relative aux feux de signalisation... Le contenu exact dépendra des propositions et fera l'objet de la prise de décision consécutive à la troisième phase.

### **Épilogue**

Afin d'aborder l'étude dans son ensemble, le consortium Iris Safe élabore des méthodologies en concerta-

tion avec les acteurs politiques les plus importants. Les endroits présentant une insécurité sont systématiquement déterminés et l'on propose des solutions pour 60 points sélectionnés. L'accent est mis sur les routes régionales, en accordant une attention toute particulière à l'analyse des accidents sur le terrain et aux usagers de la route les plus vulnérables. Par le biais de cette étude, la Région espère apporter une contribution substantielle à la sécurisation des routes régionales.



### **Contact:**

Iris Consulting  
Kazernestraat, 45

1000 Brussel

Tel.: 02/289.16.00

Fax : 02/289.16.99

E-mail : [info@irisconsulting.be](mailto:info@irisconsulting.be)

## **Un centre interuniversitaire... ...au service de la mobilité**

**Par Xavier Tackoen (CIEM)**

**Créé en 2000 suite à la volonté des universités francophones de s'associer dans le domaine des transports et de la mobilité, le Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité (CIEM) est devenu aujourd'hui un interlocuteur incontournable des questions de mobilité. En effet, le CIEM regroupe huit institutions universitaires belges et compte parmi ses membres des grands spécialistes en matière de transport et de mobilité.**

Conscient de la nécessité d'une mobilité durable et des enjeux d'une prise de conscience de nos modes de déplacements actuels, le CIEM s'est donné comme objectif de s'ouvrir davantage vers le monde extérieur et de mettre à la disposition de toute personne ou organisme l'expertise et les connaissances des universités. Les missions du CIEM sont de plusieurs types : l'enseignement, la recherche, la coopération et la documentation.

### **Un enseignement spécialisé**

Le CIEM a mis en place des formations spécialisées en gestion des transports et de la mobilité destinées tant aux étudiants qu'aux professionnels.

Le **D.E.S. (Diplôme d'Études Spécialisées) interuniversitaire en gestion des transports** diplôme chaque année une vingtaine d'étudiants issus non seulement des pays européens mais également d'Afrique,

d'Asie ou d'Amérique Latine. Ce programme interuniversitaire à horaire décalé s'étend sur une année académique et a pour objectif de donner aux candidats une vision globale et multimodale du secteur des transports en accordant une attention particulière à l'aménagement du territoire et à la planification des systèmes de transport. Il tient compte des défis à relever non seulement dans les pays occidentaux mais également dans les pays en voie de développement. Le programme compte quelque 450 heures de cours et études de cas pratiques et est complété par un cycle de conférences ouvertes au grand public ainsi que par une série de visites techniques en Belgique et à l'étranger. Les professeurs et intervenants proviennent de toutes les universités partenaires du CIEM et de sociétés et organismes actifs dans le secteur des transports.

*Participez gratuitement aux conférences et visites techniques !*

[www.ciem.be](http://www.ciem.be)

Le **Certificat en gestion de la mobilité** est quant à lui une formation nouvelle en Belgique et particulièrement innovante. Destinée à toute personne impliquée de près ou de loin dans la réalisation de plans de mobilité, elle offre aux participants la possibilité d'acquérir une réelle expertise d'une gestion durable et intégrée de la mobilité. Qu'il s'agisse d'un plan de déplacements d'entreprise ou d'un plan communal de mobilité, toutes les étapes nécessaires à la réalisation d'un projet de



Le CIEM, situé sur le campus du Solbosch (Source : CIEM)

mobilité y sont abordées et généreusement illustrées par le biais d'études de cas belges et étrangères. La communication, élément clé de la réussite de tels projets, y est amplement détaillée. Les intervenants sont issus de nombreuses institutions largement reconnues pour leur expérience en matière de mobilité (universités, ministères, bureaux d'études, sociétés de transport, organismes de promotion, ...).

### **Une expertise en matière de recherche**

Le CIEM a réalisé de nombreux projets d'assistance et de conseil destinés non seulement aux pouvoirs publics mais également aux entreprises. De par son caractère interuniversitaire, le CIEM dispose de spécialistes dans de nombreuses disciplines et est apte à fournir des études satisfaisant aux standards académiques internationaux. Parmi les projets récents, on recense une série d'études tant dans le domaine du transport ferroviaire, qu'aérien, fluvial ou maritime.

### **La coopération au développement, un axe fort**

Depuis sa création, le CIEM a estimé très important d'agir en faveur de la coopération avec les pays du Sud. Une

douzaine d'étudiants des pays en développement suivent chaque année notre D.E.S. interuniversitaire en gestion des transports grâce au soutien de la Commission Universitaire belge pour le Développement (CUD). Par ailleurs, plusieurs Projets Interuniversitaires Ciblés (PIC) ont permis la création de centres ou instituts similaires au CIEM au Vietnam, en Tunisie et au Sénégal entre autres.

« le CIEM regroupe huit institutions universitaires belges et compte parmi ses membres des grands spécialistes en matière de transport et de mobilité »

La coopération ne se limite cependant pas aux actions de formation spécialisée car le CIEM participe également à l'organisation de nombreux colloques et conférences aussi bien en Belgique qu'à l'étranger.

### **Un centre de documentation ouvert au public**

Le CIEM dispose d'un centre de documentation riche de plusieurs milliers de livres, documents, études et magazines spécialisés. Qu'il s'agisse d'une étude ou d'un article, vous y trouverez certainement des informations très utiles. Une documentaliste vous y accueille tous les jours de la semaine de 14h à 17h ou sur rendez-vous.

**Contacts: [info@ciem.be](mailto:info@ciem.be)**

**[www.ciem.be](http://www.ciem.be)**

**50, avenue F.D. Roosevelt (CP 194/7)**

**1050 Bruxelles**

**Tél : 02/650.39.33**

**Fax : 02/650.27.83**



# Mise en œuvre d'un réseau piétonnier sécurisé PMR à Watermael-Boitsfort

**Par Anne Dirix (Echevine de l'Urbanisme, de la Mobilité et des Travaux Publics, Commune de Watermael-Boitsfort)**

Suite à l'étude réalisée par Tekno et AMT Concept, la Commune de Watermael-Boitsfort mettra progressivement en œuvre un réseau piétonnier sécurisé pour les personnes à mobilité réduite. En forme de boucle, l'itinéraire que nous avons déterminé avec les bureaux d'études permet de relier les principaux pôles d'activités – administratifs et commerciaux – du centre de Boitsfort.

La mise en œuvre de cet itinéraire sécurisé illustre la volonté de ce Collège d'inverser la conception de la mobilité au profit des « usagers faibles », dans le cadre de la Convention Mobilité de la Région, en donnant la priorité à la sécurisation des déplacements piétons, des PMR, des cyclistes, etc.... Chaque aménagement de voirie, à quelque endroit de la Commune que se soit, est désormais pensé en termes d'accessibilité PMR.

Les bureaux d'études ont conçu cet itinéraire dans la perspective d'une autonomie complète des personnes en chaise roulante et des personnes aveugles ou mal-voyantes mais aussi des mamans avec poussette ou des personnes âgées.... Il nous permet d'avoir une vision globale des – nombreuses – problématiques auxquelles sont confrontées les PMR et qui nécessitent d'être corrigées : trottoirs trop étroits ou dégradés, revêtements inadéquats, traversées inadaptées, manquant ou inconfortables, mobilier ou accessoires entravant les déplacements et/ou inaccessible, absence de lignes guides...

Bien sûr, il ne sera pas possible de tout améliorer en un jour, pas même en un an, d'autant que Watermael-Boitsfort, en tant que commune de la deuxième couronne, ne dispose pour cela d'aucune aide régionale ou

fédérale. De plus, les réalités de terrain ne sont pas toujours simples. Il peut s'agir du passage d'un bus, qui entraîne des contraintes particulières concernant l'adaptation des traversées piétonnes ou encore des implications concrètes que pourraient susciter tel ou tel aménagement. L'élargissement des trottoirs peut, par exemple, entraîner des problèmes de stationnement et donc l'opposition des riverains et des commerçants... Face à ces contraintes, nous avons donc fait le choix de mettre en œuvre le projet de façon progressive.

Certains aménagements ou réparations sont déjà prévus ou pourront être réalisés assez rapidement, par les ouvriers communaux, dans le cadre de l'entretien courant des voiries, comme par exemple

les réparations des dégradations, le déplacement du mobilier entravant les lignes guides naturelles, l'implantation de lignes de repérage podotactiles, etc....

D'autres devraient être réalisées à moyen terme : élargissement et oreilles de trottoirs, abaissement des bordures, traversées piétonnes, plateaux surélevés...

L'intérêt de cette étude est aussi de tisser un fil conducteur entre les différents projets qui affecteront le paysage boitsfortois dans les mois et années à venir, dans le cadre des objectifs du Plan Communal de Mobilité :

- Le chantier de prolongation du tram 94, qui a démarré en avril 2005, sera l'occasion de ralentir la circulation automobile, d'adapter la traversée du boulevard aux PMR (et aux piétons en général !) et de rendre les arrêts des transports en commun accessibles à tous.
- La suppression du terminus du tram et la construction prévue d'un nouveau bâtiment dévolu à la zone de police nous permettent de repenser globalement l'aménagement de la place communale, dans une perspective d'accessibilité maximale des PMR. Nous travaillons actuellement sur un projet de certificat d'urbanisme, dont l'un des objectifs sera d'assurer une liaison piétonne entre les deux rives du boulevard, par la création d'un large espace ouvert devant la maison communale.



*Les déplacements des PMR s'apparentent souvent à un véritable parcours du combattant (source : Tekno)*



- La concrétisation du schéma directeur zones 30 permettra de matérialiser des traversées piétonnes adaptées aux PMR.

D'autres aménagements nécessiteront une concertation avec d'autres acteurs publics ou privés, comme la Région (voiries régionales), la STIB (arrêts de transports en commun), Belgacom (cabines téléphoniques), la Poste (boîtes aux lettres), et bien entendu les riverains, les associations actives dans le secteur des personnes handicapées et les commerçants (amélioration de l'accessibilité des exploitations commerciales).

L'adaptation des bâtiments communaux suit également son cours. La création d'une rampe d'accès à la Maison Haute, le bâtiment qui abrite les services administratifs communaux, a déjà été réalisée.

On le voit, la concrétisation de cet itinéraire sécurisé n'est pas une mince affaire, mais notre détermination reste entière. Le handicap ne se limite pas à la partie la plus visible dans la ville, celle des fauteuils roulants ou des personnes aveugles ou malvoyantes. Nous sommes tous concernés. Les personnes âgées, les invalides temporaires, les femmes enceintes, les mamans et leur poussette, les voyageurs avec des valises...se voient également opposer des obstacles à la circulation dans l'espace public...En fait, près de 13% des individus de plus de 20 ans se déclarent être gênés dans leurs déplacements hors de leur logement ou incapables de se déplacer seuls !!

**Contact :** [mbrackelaire@wb.irisnet.be](mailto:mbrackelaire@wb.irisnet.be)



*L'accès aux bâtiments communaux devra lui aussi être adapté (source : Tekno)*

## Le Service public fédéral Mobilité et Transports déménage

Dans le courant des semaines et mois à venir, une grande partie des services du SPF Mobilité et Transports s'installera au City Atrium, un nouveau bâtiment situé à côté de la Gare du Nord à Bruxelles. La nouvelle adresse:

**SPF Mobilité et Transports  
" City Atrium "  
56, rue du Progrès  
1210 Bruxelles  
Tél. 02/277 31 11**

Le déménagement offre l'avantage du regroupement, sur un site unique, des différentes entités du SPF et par conséquent d'un meilleur accueil et un service plus intégré. Le déménagement des différentes entités s'échelonnait du 18 avril jusqu'au 30 juin. Les différents services intégreront le City Atrium selon un planning préétabli, repris dans le tableau ci-dessus.

Date	Services
18 avril	le service logistique
19 avril	le service social le centre de documentation
22 avril	le service d'encadrement Technologie de l'Information
3 mai	la cellule d'appui du Président et la cellule d'Audit
10 mai	le service d'encadrement Personnel et Organisation
12 mai	le service d'encadrement Budget et Contrôle de la gestion
17 mai au 10 juin	la Direction générale Mobilité et Sécurité routière (y compris la DIV)
14 et 15 juin	la Direction générale Transport maritime
20 juin au 30 juin	la Direction générale Transport terrestre

Attention :

- Seules **la Direction générale Transport aérien** et **la Direction Infrastructure de Transport**, en charge de l'Accord Beliris, n'intégreront **PAS** le nouveau bâtiment.
- Jusqu'à nouvel ordre, **le service juridique du département** ne déménage **PAS**. L'adresse du service reste donc Rue d'Arlon 104 à 1040 Bruxelles.

**Contact:** [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)

## Colloque vélo et communes

### Premier état des lieux bruxellois

**Par Pierre-Jean Bertrand (AED)**

**Une petite centaine de personnes s'était réuni le 19 avril dernier pour participer au 1<sup>er</sup> colloque vélo et communes qui a comme objectif d'offrir chaque année aux communes et aux bureaux d'étude une série d'expériences et d'informations utiles pour soutenir un engagement communal en faveur des cyclistes urbains.**

Les séances plénières ont permis à chacun de faire sa moisson d'informations.

Le plan directeur vélo du Gouvernement bruxellois auquel le Moniteur de la Mobilité consacre par ailleurs un article dans ce numéro, fut présenté pour la 1<sup>ère</sup> fois à un large public.

#### Le vélo à Gand

La présentation de la ville de Gand a fait rêver plus d'un défenseur de l'usage du vélo en ville.

Il ressort de cet exposé que le succès de Gand est surtout dû à la mise en œuvre d'un plan global de mobilité avec des actions fortes pour diminuer concrètement l'usage de l'automobile en ville (boucles, zone 30 priorité transports publics, aménagements pour les cyclistes) qui ont été mises en

œuvre en même temps qu'une politique en faveur des vélos.

#### Les causes des accidents sous la loupe

Un exposé sur l'accidentologie des cyclistes quotidiens de 1998 à 2000 dans notre Région par l'IBSR, issu d'une recherche toujours en cours, a montré combien les carrefours restent les lieux les plus dangereux

*Vous pouvez retrouver les exposés de ce colloque sur le site vélo de la Région : [www.velo.irisnet.be](http://www.velo.irisnet.be)*

pour les cyclistes, entre autres les grands giratoires et les grands carrefours à feux sans aménagement de zones avancées pour cyclistes.

#### La coopération comme ligne de conduite

La province du Brabant flamand a présenté son réseau d'itinéraires fonctionnels et récréatifs pour rappeler à tous qu'on doit penser, quand on fait des aménagements, à leur prolongement dans la Région voisine et que les cyclistes demandent un itinéraire confortable, sûr et continu quel que soit le gestionnaire de voirie. Il est dès lors impérieux que les communes de 2<sup>ème</sup> couronne prennent contact avec les

communes flamandes voisines pour assurer la bonne connexion des ICR.

Dans ces zones où les transports en commun ne peuvent pas répondre à une demande dispersée, le vélo peut devenir un atout soit pour rejoindre un mode de transport plus performant, soit pour rejoindre les zones de bureaux en 2<sup>ème</sup> couronne.

Très instructif est le destin de la ligne 160 Bruxelles-Tervuren qui d'itinéraire récréatif devient bien souvent un itinéraire fonctionnel en dehors des temps de loisir.

Le bureau « Dessin et Constructions » nous a présenté les aménagements réalisés pour mieux rattacher cette promenade aux quartiers traversés et le projet de prolongation de celle-ci jusqu'à la station de métro Delta.

#### Des expériences pratiques

Pour clôturer ce colloque, le commissaire Michaux a démontré une fois encore combien le vélo est un outil de travail très performant en milieu urbain dense : rapidité, proximité, efficacité sans compter les retombées très positives sur la santé physique et morale des policiers cyclistes.

#### Des ateliers pour mieux comprendre

Six ateliers se sont penchés sur des problématiques pratiques comme les plans de déplacements d'entreprise et les PCM, les parkings vélos, les marquages, l'itinéraire cyclable communal, les SUL, le brevet cycliste.

#### Conclusion

En clôturant ce premier colloque, le Ministre Pascal Smet a apporté son soutien total à tous ceux qui sont partie prenante pour lancer une dynamique en faveur du vélo dans leur commune.

Prochain rendez-vous le 14 mars 2006.



Source : <http://www.provelo.org>

# Observatoire du vélo à Schaerbeek... ...bien plus que des chiffres !

**Cet article a fait l'objet d'une première parution dans « Ville à vélo », n°116 de janvier-février 2005.**

**Par Luc Degraer (GRACQ)**

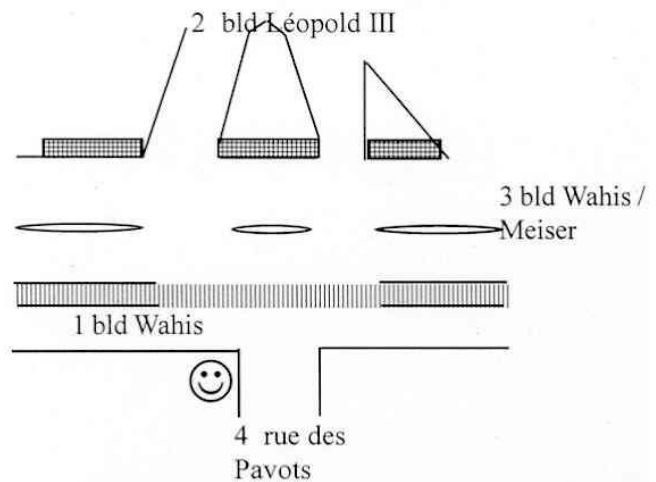
**Un observatoire du vélo est un outil indispensable pour évaluer les effets de la politique menée en cette matière. La création de pistes cyclables, de parking, les campagnes de sensibilisation n'ont de sens que si le nombre de cyclistes augmente...**

En été 2001, notre section a signé avec la Commune une convention intitulée *Observatoire du vélo à Schaerbeek*. L'objectif de cette convention était d'observer scientifiquement les déplacements à vélo sur le territoire de la Commune au même titre que Pro Velo est chargé de comptabiliser les cyclistes passant à des points stratégiques pour la Région de Bruxelles-Capitale. Comme Pro Velo n'avait qu'un point de comptage sur Schaerbeek, il convenait de multiplier les points d'observation.

Ainsi, un jour de semaine de la deuxième quinzaine des mois impairs, pour autant que les conditions météorologiques soient favorables à la pratique du vélo, nous comptabilisons les cyclistes qui passent à six carrefours entre 7h30 et 8h30 : n°1, la place Dailly (proche de l'ICR Apetite rocade) ; n°2, le rond-point Deschanel (ICR 11 et A) ; n°3, boulevard Lambert / rue Navez (proche des ponts Teichmann et Van Praet sur l'ICR 11) ; n°4, avenue Latinis / avenue Gilisquet (ICR 12A) ; n°5 boulevard Léopold III / boulevard Wahis (ICR 12B) ; et, n°6, la place Liedts (ICR 10 et A).

Nous avons établi, avec les différents volontaires, une façon de comptabiliser et de transcrire les observations.

gné d'un enfant sur un siège, vient de la voirie numérotée 3 et s'engage dans la voirie numérotée 2.



## Première année de référence

Les premiers résultats indiquent une variabilité en fonction de la saison. Ils nous apprennent l'importance du nombre de cyclistes qui passent aux différents endroits sélectionnés, la proportion hommes/femmes, adultes (et adolescents)/enfants, les flux selon leur importance dans chaque carrefour.

Ainsi, à la place Dailly, l'axe Chazal-Brabançonne est plus souvent pratiqué que la chaussée de Louvain qui est une voirie régionale très peu aménagée pour les cyclistes (4 carrefours/14 avec sas pour 2 roues – ZAC – sur une longueur de quelque 3,5 km). Au rond-point Deschanel, c'est le tracé de l'ICR 11 (Deschanel-Voltaire) qui prime, et sur les grands boulevards, le flux de cyclistes le plus important est parallèle à celui des voitures.

Bien sûr les lieux de comptage ne sont pas les seuls carrefours où il passe des cyclistes.

Pour des raisons budgétaires, la Commune n'a pas reconduit la convention, mais après une interruption durant l'hiver 2003, nous

Type de cycliste	Provenance	Direction
h = homme ; h2 = homme + enfant sur siège		
f = femme ; f2 = femme + enfant sur siège		
e = enfant de moins de 12 ans		
F	1	3
H2	3	2

Le tableau ci-dessus illustre un comptage effectué au carrefour boulevard Léopold III/boulevard Wahis (n°5 sur le plan de la voirie). Mis en regard du plan détaillé ci-dessous, il permet de visualiser la manière de procéder : une femme vient de la voirie numérotée 1 et s'engage dans la voirie numérotée 3 ; un homme, accompa-

Année	Homme	Femme	Enfant
2002	70 %	17 %	13 %
2003	65 %	22 %	13 %
2004	66 %	23 %	11 %



avons décidé de continuer ces comptages bimestriels.

### Suite et pas fin

Forêts des résultats de 3 années, nous pouvons dire que le nombre de cyclistes est plus important en 2004 qu'en 2002 : 1466 pour 948, soit une croissance de 54%.

Si les conditions météorologiques sont un facteur important pour la pratique du vélo, d'autres éléments peuvent influencer les résultats. Notamment l'horaire, selon la saison ou la période de vacances d'été.

Deux points de comptage sont traversés par trois circuits du ramassage scolaire à vélo mais les participants à ces convois ne dépassent pas 20% des cyclistes comptabilisés tout en représentant entre 30% et 50% des enfants observés aux carrefours en question.

De même, un comptage a été réalisé lors d'une grève partielle de la STIB<sup>2</sup> (en grisé dans le tableau). Si le nombre de cyclistes observés est élevé, il démontre un potentiel qui pourrait être atteint plus régulièrement

si une politique un peu plus volontaire était menée tant au niveau communal que régional.

De tels chiffres sont bien utiles pour donner plus de poids à nos revendications. Bien plus utiles que le financement de la convention de la première année. D'ailleurs, nous avons utilisé cette «arme» de militant lors de la polémique autour de l'ICR 12 à l'avenue Chazal (voir V&V n°113 p.8) et lors de l'évaluation de la phase test (bande Bus + vélo) : un comptage hebdomadaire durant cinq semaines a démontré que le nombre de cyclistes passant par cette artère variait entre 64 et 78, voire 90 le jour d'une grève de la STIB, et que nous observions des cyclistes à chaque phase verte des feux tricolores. Le comptage du 22/10 (av. Chazal) a été réalisé un jour de grève de la STIB.

**Contact :** [info@gracq.org](mailto:info@gracq.org) - [lucdegraer@belgacom.net](mailto:lucdegraer@belgacom.net)

### Observatoire du vélo à Schaerbeek

2002	janvier	mars	mai	juillet	septembre	novembre
Dailly (place)	15	20	32	12	26	10
Deschanel (rond-point)	24	45	58	20	58	34
Lambermont-Navez	17	19	41	20	25	16
Latinis-Gilisquet	21	22	22	8	36	26
Léopold III - Wahis	27	33	48	31	60	29
Liedts	12	16	21	16	21	13
	116	155	222	107	226	128

2003			mai	juillet	septembre	novembre
Dailly (place)			26	25	39	25
Deschanel (rond-point)			65	29	82	64
Lambermont-Navez			31	24	23	24
Latinis-Gilisquet			39	22	55	29
Léopold III - Wahis			50	52	49	36
Liedts			36	21	28	26
			247	173	276	204

par rapport à 2002

112%

160%

122%

160%

2004	janvier	mars	mai	juillet	septembre	novembre
Dailly (place)	26	30	36	28	37	32
Deschanel (rond-point)	27	63	91	31	93	81
Lambermont-Navez	14	33	41	27	34	22
Latinis-Gilisquet	35	41	43	29	78	67
Léopold III - Wahis	30	38	55	29	46	44
Liedts	19	27	37	24	43	23
	151	232	303	168	331	269

par rapport à 2002

130%

150%

137%

149%

146%

210%

Comptage avenue Chazal (7h30-8h30)	21-sept	24-sept	30-sept	8-oct	13-oct	22-oct
	70	62	78	68	72	90

grève partielle de la STIB

## Les Pays-Bas se lancent dans le contrôle du trajet à grande échelle

Par Erik Caelen

La Région de Bruxelles-Capitale s'est fixée comme objectif d'équiper une trentaine de radars d'une dizaine de caméras automatiques avant la fin de l'année. Les procédures de signature du protocole d'accord entre les différents partenaires sont actuellement en cours. Tandis que les trois régions continuent à investir dans les caméras classiques, les Pays-Bas nous ont devancés: après l'installation de caméras digitales, les Pays-Bas ont donné feu vert au contrôle du trajet fin de l'année passée.

Le contrôle du trajet est un système qui se compose de deux points de mesure qui enregistrent chaque véhicule qui passe. La vitesse moyenne est calculée et le véhicule qui dépasse la vitesse maximale autorisée sur la distance surveillée, est verbalisé. Selon le Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) des Pays-Bas, la probabilité d'être pris est de 100 %. Les enquêtes démontrent que les usagers de la route trouvent ce système

plus juste, parce que s'ils dépassent "accidentellement" la vitesse maximale autorisée pendant un moment, ils peuvent encore le compenser en roulant plus lentement juste après.

L'avantage du contrôle du trajet est l'amélioration de la sécurité routière, non seulement à un endroit particulier, mais sur tout un trajet. L'évaluation d'une première période de test sur la A2 entre Maarsse en Breukelen (à partir de 1997) et sur la A13 à la hauteur de Overschie (à partir de 2002) démontre en effet que non seulement le nombre d'infractions sur le trajet a diminué, mais la vitesse moyenne aussi. Le nombre d'accidents diminue également. Le phénomène dangereux de "l'accordéon" disparaît également: les chauffeurs ralentissent en s'approchant d'une caméra automatique classique, pour accélérer fortement ensuite.

Étant donné que le programme "contrôle du trajet" a largement montré son utilité, le BVOM a déjà lancé l'introduction du système à grande échelle, tant sur le réseau routier principal que sur le réseau routier secondaire aux Pays-Bas.

Pour quand l'introduction de ce système en Belgique ?

**Source:** [www.verkeerskunde.nl](http://www.verkeerskunde.nl) et NRC Handelsblad du 10.9.2004



Contrôle de trajet sur la N919 à Veenhuizen  
(source:<http://www.verkeershandhaving.nl>)

## Suppression des timbres fiscaux (suite)

Par Mary-Ann De Beuckelaer (SPF Mobilité et Transports)

Le Conseil des Ministres avait – en exécution du programme du gouvernement – décidé, à la fin de l'année dernière, de supprimer, à partir du 31 mars 2005, les timbres fiscaux comme moyen de paiement pour la délivrance des permis de conduire.

Les villes et communes ont été informées au cours du mois de mars par une communication diffusée par les Unions des villes et des communes.

Par la suite, le Moniteur de la Mobilité les a averti que la date prévue du 31 mars 2005 ne pouvait pas être respectée. Cet article les informait également que, dès que la date d'entrée en vigueur définitive serait connue, elle leur serait communiquée<sup>1</sup>.

Le Conseil des Ministres du 13 mai dernier a décidé que la suppression des timbres fiscaux pour les permis de conduire entrera en vigueur le **1<sup>er</sup> janvier 2006**.

En attendant, les paiements pour les permis de conduire seront encore effectués au moyen des timbres

fiscaux.

C'est pourquoi, le SPF Mobilité et Transport demande aux Villes et Communes de veiller à ce que les **nouveaux formulaires qui leur ont été transmis récemment** ne soient pas utilisés avant cette date. Ils ne sont, en effet, pas pourvus d'une souche détachable, laquelle est nécessaire pour le collage des timbres.

Un aperçu détaillé des modifications réglementaires, qui suppriment les timbres fiscaux relatifs au permis de conduire, ne pourra leur être communiqué qu'après la publication des arrêtés concernés au Moniteur belge. Il faut d'abord que la procédure réglementaire soit achevée. Un aperçu des modifications principales et pratiques, qui sont d'importance pour la délivrance des documents relatifs au permis de conduire, sera communiqué ultérieurement.

Étant donné que les villes et communes sont chargées de la délivrance et de la gestion des permis de conduire et qu'elles doivent, par conséquent, être tenues au courant de l'évolution de ce projet, le SPF Mobilité et Transports les invite à communiquer à l'administration les **adresses e-mail**, auxquelles elle peut transmettre directement et électroniquement toutes les informations à ce sujet.

**Contact:** [maryann.debeuckelaer@mobilite.fgov.be](mailto:maryann.debeuckelaer@mobilite.fgov.be)

1. Voir Moniteur de la Mobilité, 2005/01, p.5

**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° 2005/02 — juin 2005**

**Direction :** Alain Broes — Marc Thoulen

**Rédaction :** E. Caelen, J-M Reniers, M. Levie, V. De Vadder, S. Roquet, C. Thiry, Ph. Delvaux, H. Van Geelen, X. Tackoen, A. Dirix, P.-J. Bertrand, L. Degraer, Mary-Ann De Beuckelaer

**Traduction :** L. Vankelecom

**Coordination :** Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/233.51.40

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: 02/233.51.65

Fax: 02/280.60.90

**E-mail:**

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

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

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

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

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