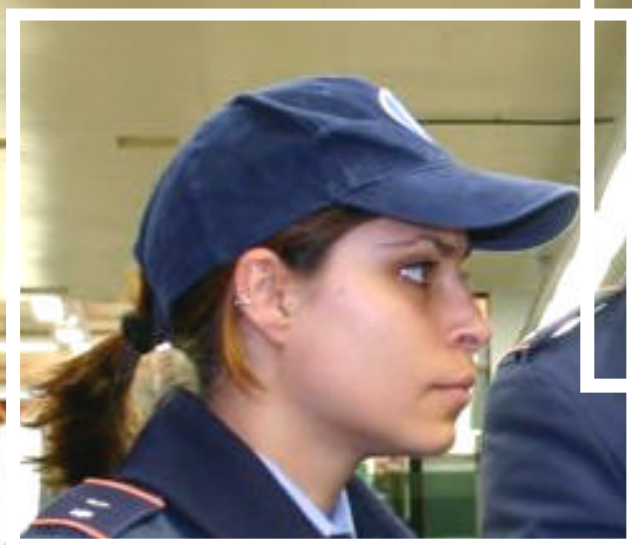


Le Moniteur

de la Mobilité

Trimestriel | n°3 | octobre 2006 | gratuit



Full Integrated Police Action

**Les opérations FIPA à Bruxelles:
un modèle de police intégrée**

LÉGISLATION

Nouvelles modifications du
code de la route et du permis
de conduire

MOBILITÉ ET CITOYENNETÉ

Bilan de Mobil2015
Le cas pratique de l'Avenue Buyl

VENU D'AILLEURS

La méthode Monderman
selon l'IBSR
Le plan Octopus

SOMMAIRE

Éditorial.....p.3

Les opérations FIPA à Bruxelles, un modèle de police intégrée.....p.4

Mobil 2015 - Quand mobilité rime avec citoyenneté.....p.8

Le processus de consultation préalable à l'Avenue Buyl.....p.11

Formation à la conduite : davantage d'expérience !p.14

La réglementation routière a de nouveau changé !p. 17

Méthode Monderman : le comportement humain dans l'espace public.....p. 20

Le plan Octopus épate en Flandre, fera-t-il aussi bien en Wallonie et à Bruxelles ?.....p. 22

L'agenda de la Mobilité.....p.24

Le carnet d'adresses.....p.25

Plans de déplacement ? Ça bouge de tous les côtés !p.26

PMR : Les 10 commandements du gestionnaire de voirie.....p.27



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° 2006/03 — octobre 2006

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : Delphine Bauchau, Philippe Barette, Erik Caelen, Barbara Decupere, Michel Doyen, Benoît Dupriez, Christine Heine, Isabelle Janssens, Michaël Jonniaux, Marie-Claire Schmitz, Camille Thiry, Willem Vanbroeckhoven

Photographie de couverture : Copyright - Jocelyn Balcaen (Police Fédérale)

Traduction : Liesbeth Vankelecom - Isabelle Dehennin

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

http://www.avcb.be



Éditorial

Certains ne lui trouvaient pas suffisamment bonne mine. « *Trop terne et pas assez funky !* » m'a même un jour lancé un collègue. D'autres lui préféraient parfois un rival ! C'en était trop, il fallait agir, l'opération « **relookage** » allait commencer...

Tout d'abord étudier les tendances. Plutôt branché ? Chic ? Élégant ? Pourquoi ne pas plus simplement customiser un basic en ajoutant de la couleur et en lui assurant une démarche plus aérée ? Travailler aussi un peu à la taille, avec un caractère plus grand et un habillage plus lisible. Oui, c'est pas mal ça.

Ça vient petit à petit. Ça lui donne déjà un look plus moderne, plus trendy et moins monotone. Mais il manque encore quelque chose... Les accessoires ! Une touche de dossiers, un zeste de réglementation et une pincée d'informations pratiques. Ça y est ! Le voilà prêt à s'introduire dans la haute couture de la mobilité et à défiler sous vos yeux ébahis.

Regardez-le, dévorez-le, feuillotez-le de long en large.

Vous l'aurez sans doute déjà constaté en jetant un œil sur la couverture, en ce début d'autonome, votre Moniteur de la Mobilité a entamé une transformation.

Nos objectifs demeurent inchangés. **Inform**er les acteurs bruxellois - et non bruxellois - de l'évolution des politiques de mobilité au niveau local, régional, fédéral et international. **Diffuser** des bonnes pratiques. **Favoriser** les synergies.

Dorénavant graphiquement plus proche d'un magazine, votre Moniteur n'a toutefois peut-être pas terminé sa mue. Charge à vous, lecteur, de nous faire part de vos envies, de vos remarques, de vos souhaits. Notre couturier se fera un plaisir de poursuivre sa création.

La Rédaction

C'est le 1^{er} mars 2002 qu'a vu le jour, en présence du ministre de l'Intérieur, la première opération FIPA de l'histoire policière. Née de l'imagination du directeur coordonnateur (Dirco) de la police fédérale de Bruxelles, M. Jacques DEVEAUX, et de ses collaborateurs, cette "*Full Integrated Police Action*" était consacrée à la lutte contre les *vols de véhicule* en général et plus particulièrement ceux commis selon le modus operandi "car- et home-jacking" ⁽¹⁾ ⁽²⁾



La sécurisation des transports en commun, une complémentarité élargie au bénéfice du citoyen.

Les opérations FIPA à Bruxelles, UN MODÈLE DE POLICE INTÉGRÉE

Ce phénomène était en effet particulièrement important et inquiétant à cette époque et les autorités nous ont demandé de combattre celui-ci par toutes les méthodes possibles. En partenariat avec les 6 zones de police bruxelloises ⁽³⁾, les 15 zones de police de la périphérie, l'Unité de police de la route (WPR) du Brabant et le Parquet de Bruxelles, nous avons alors pensé à la mise sur pied d'une grande action de contrôle supra-locale.

Les différents objectifs poursuivis par cette opération de police intégrée (polices locales et fédérale travaillant main dans la main) étaient les suivants :

- **Objectif principal** : des contrôles des véhicules les plus visés par les car- et home-jacking, les postes mis en place ayant été choisis en tenant compte des voies de fuite les plus utilisées par les auteurs de ce type de faits;
- **Objectifs secondaires** :
 1. la criminalité routière : défaut d'assurance,

défaut de permis, alcoolémie, la consommation de drogues au volant;

2. la criminalité plus générale (recherche de personnes signalées dans les banques de données policières, armes prohibées, drogue, ...).

Le but de cette opération était aussi clairement de montrer à la population que les services de police étaient bien actifs, que les deux niveaux de la police intégrée collaboraient étroitement dans l'intérêt de la population et d'influencer ainsi positivement le sentiment d'insécurité.

Concrètement, lors de ce genre d'opérations, chaque zone de police ou unité de police fédérale déploie plusieurs postes de contrôle durant la soirée et une partie de la nuit. Ceux-ci sont composés de +/- 20 à 30 policiers en moyenne et ils contrôlent tous les véhicules suspects qui passent à leur hauteur. Soucieux du travail bien fait, nous avons toujours opté, à Bruxelles, pour des contrôles complets des véhicules et de leurs occupants. Après +/- 1 hr 30 passée

au même endroit, le dispositif change de place et reprend sa mission. L'ensemble du dispositif (en général 200 à 250 policiers) est renforcé par un hélicoptère de la police fédérale et est coordonné par un poste de coordination mis en place par la police fédérale et où se retrouvent des représentants des différents services engagés.

La généralisation de la procédure

Vu le succès remporté par cette opération et les félicitations unanimes de nos autorités, il a été décidé, toujours en 2002, d'exporter le concept au niveau national et d'en faire un "standard" pour l'ensemble du pays. En ce qui nous concerne, à Bruxelles, il avait été décidé de remettre le couvert et d'étendre le champ d'action de ces opérations FIPA à d'autres secteurs ayant un caractère supra-local. C'est ainsi que nous avons décidé, dès 2003, d'organiser des opérations FIPA en matière de :

- **sécurité routière**, contrôles de vitesse et contrôles alcoolémie notamment. De manière générale, les policiers sur le terrain procèdent à des contrôles pour l'ensemble des phénomènes prioritaires retenus dans le cadre des conventions routières signées entre les zones de police et l'état fédéral (vitesse, alcool, ceinture de sécurité, ...).
- **sécurisation des transports en commun**. Contrairement aux premières opérations FIPA, celles mises sur pied dans les transports en commun l'étaient avec des partenaires supplémentaires. En effet, les services de sécurité de la STIB, de De Lijn, de la SNCB et des TEC se sont associés aux services policiers, chacun ayant sa propre mission. Les fonctionnaires de la police fédérale (Police des chemins de fer et du métro) et des polices locales (en général +/- 250 policiers) se chargent d'intervenir lorsque des crimes ou délits sont commis dans les transports en commun et de contrôler les personnes suspectées d'en avoir commis. Il faut souligner que depuis octobre 2005, nous nous focalisons également, à la demande du Parquet de Bruxelles, sur les jeunes en situation de décrochage scolaire qui traînent dans les transports en commun. Les

membres des services de sécurité des sociétés de transport en commun (+/- 100) s'occupent quant à eux essentiellement du contrôle des tickets. L'effort principal de ces opérations se porte sur les stations de métro, les métros, les bus, les trams, les trains et les gares SNCB de l'agglomération bruxelloise mais aussi d'une partie du Brabant wallon (Nivelles, Braine-L'Alleud, ligne SNCB Nivelles- Bruxelles...). Ces opérations de contrôle font notamment partie des actions menées dans le cadre du plan d'action "Sécurité dans les transports en commun de l'agglomération bruxelloise" développé sous la Présidence de Mme le Gouverneur Véronique Paulus de Châtelet et du directeur coordinateur de la police fédérale de Bruxelles.

Grâce à l'expérience acquise depuis mars 2002, aux mécanismes et procédures mis en place, et surtout au partenariat développé entre les différents services, nous disposons d'un concept d'opérations qui pouvait être utilisé pour d'autres secteurs qui nécessitaient l'engagement de plusieurs partenaires, tant policiers que non policiers. C'est ainsi qu'à partir de 2004, nous avons mis sur pied, sous l'impulsion de et en étroite collaboration avec le cabinet de M. le Secrétaire d'Etat JAMAR, les opérations FIPA baptisées "**opérations TAM TAM**". Celles-ci se concentrent plus particulièrement sur l'activité "illicite" de certains Phone shops et/ou night-shops. Elles regroupent, outre les polices locales et fédérale, également des membres de l'Inspection sociale, du contrôle des lois sociales, de l'ONEM, de l'ONSS, de l'office des étrangers, du Service public fédéral des Finances et de ce celui des Affaires économiques, etc. Le but est à nouveau, comme pour les transports en commun, que chaque service contrôle dans son secteur de compétences. Initialement planifiées sur le territoire de l'agglomération bruxelloise, ces opérations Tam Tam ont, dès octobre 2004, été étendues aux autres grandes villes du pays (Anvers, Charleroi, Courtrai, Gand, Liège, Verviers...).

Enfin, en 2006, nous avons, à la demande de l'auditorat du travail de Bruxelles, effectué des contrôles multi-disciplinaires dans le secteur de la construction et du transport routier, toujours sous le cha-

« Le but de cette opération était aussi clairement de montrer à la population que les services de police étaient bien actifs, que les deux niveaux de la police intégrée collaboraient étroitement dans l'intérêt de la population et d'influencer ainsi positivement le sentiment d'insécurité ».

peau des opérations FIPA et avec les mêmes partenaires que pour les opérations Tam Tam.

Des résultats probants

Au total, entre le 01-03-2002 et nos jours, ce sont 30 opérations FIPA qui ont été organisées par les services de police bruxellois (cfr programme détaillé [page suivante](#)), à savoir :

- 8 en matière de sécurité en général et de vols de véhicules en particulier;
- 8 dans les transports en commun;
- 7 dans le secteur des phone- et night-shops (opérations Tam Tam);
- 5 en matière de sécurité routière;
- 1 en matière de chantiers de construction;
- 1 dans le secteur du transport routier.

Et les résultats de ces actions sont loin d'être négligeables. En effet, durant ces 30 opérations, ce sont près de **18.000 personnes** qui ont fait l'objet d'un contrôle approfondi. Ces contrôles ont notamment mené à :

- l'interpellation de **423 personnes signalées** dans la banque de données nationale;
- **288 arrestations judiciaires** qui ont conduit à plusieurs dizaines de mises à disposition du Parquet de Bruxelles;



Copyright Jocelyn Balcaen - Police fédérale

- **710 arrestations administratives** essentiellement pour séjour illégal sur notre territoire;
- la rédaction de milliers de procès-verbaux judiciaires et de roulage.

Une belle preuve parmi d'autres que notre nouvelle police intégrée fonctionne bien et que nous avons tous un seul et même objectif : la sécurité de nos citoyens!!!

Michaël JONNIAUX

- (1) **Car-jacking**: le vol (ou la tentative de vol) d'un véhicule commis dans un lieu public ou privé, au cours duquel les auteurs soit font usage de violences ou de menaces à l'encontre du conducteur d'un véhicule ou de son(ses) passager(s), soit sont pris en flagrant délit et font usage de violences ou de menaces pour se maintenir en possession du véhicule volé ou pour assurer leur impunité.
- (2) **Home-jacking**: le vol (ou la tentative de vol) d'un véhicule - après vol des clés de ce dernier dans une habitation - au cours duquel les auteurs soit font usage de violences ou de menaces, soit sont pris en flagrant délit et font usage de violences ou de menaces pour se maintenir en possession des objets soustraits ou pour assurer leur impunité.
- (3) **Zone 5339** = Bruxelles, Ixelles; **Zone 5340** = Molenbeek, Koekelberg, Jette, Ganshoren, Berchem SA; **Zone 5341** = Anderlecht, Forest, Saint-Gilles; **Zone 5342** = Auderghem, Uccle, Watermael Boitsfort; **Zone 5343** = Etterbeek, Woluwé-Saint-Lambert, Woluwé-Saint-Pierre; **Zone 5344** = Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Evere.

Contact:

Commissaire divisionnaire Michaël JONNIAUX
 Chef Section coordination et direction
 Service coordination et appui (SCA) Bruxelles
 Sq Victoria Régina 1, 22e étage
 1210 Bruxelles

Tel: 00 32 2 223 97 20

Fax: 00 32 2 223 97 44

Courriel: michael.jonniaux.2440@police.be

RELEVÉ DES « OPERATIONS FIPA »

- FIPA 1** : le 01-03-2002 ⇒ Vols de véhicules + Car - et Home-jacking.
FIPA 2 : le 04-09-2002 ⇒ Vols de véhicules + circulation routière.
FIPA 3 : le 08-12-2002 ⇒ Vols de véhicules + Car - et Home jacking.
FIPA 4 : le 19-02-2003 ⇒ Transports en commun.
FIPA 5 : le 25-09-2003 ⇒ Vols de véhicules + Car - et Home jacking.
FIPA 6 : le 10-10-2003 ⇒ Vitesse.
FIPA 7 : le 09-01-2004 ⇒ Alcool au volant.
FIPA 8 : le 11-02-2004 ⇒ Transports en commun/ Bandes urbaines .
FIPA 9 : le 23-04-2004 ⇒ Vols de voitures/ Car - et home jacking.
FIPA 10 : le 26-05-2004 ⇒ Transports en commun/ Bandes urbaines.
FIPA 11 : le 09-07-2004 ⇒ Vols de voitures/ Car - et home jacking.
FIPA 12 : le 06-10-2004 ⇒ Transports en commun/ Bandes urbaines.
FIPA 13 : le 08-12-2004 ⇒ La sécurité routière / Alcool au volant.
FIPA 14 : le 11-03-2005 ⇒ La sécurité routière / Vitesse / ceinture de sécurité.
FIPA 15 : le 13-05-2005 ⇒ Les transports en commun/ Bandes urbaines.
FIPA 16 : le 07-06-2005 ⇒ Vols de voitures/ Car et home jacking.
FIPA 17 : le 27-10-2005 ⇒ Transports en commun + décrochage scolaire.
FIPA 18 : le 13-01-2006 ⇒ Alcool / Campagne BOB 2005-2006.
FIPA 19 : le 01-02-2006 ⇒ Traïte des êtres humains (TEH).
FIPA 20 : le 21-02-2006 ⇒ Transports en commun + décrochage scolaire.
FIPA 21 : le 11-05-2006 ⇒ Transports en commun + décrochage scolaire.
FIPA 22 : le 31-05-2006 ⇒ Transport routier.
FIPA 23 : le 28-07-2006 ⇒ Vols de véhicules/ Car - et home jacking.
FIPA 24 : le 23-10-2006 ⇒ Transports en commun + Décrochage scolaire.

RELEVÉ DES « OPERATIONS TAM TAM »

Opération	Date de l'opération	Nombre d'intervenants	Endroits contrôlés
Tam Tam 1	20/04/04 et 21/04/04	176	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise
Tam Tam 2	25/06/2004	90	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise
Tam Tam 3	04/10/2004	250	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise, Anvers, Charleroi, Gand et Liège
Tam Tam 4	02/12/2004	150	Etablissements mixtes (phone- et night-shops) de l'agglomération bruxelloise et de Charleroi
Tam Tam 5	11/05/2005	180	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise, Charleroi, Courtrai, Gand et Liège
Tam Tam 6	28/09/2005	180	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise, Charleroi, Courtrai, Gand et Liège
Tam Tam 7	02/05/2006	150	Phone-shops de l'agglomération bruxelloise, Gand et Liège



Mobil 2015

QUAND MOBILITÉ RIME AVEC CITOYENNETÉ



Quelles sont les mesures les plus pertinentes pour améliorer la mobilité à Bruxelles à l'horizon 2015 ? Comment susciter l'implication de chacun ? Conscientes qu'il s'agit là d'un véritable enjeu de société, les autorités régionales ont lancé au printemps dernier *Mobil2015*, une campagne de participation citoyenne dans le cadre de la mise à jour du Plan Régional des Déplacements. Bilan d'étape d'une expérience sans précédent en Belgique en matière de mobilité.

Un constat préoccupant

Le constat réalisé à l'occasion de la mise à jour du Plan régional des déplacements est préoccupant et confirme une tendance bien connue : on se déplace de plus en plus en région bruxelloise, on vient de plus en plus loin, le temps de trajet est de plus en plus long. Chaque jour, plus 647.000 déplacements ont lieu dans la Région, sans compter le flux des navetteurs. On se déplace à pied, à vélo, en métro, en tram, en bus mais surtout en voiture : 70% des déplacements mécanisés se font en véhicule particulier et l'usage de la voiture est de plus en plus répandu, y compris pour de petites distances.

Alors que l'accessibilité est un élément essentiel du dynamisme économique et de la qualité de vie, les effets néfastes de cette croissance des déplacements se font de plus en plus sentir : congestion, manque d'accessibilité, bruit, pollution, temps perdu... Comment concilier mobilité, compétitivité et développement dans le respect des contraintes écologiques, sociales et économiques ? Il s'agit d'un véritable enjeu de société auquel doit répondre le Plan Régional des Déplacements en associant le plus possible tous les acteurs de la mobilité.

Car la mobilité concerne tous les citoyens à des degrés divers. Quel que soit son âge, son activité ou son mode de transport, chaque usager de la Région est un acteur de la mobilité régionale. D'où l'intérêt d'entendre les recommandations d'un groupe de citoyens volontaires, au moment même où il est question de tracer les grandes orientations régionales à l'horizon 2015.

La participation au service de la mobilité

Pour faire face à ces exigences, les Autorités régionales ont choisi de compléter le travail des experts par une « expertise citoyenne ». Le programme Mobil2015 a ainsi permis de mettre en place des outils d'informations et d'interaction avec les citoyens : une brochure présentant les chiffres clés de la mobilité à Bruxelles, un site Internet suscitant la prise de parole et surtout un panel citoyen. La mission a été confiée à un consortium réuni sous la houlette d'Athantor-Médiations, un bureau spécialisé dans la participation, qui a notamment assuré la mise en oeuvre du premier panel de citoyens organisé en Belgique. La communication et la logistique de Mobil2015 a été confiée à l'agence Yuluka, en collaboration avec le bureau Speculoos pour le graphisme et Espaces-Mobilités pour l'expertise en mobilité.

Le panel, une démarche innovante

Lancée dans les années 80, la démarche du panel - ou conférence citoyenne - est une réponse originale aux exigences d'un renouveau démocratique par la participation citoyenne. L'organisation d'un panel permet en effet à un groupe de citoyens de contribuer à la réflexion sur une question complexe. On fait appel aux « compétences sociales » de personnes prises au hasard mais illustrant la plus grande diversité possible des usages. Illustrant les différents profils socio-économiques de la population, le groupe peut ainsi exprimer librement ses questions, ses réactions et ses sentiments sur un sujet. Ils peuvent également éclairer leur réflexion avec des sources d'information disponibles ou l'intervention d'intervenants plus avertis (scientifiques, industriels, politiques, acteurs sociaux, associatifs, documentations diverses...) A

la fin du processus, le panel produit un avis. Cette réflexion, argumentée, a vocation d'éclairer au mieux les décideurs et de créer un dialogue entre citoyens et politiques.

L'intérêt pour le décideur

Que peut-on a priori attendre d'une telle démarche en matière de mobilité ? Bien entendu, on peut y voir une sorte de « pré-test » d'acceptabilité de mesures à prendre. Mais puisque le panel n'est pas statistiquement représentatif, le véritable enjeu n'est pas là. Premièrement, pour le décideur, l'innovation consiste avant tout à se retrouver non pas en situation d'information, mais en position d'écoute : les raisons des déplacements, les motivations pour choisir un mode de transport, les valeurs associées à la mobilité, les modalités jugées a priori utiles, efficaces ou attendues

pour une mobilité durable... Autant d'éléments sur lesquels le processus participatif donne la parole à des acteurs au quotidien de la mobilité.

Deuxièmement, le panel peut permettre de faire émerger des solutions qui n'ont pas été envisagées par les experts : parce que la solution est hors du champ de leur expertise, parce qu'il n'y a pas une réponse qui s'impose rationnellement mais un faisceau de réponses... Et surtout parce qu'une décision technique peut être sans effet si les citoyens ne se sont pas appropriés le projet de société qu'il soutient. Et c'est là le troisième bénéfice à attendre d'un processus participatif : évaluer les effets d'une information ciblée sur les perceptions en matière de mobilité. Les panélistes vont-ils changer d'attitude à l'égard



de la mobilité parce qu'ils auront été mieux informés et impliqués dans l'élaboration du Plan Régional ? Les citoyens peuvent-ils y intégrer la nécessité de tenir compte du bien commun et non de leur seule perception individuelle ?

Un groupe représentant la diversité des usages

Sollicités au hasard par téléphone, les 30 membres du panel et leurs 30 remplaçants éventuels ont donc été sélectionnés sur base de leur représentativité des usagers de Bruxelles. C'est la société Sonecom qui a procédé à leur recrutement entre le 28 février et le 10

« Quel que soit son âge, son activité ou son mode de transport, chaque usager de la Région est un acteur de la mobilité régionale ».

avril. Il a été réalisé par 15 enquêteurs-recruteurs méticuleusement formés, à partir de différentes méthodes : un recrutement téléphonique sur base de tirages aléatoires pratiqués dans les annuaires (téléphones fixes et mobiles) et un recrutement « sur le terrain ». Il s'agissait, dans les deux cas, d'établir un premier contact avec une personne potentiellement intéressée, puis de poursuivre par téléphone, courrier ou e-mail dans une phase de suivi, jusqu'à accord ferme des participants.

Le recrutement par téléphone a d'abord ciblé les résidents bruxellois, en soirée pour pouvoir joindre les actifs sur leur téléphone fixe. Si la méthode a bien fonctionné, il s'est avéré difficile d'obtenir une bonne répartition linguistique en fonction du lieu de résidence de



MOBILITÉ ET CITOYENNETÉ

manière aléatoire. D'où le recours à des recrutements « sur le terrain » : dans les gares, aux abords des entreprises et des lieux culturels de la Capitale.

Au total 1.170 contacts ont été établis. 275 personnes se sont montrées effectivement intéressées, parmi lesquelles 100 néerlandophones, 173 francophones et deux personnes au régime linguistique non identifié. Ces volontaires ont ensuite fait l'objet d'un suivi afin de leur laisser le temps de la réflexion, de leur fournir d'éventuelles informations complémentaires et, le cas échéant, de s'assurer de la fermeté de leur engagement.

Le groupe comprenait ainsi au final **26 citoyens volontaires** : des hommes et des femmes de classes d'âge différentes, francophones et néerlandophones, résidant à Bruxelles et navetteurs, des employés, des indépendants, des retraités et des chômeurs, ainsi que des personnes atteintes d'un handicap. Et, bien entendu, des usagers de tous les modes de transport étaient représentés. La composition du panel illustre ainsi la diversité de la population présente en Région bruxelloise.

Dix « options » à l'étude

Pour s'assurer de l'efficacité de la méthode face à une problématique aussi vaste, le Comité d'accompagnement du panel, rassemblant l'Administration de l'Équipement et des déplacements (AED) et le Cabinet du ministre régional de la Mobilité, avait sélectionné neuf « options » possibles à l'étude dans le cadre de la mise à jour du Plan régional des Déplacements. Ces options ont constitué le cadre des discussions entre et avec les panélistes.

Extension du RER, péage routier, politique de stationnement, gratuité des transports en commun, spéciali-



sation des voiries et zones 30, axes prioritaires pour les transports commun, place des cyclistes, voies réservées aux modes doux, réseau de nuit : ces neuf options couvrent un vaste champ d'actions potentielles pour améliorer la mobilité à Bruxelles.

La règle de fonctionnement de la parole au sein du panel était simple : pas de censure ! Chacun était libre de s'exprimer, en sous-groupe quand il était question de cerner et dégrossir les sujets à débattre, ou en assemblée plénière pour confronter tous les points de vue et tenter de dégager un consensus.

Des week-ends studieux

Les membres du panel ont ainsi consacré quatre journées entières de week-end à réfléchir et échanger sur la mobilité à Bruxelles. Une première journée en avril leur a permis de se familiariser avec la problématique de la mobilité à Bruxelles et d'établir une liste de critères d'évaluation pour en débattre. On a ainsi pu constater que la sécurité personnelle, la durée objective des trajets et la qualité de vie sont les trois critères classés en tête de leur préoccupation. Sur les options, les panélistes ont pu exprimer librement leur avis spontané et leurs questions. Ce

fut l'objet de compléments d'information lors de la séance suivante.

Samedi 6 et dimanche 7 mai, les différentes options ont en effet été étudiées dans le détail. Des personnes-ressources sont venues apporter un complément d'information pour éclairer leur jugement. Ils ont ainsi, pour chacune des options, détaillé les points qu'ils jugeaient positifs ou négatifs et identifié les divergences au sein du panel.

La dernière journée de travail du panel a été consacrée à la rédaction commune d'un avis à remettre au ministre régional et dégageant des axes forts jugés déterminants dans le cadre du futur Plan régional. Cet avis a été remis officiellement au Ministre, lors d'une rencontre au Cabinet le 23 mai.

Un avis raisonné

Une meilleure coordination des structures de décisions et de contrôle, des travaux d'infrastructures pour les transports en commun et une politique de stationnement cohérente sont parmi les mesures jugées prioritaires par le panel, pour résoudre le problème des déplacements à Bruxelles à l'horizon 2015.

Mais leurs recommandations allaient bien au-delà d'un choix

d'infrastructures. Ils ont surtout tenu à souligner le « réel et indispensable changement des mentalités » à opérer, déclarent-ils dans l'avis, y compris au niveau des autorités, pour parvenir à une meilleure qualité de vie. Il faut, disent-ils, engager des actions pour encourager l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture, remettre le civisme à l'honneur et favoriser le changement de comportement.

Une meilleure implication de tous

C'est justement pour susciter la mobilisation des citoyens à la définition d'une mobilité durable que le programme Mobil2015 intégrait d'autres outils. La mise à jour du Plan Régional des Déplacements a en effet été l'occasion de dresser un état des lieux de la situation : les chiffres clés présents et prévisionnels pour 2015 ont été rassemblés et présentés

de la manière la plus explicite possible au sein d'une brochure. L'essentiel des données qui y sont compilées est issu des documents produits par le bureau d'études Stratec, dans le cadre de l'étude du Plan Régional des Déplacements. D'autres sources ont également permis de compléter l'information pour fournir un aperçu simple et compréhensible de la situation à l'horizon 2015, si aucune mesure n'est prise. Adressée par courrier aux acteurs-clés de la mobilité, cette brochure est aussi disponible en téléchargement en PDF haute définition sur le site www.mobil2015.irisnet.be

Encourager la participation

Les Autorités régionales ont également lancé un site Internet : www.mobil2015.irisnet.be. Il permet à chacun d'être informé de l'état d'avancement de la réflexion pour l'élaboration du Plan



Régional des Déplacements et de donner facilement un avis motivé sur les différentes options possibles. L'internaute y trouve également divers outils pour mieux comprendre la mobilité : un lexique, une présentation des acteurs et des procédures, des questions/réponses, des actualités... C'est sur Mobil2015 qui seront prochainement dévoilés les axes prioritaires du Plan Régional des Déplacements. Il servira également de support de communication à l'enquête publique.

Reste à espérer que cette nouvelle démarche participative trouvera un écho favorable parmi la population bruxelloise. Aussi favorable que celle des panélistes qui ont unanimement déclaré dans leur avis : « la participation, on en demande ! »

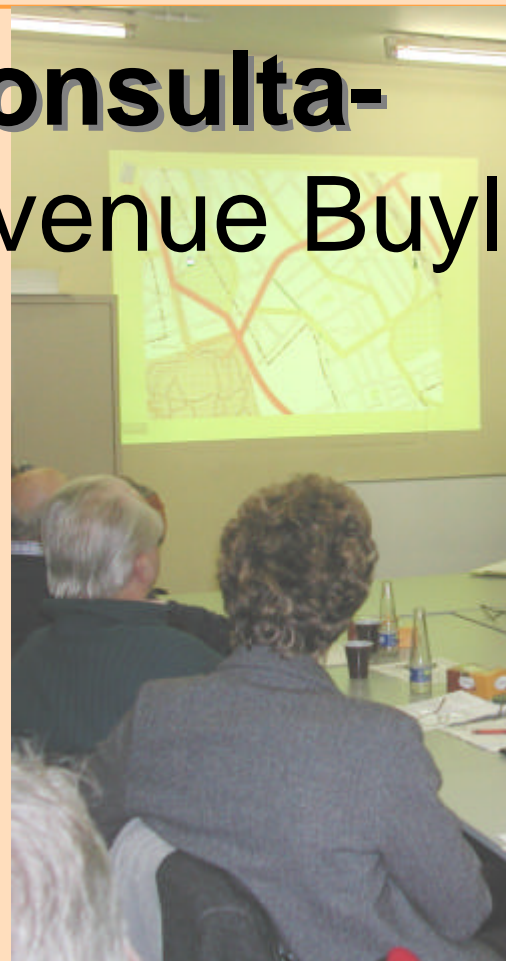
Contact : Michel Doyen (AED) - mdoyen@mrbc.irisnet.be

Le processus de consultation préalable à l'Avenue Buyl

Inter-Environnement Bruxelles et le BRAL ont démarré début 2005, en collaboration avec la STIB, un projet de « consultation préalable ». Notre objectif : lors de la création de nouvelles lignes STIB ou le réaménagement de lignes existantes, intégrer les riverains, les commerçants, les usagers et pouvoirs locaux plus en amont dans le processus de communication et de consultation, grâce à des scénarios « participatifs ». L'idée est, en définitive, de faciliter l'insertion du transport public en milieu urbain.

Notre travail, en 2005, fut essentiellement méthodologique : étude générale des « bonnes pratiques en matière de concertation », recherche de processus utilisés dans plusieurs villes étrangères (Londres, Cam-

bridge, Strasbourg, Bâle), rédaction d'un document définissant une quarantaine de fiches - outils de participation ainsi qu'une série de plusieurs scénarios participatifs personnalisés pour la STIB.





MOBILITÉ ET CITOYENNETÉ

Fin 2005, nous avons commencé à concrétiser ces propositions méthodologiques en entamant une réflexion relative à l'aménagement de l'avenue Buyl et du square Devèze à Ixelles.

La STIB avait introduit, en 2004, un projet de réaménagement entre le bd. Général Jacques et l'av. P. Héger, qui fut rejeté car jugé trop fonctionnaliste. Faisant table rase de ces propositions, elle s'est adossée aux services du bureau d'étu-



Des réunions pour débattre et proposer...

des Espaces-Mobilités. L'objectif était d'associer étroitement les riverains à l'élaboration d'un projet « qualitatif ».

Il s'agissait donc non seulement d'améliorer le passage des trams et des bus mais aussi d'examiner les possibilités d'améliorer la qualité de l'espace public du quartier.

Un panel citoyen

Comment faire intervenir habitants, usagers, commerçants dans l'élaboration de ce projet ? En collaboration avec la STIB, nous avons lancé un appel dans le quartier (via toute - boîte) et dans le journal METRO en vue de constituer un panel citoyen.

Une vingtaine de personnes aux profils variés ont répondu à l'ap-

pel. Ils ont ainsi constitué pendant 6 mois un groupe de travail et se sont réunis à cinq reprises.

Les 5 réunions du panel, animées par IEB et BRAL ont porté sur les thèmes suivants:

1. promenade - diagnostic dans le quartier;
2. diagnostic collectif / synthèse des problèmes et potentialités av. Buyl;
3. sur base du diagnostic, proposition par le bureau d'études de 3 alternatives pour le réaménagement de l'av. Buyl;
4. proposition de deux schémas de réaménagement du square Devèze;
5. discussion de synthèse – avenir du projet.



... et une exposition pour communiquer et faire réagir !

de l'espace public fort dégradé ; d'autres, comme l'idée de mettre une partie de l'avenue Buyl à sens unique pour les voitures, étaient plus mitigées.

Il est néanmoins apparu à la majorité du groupe de travail qu'une solution mettant l'avenue Buyl à sens unique pour les voitures dans le sens Jacques-Jeanne et les transports publics à double sens avec site propre offrait son lot d'avantages.

L'avenue Buyl s'expose

Nous n'avons pas considéré le panel comme un échantillon représentatif de l'ensemble du quartier et avons donc organisé un « retour » du travail effectué vers les autres habitants. Une petite exposition, les jeudi 11, vendredi 12 et samedi 13 mai 2006 dans les bâtiments de l'ULB a permis aux riverains et associations de prendre connaissance des alternatives proposées,

réagir et rencontrer les participants au panel.

Environ 120 personnes se sont manifestées, ont réfléchi, ont donné leur avis, certains positifs à la mise à sens unique de l'avenue Buyl, d'autres farouchement opposés.

Morceaux choisis... « Très bonnes

propositions, qui vont améliorer la qualité de vie des habitants et faire de l'av. Buyl une rue commerçante agréable » ou au contraire « La situation actuelle reste la moins mauvaise ». Des suggestions également, locales « pourquoi ne pas réaliser un test de sens unique pendant quelques mois ? » ou générales « il faut ré-

Le panel a donc identifié les problèmes rencontrés dans le quartier et passé en revue une série de possibilités en vue d'y répondre.

Si certaines idées faisaient l'objet d'un consensus, comme l'emplacement des arrêts, la gestion des feux de signalisation, la nécessité d'améliorer la situation actuelle

soudre le problème de trafic de transit également en amont, via des parkings de dissuasion aux limites régionales ».

L'exposition a donc été une occasion de débattre, d'échanger les points de vues mais aussi de réaliser la difficulté de synthétiser en un seul projet les intérêts de chacun.

Et maintenant ?

En fonction de discussions qui devront encore avoir lieu tant avec les autorités communales que régionales, un projet définitif sera finalisé et soumis à une demande de permis d'urbanisme. Une enquête publique officielle aura alors lieu. Il faudrait ensuite compter environ 9 mois de chantier. Concrétiser le projet prendra

donc au moins 2 ans.

Sans compter les remarques parfois judicieuses des participants, permettant une amélioration qualitative des alternatives proposées, le processus nous a semblé particulièrement intéressant dans la mesure où il permet de réfléchir aux comportements de mobilité et d'échanger idées et expériences. Les citoyens ont bien intégré la nécessité de concilier les différentes demandes et visions de la mobilité en présence : usagers, commerçants, habitants...

D'autres projets en vue

Riche des apprentissages de cette première expérience, IEB et BRAL vont mener à partir d'octobre une réflexion semblable sur la Chaussée de Waterloo.



Un processus de participation va également être mis en place sur la Chaussée d'Ixelles à partir de septembre. Habitants, commerçants et usagers seront consultés afin d'établir un diagnostic global de la chaussée, suivi par des ateliers de réflexion. L'objectif est de concevoir ensemble un projet de réaménagement qui améliore la circulation des différents modes de transport mais aussi la qualité de l'espace public. Contrairement aux deux autres projets, la réflexion n'a pas comme point de départ le réaménagement d'une ligne Stib.

Marie-Claire Schmitz (IEB)

Contact : marieclaire.schmitz@ieb.be

Un nouveau look pour Buyl ?

Pour l'**avenue** en elle-même, trois possibilités d'aménagement ont été présentées au panel:

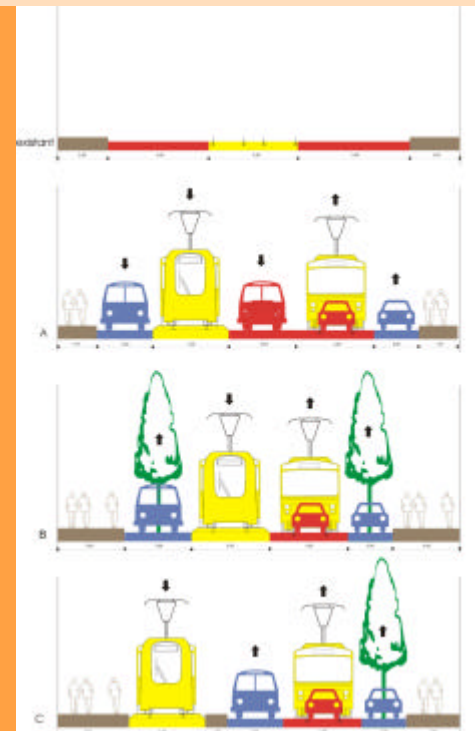
- A. Site propre descendant vers le centre ville tout en maintenant une circulation à double sens, stationnement des deux côtés de l'avenue et rétrécissement des trottoirs.
- B. Mise à sens unique montant du tronçon de l'avenue Buyl de Général Jacques à Jeanne, site propre descendant pour le tram, maintien du stationnement des deux côtés, élargissement substantiel des trottoirs et possibilité de plantation d'arbres.
- C. Variante de la proposition B, en déplaçant le site propre vers le trottoir + bermette et stationnement/livraisons le long de la voie de circulation.

Les panélistes ont été invités à comparer les trois schémas sur base de différents critères (fluidité circulation automobile, stationnement, sécurité piéton, esthétique, vibrations), à l'aide de gommettes de couleur à placer sur une grille.

Ce travail s'est traduit par « l'élimination » du schéma C, mal côté pour le stationnement et l'accès aux garages. Les panélistes ont davantage apprécié les projets A et B, le A pour la circulation automobile et le stationnement, le B pour les critères "piétons" et "espace public".

Le bureau d'études a également, avec l'aide d'un architecte paysagiste, présenté deux exemples d'aménagement pour le **square Devèze** : d'un côté l'élargissement de l'espace public triangulaire existant avec un traitement paysager, une circulation giratoire et une sécurisation des piétons ; de l'autre côté une sorte de « woonwerf », aménagement de type « circulation limitée » dans un quartier résidentiel. La préférence du panel semblait aller à la première alternative.

Proposer différentes alternatives aux citoyens permet de lancer la réflexion et provoquer les réactions. Reste à voir lesquelles de ces propositions, tant pour l'avenue que pour le square, seront finalisées...





REGLEMENTATION

Depuis le 1^{er} septembre 2006, la formation à la conduite est entièrement renouvelée. Les permis de conduire provisoires catégorie B modèles 1, 2 et 3 ainsi que les licences d'apprentissage sont abrogés. Il n'y a plus que deux possibilités d'apprentissage prévues : une formation avec guide et une formation sans guide. Les deux formations commencent bien entendu d'abord par la partie théorique.

Examen théorique

Avec la nouvelle formation à la conduite, vous pouvez déjà passer l'examen théorique à partir de 17 ans. Comme dans l'ancienne formation à la conduite, l'examen peut être repassé un nombre illimité de fois.

La formation pratique

Une fois l'examen théorique réussi, c'est le tour de la formation pratique. Le permis de conduire provisoire catégorie B doit être demandé dans les trois ans qui suivent la réussite de l'examen théorique. Après expiration de ce délai, un permis de conduire provisoire catégorie B ne peut être redemandé qu'après avoir à nouveau réussi l'examen théorique.

Dans la nouvelle formation à la conduite, on peut choisir entre le permis de conduire provisoire catégorie B avec guide (permis provisoire 36 mois) et le permis de conduire provisoire catégorie B sans guide (permis provisoire 18 mois).

La formation avec guide (permis de conduire provisoire catégorie B 36 mois)

Avec un permis de conduire provisoire catégorie B avec guide, il faut effectuer un apprentissage de minimum 3 mois avec un guide. Le permis de conduire provisoire catégorie B peut être obtenu à partir de 17 ans. Il n'y a aucune obligation de suivre des cours dans une auto-école. Cependant, les auto-écoles pro-

Le nouvel arrêté royal du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B a été porté sur les fonts baptismaux le 14 juillet 2006.

FORMATION À LA CONDUITE : davantage d'expérience !

posent une formation de 6 heures pour apprendre les techniques de base. Le permis de conduire provisoire catégorie B avec guide est valable 3 ans.

Le guide doit être inscrit au registre de la population, au registre des étrangers ou au registre d'attente d'une commune belge et être titulaire de l'un des documents valables suivants délivrés en Belgique :

- une carte d'identité belge ou d'étranger ;
- la preuve d'inscription au registre des étrangers ;
- la carte de séjour de ressortissant d'un État membre de la Communauté économique européenne ;
- fournir l'attestation d'immatriculation.

Le guide doit être titulaire et porteur, depuis au moins 8 ans, d'un permis de conduire belge ou européen valable pour conduire le véhicule à bord duquel il accompagne le candidat.

Le conducteur qui peut uniquement conduire un véhicule spécialement adapté à son handicap ne peut pas être guide pour la formation, sauf si le candidat souffre du même handicap et conduit également un véhicule spécialement adapté à ce handicap.

Le guide ne peut pas être déchu du droit de conduire un véhicule à moteur ni avoir été déchu de ce droit dans les trois dernières années, et doit avoir réussi les examens de réhabilitation éventuellement imposés.

Le guide ne peut être rémunéré, sauf s'il est porteur du brevet d'instructeur de conduite .

Un seul passager peut être emmené en plus du guide.

La formation sans guide (permis de conduire provisoire catégorie B 18 mois)

Après une formation de 20 heures et après l'évaluation positive de l'aptitude à conduire par l'auto-école, l'école de conduite délivre un document permettant de demander un permis de conduire provisoire catégorie B sans guide. Ici aussi, il faut effectuer un apprentissage d'au moins 3 mois. La formule sans guide ne peut toutefois être suivie qu'à partir de 18 ans. Le permis de conduire provisoire catégorie B sans guide est valable un an et demi. Après cette période, le passage à un permis de conduire provisoire catégorie B avec guide, d'une durée de validité de 3 ans, est la seule possibilité.

Le candidat peut être accompagné d'une personne âgée de 24 ans au moins, titulaire et en possession d'un permis de conduire valable au moins pour les véhicules de la catégorie B.

Dispositions communes

Toute personne conduisant avec un permis de conduire provisoire catégorie B doit afficher un « L » sur la vitre arrière du véhicule et ne peut pas conduire entre 22h et le lendemain à 6h le vendredi, le samedi, le dimanche ainsi que la veille des jours fériés légaux et les jours fériés légaux. Le véhicule doit appartenir à la catégorie B. Il est interdit de faire du transport commercial de marchandises et de tracter une remorque.

Passage de l'ancien au nouveau système

Les permis de conduire provisoires catégorie B délivrés avant le 1^{er} septembre 2006 restent valables jusqu'à l'expiration du permis de conduire provisoire. Le candidat peut simplement poursuivre la formation dans l'ancien système, ou aller échanger son permis de conduire provisoire catégorie B ou sa licence d'apprentissage à l'administration communale et passer au nouveau système. Ici aussi, la règle selon laquelle le candidat doit avoir réussi son examen théorique depuis moins de 3 ans est applicable.

En cas de passage au nouveau système, les heures d'école de conduite qui ont été suivies (durant une période de 3 ans) entrent en ligne de compte pour le

calcul des 20 heures d'écoles de conduite requise pour obtenir un permis de conduire provisoire catégorie B sans guide. Le stage ne peut entrer en ligne de compte.

L'examen pratique

L'examen pratique peut être passé à partir de l'âge de 18 ans. L'examen doit être effectué avec un véhicule de catégorie B. Il n'est pas obligatoire de se rendre à l'examen avec une voiture de l'auto-école. Après deux échecs consécutifs, il faut toutefois suivre six heures d'auto-école avant de pouvoir repasser l'examen pratique. Le permis de conduire provisoire catégorie B reste bien entendu valable.

À partir du 1^{er} décembre 2006, le nouvel examen pratique s'applique à chacun. Les candidats ayant réussi les manœuvres sur terrain privé avant le 1^{er} décembre, mais pas encore l'épreuve sur la voie publique, devront effectuer entièrement le nouvel examen pratique, y compris les manœuvres sur la voie publique, à partir du 1^{er} décembre.

Les principales modifications des examens sont les suivantes :

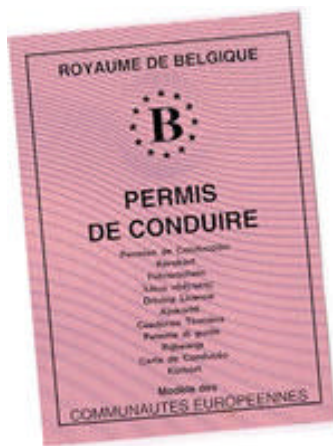
- l'intégration des manœuvres (manœuvres particulières) – qui, jusqu'au 30.11.2006, sont effectuées sur un « terrain isolé de la circulation » - à l'épreuve sur la voie publique ;
- la durée de l'épreuve sur la voie publique est de minimum 40', alors que jusqu'au 30.11.2006, elle doit être de minimum 25'.

Ces deux modifications sont axées sur la sécurité routière et sur un examen plus pertinent.

Intégration des manœuvres particulières dans le parcours sur la voie publique

Jusqu'à présent, les manœuvres étaient effectuées dans une épreuve « isolée de la circulation ». Ces tests mettaient l'accent sur les compétences purement techniques. Elles sont bien entendu nécessaires pour pouvoir conduire, mais une véritable conduite sûre, sociale et défensive suppose beaucoup plus qu'une compétence purement technique.

L'intégration dans l'épreuve sur la voie publique élargit le test. En effet, le candidat conducteur doit non seulement maîtriser techniquement le véhicule,



REGLEMENTATION

mais il doit également combiner ces manœuvres techniques avec l'observation de ce qui se passe autour de son véhicule (même si c'est dans une rue très calme) et tenir compte de ce qu'il a observé. C'est plus complexe, mais aussi plus réaliste et cela requiert une plus grande intégration des différentes sous-tâches. En d'autres termes, le candidat conducteur doit avoir adopté les bonnes attitudes et actions et avoir acquis les automatismes en la matière.

Plus longue durée de l'épreuve sur la voie publique

Une plus longue épreuve sur la voie publique offre au candidat conducteur l'occasion de démontrer, dans un large éventail de situations de circulation, qu'il maîtrise son véhicule, qu'il favorise la fluidité de la circulation (et ne l'entrave certainement pas), qu'il adopte une conduite défensive (anticipe les risques et les évalue à temps).

Une plus longue épreuve sur la voie publique offre également à l'examineur l'occasion de se faire une

idée plus complète et plus réaliste des automatismes acquis et du comportement.

À l'avenir, plus aucune dispense ne pourra être octroyée pour une certaine partie de l'examen pratique (manœuvres particulières). Cela signifie que si l'on repasse l'examen, les manœuvres particulières devront encore être effectuées durant le parcours de 40 minutes.

Pour plus de renseignements sur la formation et l'examen proprement dit, nous vous renvoyons aux informations transmises par le GOCA, le groupement professionnel des centres d'examen. Vous pouvez également suivre les dernières modifications sur le site web www.goca.be.

Willem Vanbroeckhoven (GOCA) et Erik Caelen (AVCB)

Type de formation	Théorie	Période de stage pratique	Guides	Passagers	Examen pratique
Modèle 36 mois	À partir de 17 ans L'examen peut être représenté un nombre illimité de fois	À partir de 17 ans École de conduite agréée non obligatoire Min. 3 mois Max. 3 ans	Obligatoire, mais ne doit pas être enregistré. Il ne peut pas être rémunéré-sauf s'il est porteur d'un brevet d'instructeur de conduite	1 passager autorisé à l'arrière	À partir de 18 ans À présenter avec l'école de conduite agréée ou avec le guide 2 échecs = 6 heures de cours obligatoires dans une école de conduite agréée
Modèle 18 mois	À partir de 17 ans L'examen peut être représenté un nombre illimité de fois	À partir de 18 ans 20 heures d'école de conduite agréée obligatoires Min. 3 mois Max. 1,5 ans	Non obligatoire	1 passager autorisé (il doit avoir 24 ans et être titulaire du permis B)	À partir de 18 ans À présenter avec l'école de conduite agréée ou avec le guide 2 échecs = 6 heures de cours obligatoires dans une école de conduite agréée



LA RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE a de nouveau changé !

Depuis la parution du numéro précédent du Moniteur de la mobilité, la réglementation routière a changé plusieurs fois. Nous parcourons dans cet article les principales modifications.

1. Ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants

Arrêté royal du 22 août 2006 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (M.B. 25 août 2006 – inforum n° 212335).

A) Règle générale dans les voitures équipées de ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière

La règle générale pour les voitures équipées de ceintures de sécurité à l'avant et à l'arrière, selon laquelle les conducteurs et passagers des voitures prenant part à la circulation doivent porter leur ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées, est applicable depuis le 1^{er} septembre 2006.

B) Règle de conduite pour les enfants

Les enfants ayant moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté. Deux exceptions sont toutefois prévues

pour les voitures et les camionnettes. La première exception prévoit que lorsqu'il n'est pas possible d'installer un troisième dispositif de retenue à l'arrière, parce qu'il y en a déjà deux autres, un 3^e enfant âgé de 3 ans ou plus (et dont la taille est inférieure à 135 cm) peut être installé à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants, s'il porte la ceinture de sécurité. Si l'enfant est transporté à l'avant, il doit être placé dans un dispositif de retenue pour enfants. Jusqu'au 9 mai 2008, un 3^e enfant âgé de moins de 3 ans peut être installé à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants s'il porte la ceinture de sécurité. Après cette date, l'enfant devra obligatoirement être installé à l'avant dans un dispositif de retenue pour enfants. La deuxième exception stipule que s'il n'y a pas ou pas assez de dispositifs de retenue pour enfants disponibles dans la voiture, les enfants de 3 ans et plus peuvent être installés à l'arrière sans dispositif de retenue pour enfants en cas de transport occasionnel sur une courte distance. Ils doivent alors porter la ceinture de sécurité. Attention, cette exception ne s'applique donc pas aux enfants qui sont transportés par leurs parents. Les propres enfants du conducteur sont soumis à la règle générale : dispositif de retenue pour enfants obli-

REGLEMENTATION

gatoire si leur taille est inférieure à 1,35m.

Aucun enfant de moins de 3 ans ne peut être installé aux places qui ne sont pas équipées d'une ceinture de sécurité.

Aucun enfant de moins de 18 ans et d'une taille inférieure à 135 cm ne peut occuper les places avant qui ne sont pas équipées d'une ceinture de sécurité.

Attention ! Ces règles ne s'appliquent pas aux véhicules suivants :

- véhicules destinés au transport de personnes comportant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur ;
- véhicules destinés au transport régulier de personnes (par exemple, un bus des TEC) ;
- véhicules destinés au transport régulier spécialisé de personnes (par exemple, un bus scolaire) ;
- taxis. Dans les taxis qui ne sont pas équipés d'un dispositif de retenue pour enfants, les enfants de moins de 18 ans et dont la taille est inférieure à 135 cm sont transportés à une autre place assise que les places assises à l'avant du véhicule.

C) Véhicules équipé d'un coussin de sécurité frontal

Les enfants de moins de 18 ans ne sont pas transportés dans un dispositif de retenue pour enfants dos à la route sur un siège passager protégé par un coussin de sécurité frontal, à moins que ce coussin ait été désactivé ou qu'il soit automatiquement désactivé de manière satisfaisante.

D) Véhicules à moteur autres que des véhicules automobiles

Le conducteur et le passager de véhicules à moteur en circulation, autres que des véhicules automobiles, doivent porter la ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées. Les enfants de moins de 3 ans doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté. Les enfants de 3 ans ou plus et de moins de 12 ans doivent être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants qui leur est adapté, ou porter la ceinture de sécurité.

E) Dispense du port de la ceinture de sécurité

Les conducteurs qui effectuent une marche arrière, les conducteurs de taxi, lorsqu'ils transportent un client, et les conducteurs et passagers de véhicules prioritaires, lorsque la nature de leur mission le justifie, sont dispensés de l'utilisation obligatoire de la

ceinture de sécurité. Les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée en raison de contre-indications médicales graves sont également dispensées du port de la ceinture de sécurité. Cette dérogation doit être présentée à la demande d'un agent qualifié. Le modèle de cette dérogation ainsi que le formulaire de demande ont également été modifiés.

Les livreurs, lorsqu'ils chargent ou déchargent des marchandises successivement à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre ainsi que les conducteurs dont la taille n'atteint pas 1,50 m doivent donc porter la ceinture depuis le 1^{er} septembre 2006.

Signalisation des et dans les tunnels

Arrêté royal du 20 juin 2006 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (M.B. 28 juin 2006 - inforum n° 211082).

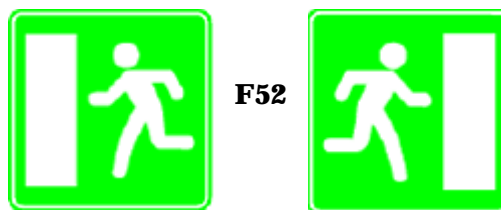
Afin de transposer une directive européenne en droit belge, différents signaux ont été repris dans le Code de la route (AR du 1.12.1975). Il s'agit de signaux d'indication qui, d'une part, annoncent les tunnels et, d'autre part, informent les usagers, dans les tunnels, à propos des installations de sécurité.

Un signal F8 indique un tunnel d'une longueur de plus de 500 mètres. La longueur du tunnel et éventuellement son nom peuvent être indiqués sur un panneau additionnel. Pour les tunnels dont la longueur dépasse 3 000 m, la longueur restante du tunnel est indiquée tous les 1 000 m.



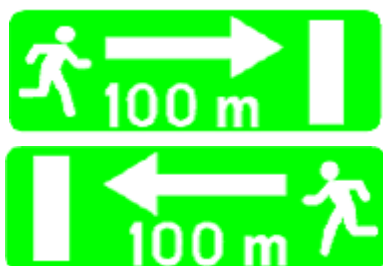
F8

Le signal F52 indique les issues de secours.



Les voies d'évacuation sont indiquées par le signal F52bis. L'issue de secours la plus proche dans chaque direction est donc signalée au moyen de ces signaux. Ces panneaux sont placés à des distances de maximum 25 m, à une hauteur comprise entre 1 et 1,5 m au-dessus du niveau de la route sur les parois

du tunnel et mentionnent les distances jusqu'aux issues.



F52bis

Le signal F56 indique que le poste de secours situé dans le tunnel est équipé d'un extincteur. Dans les postes de secours séparés du tunnel par une porte, le texte suivant indique que le poste de secours n'offre aucune protection en cas d'incendie : « Cette zone n'assure aucune protection contre un incendie ; suivez les panneaux pour rejoindre les issues de secours ».



F56



F62

Le signal F62 indique que le poste de secours, situé dans le tunnel, est équipé d'un téléphone d'appel d'urgence.

Le signal F98 indique l'emplacement des garages situés à l'intérieur des tunnels. Les extincteurs et téléphones d'appel d'urgence sont signalés au moyen d'un panneau additionnel.



F98



Le contrôle technique routier des véhicules utilitaires

Arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 instituant le contrôle technique routier des véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger (M.B. 6 septembre 2006 – inforum n° 212577).

Arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 relatif à la perception et à la consignation d'une somme lors de la constatation de certaines infractions aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule

de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité (M.B. 6 septembre 2006 – inforum n° 212580).

Depuis le 8 septembre 2006, les éventuels défauts techniques de véhicules utilitaires immatriculés en Belgique ou à l'étranger peuvent désormais être inspectés. Les agents de contrôle, chargés d'un mandat de la police judiciaire et appartenant au Service public fédéral Mobilité et Transport, ainsi que le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale, peuvent désormais exécuter des contrôles techniques routiers des véhicules suivants :

- les véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de passagers comportant plus de 8 places assises, hormis celle du conducteur ;
- les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes ;
- les remorques, y compris les semi-remorques, ayant une masse maximale de plus de 3,5 tonnes.

Pour les véhicules qui présentent certains défauts, les contrôleurs peuvent procéder à une perception immédiate. De nouveaux formulaires « perception immédiate » ont été conçus à cet effet. Ces formulaires seront désormais aussi utilisés pour constater d'autres infractions entrant en ligne de compte pour une perception immédiate (par exemple, ADR, transport routier, code de la route).

Le nouveau permis de conduire de catégorie G

Arrêté royal du 1^{er} septembre 2006 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (M.B. 6 septembre 2006 – inforum n° 212575).

Depuis le 15 septembre 2006, les conducteurs de véhicules agricoles et forestiers et leurs remorques, ainsi que de véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteurs ou moissonneuses, doivent être titulaires et porteurs d'un permis de conduire valable pour la catégorie G.

Pour la conduite de ces véhicules, le conducteur doit être âgé d'au moins 18 ans si la MMA du véhicule excède 20 tonnes et d'au moins 16 ans si la MMA est inférieure à 20 tonnes.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgb.be

MÉTHODE MONDERMAN

Haren, la rue commerçante



LE comportement humain DANS L'ESPACE PUBLIC

Vers un espace partagé ?

L'espace public est porteur de plusieurs activités. Ces activités sont toutes des fonctions sociales et la circulation en fait partie. Celle-ci est certainement une des plus organisées et elle détermine souvent l'usage et l'aménagement de l'espace. Lorsque des problèmes se posent en termes de circulation, on fait appel à des experts, on renforce les règles, on transforme l'infrastructure. La tendance est donc d'organiser au maximum l'espace public pour que le comportement des usagers (conducteurs, piétons, cyclistes,...) soit le plus prévisible possible. L'objectif est de rendre prévisible ce que l'autre va faire pour éviter les accidents. Or, on le sait, des accidents continuent de se produire, notamment parce que certaines personnes ne font pas ce

Aux Pays-Bas, un nouveau concept d'aménagement d'espace public se développe depuis plusieurs années, il s'agit des espaces partagés. A l'origine, il y a Hans Monderman, un ingénieur civil qui pendant des années a réalisé des voiries traditionnelles avant de revoir son jugement. Ces aménagements étonnent, interpellent et ne laissent personne indifférent. Voyons sur quels éléments reposent leur développement et leur succès.

qui était attendu, malgré les précautions prises.

L'être humain est en effet généralement imprévisible, son comportement est aléatoire et basé sur le contact social. Toutes ces caractéristiques sont en parfaite contradiction avec le comportement attendu dans le trafic.

Le concept d'espace partagé se nourrit de ce constat de décalage entre la réalité humaine et le trafic. La priorité est donnée à **l'harmonie entre les fonctions de l'espace public**, c'est-à-dire aussi bien le trafic que les activités quotidiennes des gens. Toutes les fonctions doivent pouvoir cohabiter dans nos villes et villages sans que l'une ne soit étouffée par d'autres. Il est important de préciser que le concept d'espace partagé n'intègre aucune volonté de ré-

duction du trafic automobile. Il nécessite cependant une très bonne hiérarchisation et catégorisation du réseau routier.

La recherche permanente de contact visuel entre usagers est également au centre du concept. Aucun usager n'ayant la priorité sur l'autre, chacun doit négocier son passage. Des **règles simples s'appliquent, comme la priorité de droite et la recherche du contact visuel**. Ce contact est vraiment nécessaire : que va faire l'autre, par où va-t-il, ce groupe d'enfants va-t-il traverser...

La mise en évidence du risque est aussi fondamentale. Les espaces où plusieurs fonctions et usagers cohabitent sont des endroits à risques. Les solutions traditionnelles - barricader, canaliser, multiplier les panneaux - ne changent

rien aux risques existants. Elles peuvent par contre avoir un effet pervers, donner l'impression de sécurité et faire baisser la vigilance. Les dangers doivent pourtant rester perceptibles.

Mais comment matérialiser dans un aménagement cette incertitude du comportement ? Le principe clé est le suivant : **l'espace doit raconter son histoire**. Toutes les fonctions de la rue doivent se voir.

Au vu de ce qui est décrit jusqu'ici, il va de soi que **les vitesses de circulation sont réduites**. On constate une diminution de vitesse de l'ordre de 10 à 15 km/h, et ceci **sans l'emploi de dispositifs ralentisseurs**. La réduction de vitesse est une condition fondamentale pour la recherche du fameux contact visuel. Cependant, celle-ci apparaît également être une conséquence des aménagements. Y a-t-il de meilleures rai-

sons de ralentir que celle de tenir compte de tous les usagers et de ce qui se passe en rue ?

Si l'on fait une rapide évaluation de ces espaces partagés (dont les plus anciens fêtent leurs 20 ans), on y constate une forte réduction du nombre d'accidents (de -20 à -40%) et la disparition des accidents graves. Les aménagements d'espaces partagés amènent de plus une amélioration sensible de la qualité et de l'agrément de l'espace.

Ce concept est intéressant. D'une part parce qu'il permet la cohabitation des fonctions sociales mais également parce qu'il semble donner des réponses beaucoup plus simples que celles explorées jusqu'à présent au problème fondamental du comportement humain dans l'espace public.

Benoît Dupriez et Isabelle Janssens (IBSR)

Contact : isabelle.janssens@ibsr.be



L'entrée d'un service à la population se prolonge en parvis au travers de la chaussée



Drachten 20 000 véhicules/jour

L'objectif d'Octopus ?

Diminuer les risques d'accidents sur le chemin et les abords d'écoles et promouvoir des alternatives à nos enfants.



LE PLAN OCTOPUS ÉPATE EN FLANDRE, fera-t-il aussi bien en Wallonie et à Bruxelles ?

Des avantages à se rendre à l'école par ses propres moyens ?

Plus de la moitié des enfants de l'école primaire se font conduire à l'école, et ce, même s'ils habitent dans un rayon de moins d'un km... il s'en suit une hausse de trafic et de l'insécurité routière. Face à cette situation, les parents hésitent à laisser partir leurs enfants à l'école par leurs propres moyens et sont donc de plus en plus nombreux à les conduire en

voiture... ainsi s'installe la spirale infernale.

Si les plus petits auront toujours besoin d'un adulte pour les accompagner à l'école, ceux qui peuvent se lancer seuls n'y trouveront que des avantages, les parents aussi.

Par cette simple action quotidienne un enfant réduira le risque d'obésité, diminuera sa dépendance à la banquette arrière et ne devra donc plus être conduit partout, il affûtera son sens de l'o-

rientation; il aura une vie sociale plus importante, ...la circulation s'en trouvera diminuée et la sécurité routière aux abords des écoles renforcées...

Initié en Flandre en 2005, dans sa première phase centrée sur l'environnement scolaire, le Voetgangersbeweging (entendez le Mouvement pour les piétons) en collaboration avec d'autres partenaires décide, vu le succès rencontré, de développer un nouvel instrument permettant d'appréhender

tous les problèmes aux abords des écoles. Le plan Octopus était né¹.

Ce plan a ensuite été mis en œuvre en Région wallonne par l'asbl Empreintes en juin 2006.

Il a également été lancé en Région bruxelloise à la même période, mais sans association relais, si bien qu'actuellement, Voegangersbeweging et Empreintes se partagent les écoles inscrites dans la démarche, selon le régime linguistique.

Quelques chiffres

Actuellement, il y a pour l'ensemble de la Belgique :

- 329 écoles inscrites* ;
- 62 communes inscrites. (*ce chiffre ne comprend pas les écoles en cours d'inscription ou ayant demandé les codes permettant de s'inscrire.)

En détail, cela donne:

- 219 écoles en Région Flamande ;
- 98 écoles en Région Wallonne ;
- 11 écoles pour la Région de Bruxelles-Capitale (6 Néerlandophones et 5 Francophones).

Pour les communes, on note:

- 36 communes inscrites en Région flamande ;
- 26 communes inscrites en Région Wallonne ;
- 0 communes inscrites pour la Région de Bruxelles-Capitale.

Engagement

Le plan Octopus s'adresse aux écoles, communes, parents, enfants et autres usagers désireux de modifier leurs habitudes en matière de mobilité et d'améliorer la sécurité routière et leur environnement.

Le but d'Octopus est d'amener les usagers des abords d'écoles à analyser les obstacles et dangers tout le long du trajet emprunté par les enfants et d'y remédier en élaborant des solutions. A chaque réalité de terrain sa solution, qu'elle

Pour savoir si une école ou une commune est inscrite, il suffit de se rendre sur www.planooctopus.be et si la commune en question apparaît en jaune sur la carte de Belgique, c'est qu'elle et/ou une ou plusieurs écoles sont inscrites.

Le plan Octopus a pour ambition :

- **L'amélioration de l'infrastructure ;**
- **L'éducation des enfants à la circulation ;**
- **La sensibilisation des usagers de la route ;**
- **La communication vers le grand public.**

Il vise à ce qu'en 2012, tous les partenaires aient pris les mesures nécessaires pour offrir à chaque enfant un itinéraire sécurisé et convivial ainsi qu'une éducation à la mobilité.

soit petite ou grande, l'idée étant de diminuer la pression de l'automobile aux abords des écoles.

Un site Internet, pour mieux communiquer...

Pour remplir ces objectifs, le plan Octopus propose aux écoles un travail autonome en huit étapes. Les écoles bénéficient d'un accompagnement structuré via un site Internet spécifiquement développé pour le projet.

Le site Internet, www.planooctopus.be, permet aux écoles, communes, élèves et parents de s'inscrire en ligne² et de suivre à leur rythme les 8 étapes.

Le site permet aussi de partager les données récoltées et de mettre en valeur toutes leurs actions et leurs collaborations. Par celui-ci, les différents partenaires peuvent faire connaître leur engagement.

Marche à suivre ...

Les écoles, communes, élèves et parents d'élèves s'inscrivent en ligne sur le site (étape 1) et en informent les partenaires éventuels (étape 2). Après une analyse de la situation actuelle (étape 3), l'ensemble des partenaires est invité à mettre en

avant les problèmes prioritaires (étape 4) afin de rechercher des solutions les plus appropriées (étape 5). A l'étape 6, les différents partenaires émettent leur avis sur les solutions proposées par le groupe de travail. Ce dernier élabore l'ensemble des mesures et concepts (étape 7) sur base des réactions obtenues à l'étape précédente. Pour conclure, lors d'un événement organisé à cet effet, la commune et les établissements concernés signent un document exprimant leur intention de travailler ensemble pour réaliser les conclusions de ce plan (étape 8).

Les enfants de l'école primaire, acteurs de leur mobilité

De par son contenu pédagogique, le plan Octopus donne la possibilité aux enseignants de rendre accessible aux enfants de primaire le concept de la mobilité, d'en com-

1. Soutenu par le Ministre Fédéral de la Mobilité, les Régions collaborent également à sa mise en place.

2. Chaque école et commune de Belgique se sont vues remettre un courrier contenant le login et le mot de passe nécessaire pour l'inscription en ligne. Pour les enfants et les parents, l'inscription se fait librement sur le site Internet.

prendre les enjeux et les alternatives (que ce soit par des jeux ou des animations). Très influents sur leurs parents, ils pourront, dans un premier temps, les informer et peut-être les amener à changer, dans la mesure du possible, leurs comportements. Cela leur donnera aussi l'avantage d'être mieux armés pour comprendre et vivre leur mobilité actuelle et future.



Intégration des actions déjà entreprises

Les écoles qui s'étaient déjà investies dans des actions de sécurité routière peuvent les intégrer dans leur plan. Elles ne devront pas

reprendre tout depuis le début, mais valoriseront leur investissement et le compléteront par des actions proposées dans les différentes étapes.

Articulation d'Octopus avec les PDS mis en place par les régions

Les Régions n'ont pas attendu la prise de conscience de certaines associations pour travailler à modifier les mauvaises habitudes en matière de mobilité, aussi ont-elles mis en place depuis plusieurs mois voire plusieurs années les Plans de Déplacements Scolaire.

Depuis janvier 2006, la Région bruxelloise s'est lancée dans cette démarche.

Actuellement, il n'y a pas de lien entre le plan Octopus et les PDS.

Conclusion

Les concepteurs du plan Octopus souhaitent que ce logo soit le garant de la sécurité aux abords des

« Depuis janvier 2006, la Région bruxelloise s'est lancée dans cette démarche {ndla : les PDS}. Actuellement, il n'y a pas de lien entre le plan Octopus et les PDS ».

écoles, d'une meilleure visibilité des zones 30 et devienne une méthode pour prendre en compte et solutionner les problèmes du trajet domicile-école.

Il est malaisé à l'heure actuelle de savoir si le plan Octopus tiendra ses promesses en tant qu'instrument modèle. C'est un outil récent, qu'il faut encore évaluer.

Il n'existe que depuis 1 an en Flandre et aucune école inscrite jusqu'à présent n'a passé les huit étapes.

C'est l'année pilote pour Bruxelles et la Wallonie, elle sera aussi l'occasion de voir s'il remporte autant de succès dans ces régions.

Barbara Decupere (AVCB)

Contact: barbara.decupere@avcb-vsgb.be

L'agenda de la Mobilité

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

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

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
16 novembre - Bruxelles	Introductie cursus verkeerskunde: Inleiding tot de verkeerskunde	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 e-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be www.verkeerskunde.be
13, 16 et 17 novembre - Bruxelles	Homo sapiens, homo mobilis - Tweede forum NMBS rond mobiliteit	Info : www.mobilys.be
30 novembre - Bruxelles	Introductie cursus verkeerskunde: Verkeersonderzoek	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 e-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be www.verkeerskunde.be
7 décembre - Bruxelles	Introductie cursus verkeerskunde: Geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitsproblemen	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 e-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be www.verkeerskunde.be
15 décembre - Bruxelles	Introductie cursus verkeerskunde: Mensen moeten meedoen	Info : Stijn Dergent Tel.: 015/44.65.55 e-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be www.verkeerskunde.be



Le carnet d'adresses

Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

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

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	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	kopdekamp@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	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@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	pibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	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	02/244.72.22	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

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



Des panneaux, un peu, beaucoup, à la folie, à la folie, à la folie...



Plans de déplacement ? Ça bouge de tous les côtés !

Depuis la rentrée, la mobilité tient le haut de l'affiche: plans de déplacements d'écoles, d'entreprises et d'événements, dimanche sans voiture, semaine de la mobilité, plans communaux de mobilité, Cyclocity, campagne de sécurité routière contre l'agressivité, etc. Petit zoom sur les plans de déplacement.



Trente écoles pilotes

Suite à la volonté de développer les **Plans de Déplacements Scolaires** en Région de Bruxelles-Capitale, 30 écoles 'pilotes' ont reçu une valve d'information sur la mobilité. L'information est, en effet, une des actions essentielles pour initier un plan de déplacements quel qu'il soit. Elle permet en effet à toutes les personnes concernées d'être interpellées et par la suite de s'impliquer.

Ces écoles ont ainsi pu marquer durant la semaine de la mobilité, en septembre dernier, le démarrage de leur projet. Certaines ont eu, de plus, l'occasion de présenter leurs actions au Ministre en charge de la Mobilité, Pascal Smet, et/ou à la presse. Une sensibilisation auprès des élèves et des

parents, une fresque de la mobilité, un rang à pied ou à vélo sont autant d'actions qui ont été entreprises et qui se poursuivront au cours des mois et des années à venir. Comme nous avons pu le constater, les idées nouvelles ne manquent pas. Nous souhaitons de bonnes années scolaires à la mobilité.

Les entreprises pas en reste

En ce début septembre, la prolongation du tram 94 a modifié l'accessibilité des entreprises du quartier « Souverain-Delleur-La Hulpe » situé à Watermael-Boitsfort. En l'honneur de ce nouveau point fort du quartier et dans le cadre du développement des **Plans de Déplacements d'Entreprises**, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements

a invité les entreprises de cet axe à faire le point sur cette nouvelle desserte et sur les pratiques à mettre en œuvre pour faciliter le déplacement de leur personnel.

Le 20 septembre, en présence du Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics, d'Evelyn Huytebroeck, Ministre de l'Environnement, et d'Anne Dirix, Echevine de la mobilité à Watermael-Boitsfort, une séance d'information s'est d'abord tenue au sein de la société CBR sise chaussée de la Hulpe. Les participants ont ensuite enfourché un vélo pour rejoindre la station de métro Hermann-Debroux pour revenir ensuite vers la gare de Boitsfort en tram 94. Les entreprises ont été invitées à relayer les informations reçues auprès de l'ensemble de leur personnel afin de les encourager l'usage des transports publics, du vélo ou de la marche.

Déplacer les foules

Pour être complet, il faut mentionner un troisième volet : les **Plans de Déplacements d'Événements**. L'IBGE a lancé il y a quelques mois une étude relative aux événements qui accueillent plus de 3.000 personnes. L'objectif de cette étude est de recenser ces événements et de présenter des mesures concrètes que les organisateurs peuvent mettre en œuvre. Nous reviendrons sur les résultats concrets de cette étude dans une prochaine édition du Moniteur de la Mobilité.

Christine Heine, Delphine Bauchau et Philippe Barette

(AED-Direction de la Politique des Déplacements)

Contacts:

pbarette@mrbc.irisnet.be
chheine@mrbc.irisnet.be

VADEMECUM

personnes à mobilité réduite
dans l'espace public



**Document
approuvé**



On est tous, un jour ou l'autre, une personne à mobilité réduite

Les 10 commandements du gestionnaire de voirie

Même sans handicap lourd, nous sommes tous, un jour ou l'autre, des personnes à mobilité réduite (PMR) : l'âge, la maladie, porter un enfant ou de lourdes commissions peuvent entraver quotidiennement nos déplacements.

L'Administration de l'Équipement et des déplacements (AED) propose aujourd'hui aux bureaux d'études, gestionnaires de voirie et associations, un vademecum permettant de mieux prendre en compte les PMR dans la conception ou le réaménagement d'espaces publics.

Ce vade-mecum est le fruit d'une réflexion de deux ans et d'une bonne collaboration entre de nombreux acteurs : diverses associations de PMR, STIB... Il se veut évolutif et adaptable. Les lecteurs peuvent en effet envoyer leurs critiques et suggestions par mail ou courrier à l'AED.

Des aménagements « accessibles »

La notion d'accessibilité implique que tous les citoyens puissent prendre part aux activités sociales, culturelles et économiques. Aujourd'hui, les PMR représentent 30 à 35% de la population. Il s'agit non seulement de personnes présentant une déficience (de motricité, visuelle ou auditive) mais également des enfants, des personnes âgées, des PMR « temporaires » : femme enceinte, blessé, personne chargée de courses...

Différents règlements et des recommandations concernent la conception d'un aménagement réservé aux PMR mais jusqu'à aujourd'hui, aucun document « transversal » ne permettait de faire la somme de tous ces éléments. De plus, si tout est assez bien défini pour des personnes en chaise roulante, rien ou presque ne concerne les aveugles et les personnes malvoyantes.

Un catalogue des règles et bonnes pratiques

Après un rappel des textes légaux et réglementaires (parfois contradictoires) existants, l'AED définit puis traite concrètement les problèmes rencontrés par les PMR en général et selon leur handicap.

Plusieurs chapitres expliquent les mesures à prendre pour chaque type de PMR : pentes et bordures pour les chaisards, dalles podotactiles et lignes guides pour les malvoyants...

Le document contient une analyse de cas réels et de propositions d'aménagements se voulant optimales, tout en montrant certaines limites via l'illustration de cas extrêmes.

De nombreux plans facilitent la compréhension de ces règles et recommandations.

Les « 10 commandements » du gestionnaire soucieux des PMR clôturent le vade-mecum

Contact :

Camille Thiry, chargée de communication,
cthiry@mrbc.irisnet.be

Tel: 02 204 15 01

GSM : 0499 588 199

LE CONDUCTEUR VS LE MOTARD



**EN VILLE, L'AGRESSIVITÉ
N'AVANCE À RIEN.**



**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
Boite 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/238.51.65
Fax: 02/280.60.90
E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgb.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 _____

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-vsgb.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-vsgb.be

LA PIETONNE VS LE CYCLISTE



**EN VILLE, L'AGRESSIVITÉ
N'AVANCE À RIEN.**



Retrouvez les anciens Moniteurs et les Cahiers de la mobilité sur www.avcb.be > Moniteur de la mobilité