

Le MONITEUR

de la mobilité

FOCUS

Quel est l'impact d'une campagne de prévention sécurité routière



BRÛLER UN FEU PEUT VOUS COÛTER CHER
ROOD NEGEREN IS EEN ZWARE TOL RISKEREN

TRIMESTRIEL N°26 | AUTOMNE 2009 | GRATUIT

>> **ÇA BOUGE DANS LA RÉGION**

- "Observatoire zones 30" de Bruxelles Mobilité
- Quads ou couacs ?

>> **BONNES PRATIQUES**

- "La mobilité durable à l'école", c'est aussi l'affaire des communes
- Les CeMA bruxellois en visite à Hasselt

ÉDITORIAL 03

DOSSIER : CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

QUEL EST L'IMPACT D'UNE CAMPAGNE
DE PRÉVENTION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 04>07

CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
FAITS, INVENTIONS ET ATTENTES 08>09

"OBSERVATOIRE ZONES 30"
DE BRUXELLES MOBILITÉ 10>12

QUADS OU COUACS ? 13>17

NOUVELLES PUBLICATIONS :
BRUXELLES MOBILITÉ ET LE CENTRE
DE RECHERCHES ROUTIÈRES EN TANDEM 18

À HASSELT «SAMEN ANDERS MOBIEL!» 19>21

DOSSIER : MOBILITÉ DURABLE À L'ÉCOLE

« LA MOBILITÉ DURABLE À L'ÉCOLE »,
C'EST AUSSI L'AFFAIRE DES COMMUNES 22

SAINT-GILLES SE PREND AU JEU DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ! 23

SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE SONT LES THÈMES CENTRAUX
À L'ÉCOLE PRIMAIRE FLORALIA DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT 24>25

L'IMPLICATION DES COMMUNES DANS LA
«MOBILISATION» DANS LES ÉCOLES 26>27

"VELO CITY" 2010 AU DANEMARK 28

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



bruxellesmobilité
mobielbrussel



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Chantal Roland, Erik Caelen, Christiaan Van Sumere, Françoise Bradfer, Brigitte Ernon, Bernadette Gany, Julie Godart, Olivier Dubrulle, Geoffrey Defuisseaux, Martine Romain, Barbara Decupere, Jean-Michel Reniers

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- TÉL : 02/238.51.40 - FAX : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be



En tant que ministres en charge de la Mobilité, nous mettons la barre très haut. Nous voulons réduire la charge de circulation dans notre capitale d'au moins 20% par rapport à l'année de référence 2001. Un objectif ambitieux mais réalisable. Le principe STOP sera le fil rouge de ce projet. Ce principe favorise en premier lieu la marche, puis vient le vélo, ensuite les transports en commun et enfin, si nécessaire, la voiture. Pour concrétiser ce projet, nous réaliserons des investissements visant à améliorer le nombre et la qualité des transports en commun, des infrastructures cyclistes et à mieux protéger les usagers faibles. Bruxelles doit en effet s'investir dans la mobilité durable. C'est la seule manière pour notre capitale de conserver son statut national et international de ville où il fait bon habiter, travailler et vivre. Ces investissements seront bénéfiques tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs, les entreprises et les touristes. Posséder un réseau de transports en commun efficace et rapide est un avantage pour tout le monde!

Bruxelles, où les cyclistes et les piétons se sentent chez eux

Prévoir plus d'espace pour les cyclistes est et reste un défi important. Pour les courtes distances, la marche à pied doit également être encouragée. Ces prochaines années, Bruxelles devra, grâce à un Plan piétons, se transformer en un endroit où on peut se promener de manière agréable et en toute sécurité.

Bruxelles, une ville bouillonnante de rencontres

De plus, la solution à la problématique de la mobilité à Bruxelles passe par un meilleur aménagement de l'espace public. Ces espaces publics doivent, plus que jamais, devenir de véritables lieux de rencontres, qui bouillonnent de vie et qui font la part belle à l'art. Encore plus que par le passé, nous devons promouvoir l'utilisation créative des moyens existants pour réaliser de beaux projets architecturaux, chics et pas chers (du moins pas toujours).

Bruxelles, une ville pour tout le monde

La mobilité est un droit fondamental. Les personnes à mobilité réduite rencontrent encore beaucoup d'obstacles qui entravent fortement ou suppriment même leur liberté de mouvement. C'est pourquoi il faut adapter le réseau de transports en commun aux besoins des personnes à mobilité réduite. L'espace public doit également, pour tout projet de réaménagement, rester accessible et sûr pour tous les citoyens.

Bruxelles, une ville sereine

Une autre priorité de notre politique est de renforcer le sentiment de sécurité dans et autour du réseau de transports en commun. Il ressort d'une étude récente que de nombreuses personnes âgées éprouvent un sentiment d'insécurité à Bruxelles. L'un des éléments contribuant à renforcer le sentiment de sécurité est la propreté des arrêts et des gares. Nous allons tout faire pour y parvenir.

Nous avons donc pas mal de pain sur la planche pour les cinq prochaines années, mais nous ne travaillerons bien sûr pas seul! Nous prôtons une politique de collaboration: avec les communes, les associations, les entreprises, les écoles, bref toutes les personnes concernées par la nouvelle mobilité urbaine. Bruxelles doit bouger et nous devons tous y contribuer!

Brigitte Grouwels,
Ministre des Transports, des Travaux publics,
de l'Informatique régionale et du Port de Bruxelles

Bruno De Lille,
Secrétaire d'État en charge de la Mobilité, de la Fonction publique,
de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative

BEFORE



AFTER



ROULER VITE TUE
SNEL RIJDEN DOODT

QUEL EST L'IMPACT D'UNE CAMPAGNE DE PRÉVENTION SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

L'EXEMPLE DE LA CAMPAGNE "ROULER VITE TUE" MENÉE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE EN OCTOBRE 2008

Comme chaque année depuis 2004, la Région de Bruxelles-Capitale a organisé en octobre 2008 une campagne de prévention sécurité routière sur son territoire, en collaboration avec les 19 communes, les 6 zones de police, le Gouverneur, l'IBSR, la STIB, le Parquet et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale. La campagne visait la sensibilisation des usagers de la route aux dangers de la vitesse.

POURQUOI UNE CAMPAGNE SUR LA VITESSE EXCESSIVE À BRUXELLES ?

La Région de Bruxelles-Capitale se caractérise par un environnement fortement urbanisé et un réseau de voiries très développé. Ce dernier se compose d'une multitude de voiries aux profils très différents : grands axes routiers, voiries de quartier ou zones résidentielles, tunnels, etc.

Certaines voiries, en raison de leur morphologie, peuvent parfois inciter les automobilistes à augmenter leur vitesse. Quoi de plus tentant que d'accélérer sur le boulevard Mettwie ou de "piquer une petite pointe" dans un tunnel dégagé de toute circulation. Malheureusement, les statistiques d'accidents démontrent que la vitesse excessive et non adaptée reste l'une des raisons principales des accidents de la route, et la Région de Bruxelles-Capitale n'échappe pas à la règle. Outre les accidents et leurs conséquences parfois dramatiques, les vitesses élevées génèrent également bien d'autres désagréments comme par exemple l'augmentation de la pollu-



tion de l'air ou de la pollution sonore, sans parler du sentiment d'insécurité du citoyen bruxellois inquiet de voir "tracer" des automobilistes dans son quartier, à proximité d'un parc où ses enfants jouent tranquillement.

Pour enrayer la chaîne "vitesse élevée – accidents", la Région de Bruxelles-Capitale a choisi de renforcer les contrôles de vitesse en installant de

nouvelles caméras fixes aux différents points noirs identifiés par les services de police. Près d'une centaine de poteaux a été placée, conformément aux recommandations des Etats généraux de la sécurité routière bruxellois.

Toutefois, la répression ne peut être efficace que si elle s'accompagne d'une sensibilisation importante. Or, l'automobiliste qui circule à Bruxelles ne s'y retrouve pas toujours dans les réglementations (50 km/h ? 70 km/h ? 30 km/h ? Plus ? Moins ?). Voire, plus grave, les ignorent ! Il laisse donc trop souvent son environnement de conduite lui dicter son attitude et n'adapte que trop rarement son comportement à celui qui sied à un automobiliste circulant dans un milieu fortement urbanisé où un danger peut survenir à tout moment. Ajoutez à ce phénomène certaines idées reçues, du type : "si j'accélère, je gagnerai du temps" ou "si je respecte les 50 km/h dans un tunnel je suis un véritable danger" et vous vous trouverez face à un individu, qui, une fois monté dans son véhicule, oublie qu'un instant plus tôt il était piéton.

La campagne avait pour objectif de mettre l'accent plus particulièrement sur les comportements dangereux observés sur les grands axes et/ou les tunnels. Les vitesses qui y sont régulièrement enregistrées dépassent en effet fréquemment les maxima autorisés. Les automobilistes s'imaginent souvent à tort que ces grands axes leur

permettront de récupérer les quelques secondes perdues devant un feu un instant auparavant.

L'idée générale poursuivie par la campagne pouvait être résumée comme suit: "Rouler au-dessus des limites pour gagner quelques secondes est un comportement irresponsable".

LA RÉGION POURSUIT SES EFFORTS EN MATIÈRE DE PRÉVENTION SÉCURITÉ ROUTIÈRE !



Une nouvelle campagne de prévention sécurité routière s'est déroulée entre le 13 octobre et le 13 novembre 2009. Elle concernait cette année le franchissement des feux rouges. Cette infraction est une cause importante d'accidents en particulier en milieu urbain, où la densité de carrefours est plus importante. En outre, malgré le placement de caméras automatiques, il est constaté que de nombreuses infractions sont commises à Bruxelles. En 2008, 8612 infractions liées au franchissement d'un feu rouge (et feu rouge/vitesse) sur un total de 40 592 infractions ont été relevées, soit plus de 21%.

Outre les automobilistes, on constate aujourd'hui également une tendance croissante au non respect des feux de signalisation par les piétons et les cyclistes (aucune statistique n'est malheureusement disponible pour confirmer cette tendance). Un coup d'œil à droite et à gauche et le piéton ou le cycliste se lance dans le carrefour estimant à tort que sa capacité de réaction (s'arrêter, courir/accélérer) en cas de danger sera plus grande que celle d'un automobiliste.

Ces différents constats et statistiques ont fait apparaître la nécessité de rappeler à tous les usagers l'importance et le devoir de respecter les feux de signalisation, via une campagne d'information et de sensibilisation. L'objectif n'était pas de culpabiliser les usagers mais d'influencer leur comportement pour plus de citoyenneté. L'idée générale poursuivie par cette nouvelle campagne pouvait être résumée comme suit: " **Respectez les feux de signalisation, respectez les autres usagers, respectez-vous !** ".

>> **Plus d'information concernant cette campagne et ses résultats dans de prochains numéros de votre Moniteur de la Mobilité**

La campagne s'est déclinée au travers de différents supports :

- Affiches abribus.
- Affiches sur des bus et trams de la STIB.
- Affiches sur des supports itinérants ("Air Screen").
- Dépliants informatifs.

La campagne s'achève par une semaine de contrôles renforcés, soutenue par les zones de police et le Parquet de Bruxelles.

COMMENT MESURER L'IMPACT / EFFICACITÉ DE LA CAMPAGNE ?

Un post test d'impact s'attache notamment à la collecte d'informations relatives à :

- La **mémorisation assistée** des différentes déclinaisons de la campagne (notoriété de la campagne) ;
- La **compréhension du message** de la campagne ;
- Les **comportements concrets** que la campagne aura pu induire dans la cible (ce qu'on appelle couramment le "call to action") ;
- Les **évaluations de la campagne** dans son ensemble et de ses différentes déclinaisons (évaluation de l'efficacité des différents supports de communication).

D'un point de vue purement méthodologique, cette étude a nécessité un échantillon représentatif de 432 automobilistes âgés de plus de 18 ans, en possession du permis de conduire et résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale, le Brabant Wallon ou le Brabant flamand¹.

QUELS RÉSULTATS ?

1. L'analyse a tout d'abord permis d'établir une corrélation claire entre l'âge et la vitesse au volant :

- Sur autoroute (lorsque le trafic est fluide), 41% des participants âgés de 30 ans ou moins affirment rouler "en général" au-dessus de la limite légale

- 1/ Les non-résidents bruxellois devaient se rendre au moins 1 fois par semaine à Bruxelles.
 2/ On considère en général qu'au-delà de 30% comme score en notoriété assistée, la campagne présente un bon résultat découlant d'une bonne exploitation des supports de campagne et d'une bonne médiatisation.
 3/ Sur l'échantillon global (comprenant les répondants ayant ou non un souvenir de la campagne), le call to action est de 9%. On parle dans ce cas-là du call to action 'réel'.
 4/ Pour ce groupe cible, le call to action réel monte à 15%.

de 120 km/h. Cette proportion diminue en fonction de l'âge pour n'atteindre plus que 27% des répondants âgés de plus de 50 ans.

- En agglomération, cette corrélation se marque encore davantage puisque 40% des plus jeunes "avouent" dépasser souvent ou très souvent les limitations de vitesse contre seulement 26% des 31-50 ans et 18% des plus de 50 ans.

2. La description des répondants fait également apparaître un attrait plus marqué pour la vitesse chez les hommes que chez les femmes.

3. Le post test démontre que la sécurité routière en général, et la vitesse au volant en particulier, sont des sujets clairement présents dans l'esprit des automobilistes bruxellois.

En effet, 50% des répondants ont le sentiment d'avoir entendu parler de sécurité routière dans le courant des 3 derniers mois englobant la campagne et 36% évoquent spécifiquement la vitesse au volant (ce chiffre augmente même à 44% pour les plus jeunes). Ce résultat démontre bien que la cible principale (les automobilistes) est bien consciente que l'on s'adresse à elle et que les jeunes, plus enclins à faire de la vitesse, se sentent particulièrement concernés. La campagne a donc atteint sa cible en termes de communication.

4. La notoriété de la campagne est excellente puisque 33% des répondants se souviennent avoir vu au moins un des trois visuels de la campagne lorsqu'on leur présente les images de la campagne "Rouler vite tue" (il s'agit de ce qu'on appelle le score de notoriété assistée). Parmi les répondants bruxellois, ce score monte même à 40%. Les affiches ont par

conséquent bien joué leur rôle et pleinement contribué à la mémorisation de la campagne ².

5. Malgré le sujet peu sexy, voire moralisateur du message, la campagne "Rouler vite tue" a obtenu une excellente note d'appréciation par les participants à l'enquête avec une note moyenne de 7,2/10. La recette du succès de cette campagne repose, selon les répondants, sur différents ingrédients :

- a. Sa simplicité et sa facilité de compréhension.
- b. Son caractère interpellant.
- c. Son utilité sans souffrir du côté larmoyant.

6. L'impact de la campagne sur le comportement des répondants (le "call to action" potentiel, calculé sur la base des répondants se souvenant de la campagne) est également très satisfaisant dans la mesure où 27% des participants à l'enquête ayant aperçu la campagne affirment avoir entrepris au moins une action après avoir vu la campagne ³. Parmi eux, 22% ont même expliqué avoir modifié leurs habitudes de conduite afin de mieux respecter les limitations de vitesses. Une analyse plus fine des résultats révèle que l'impact de la campagne sur la modification des habitudes est plus important chez les individus âgés de 18 à 30 ans (le pourcentage grimpe à 38% pour ce groupe cible), or ces derniers sont ceux qui déclaraient respecter le moins souvent les limitations de vitesse. D'une part, il apparaît donc que le ciblage de la campagne a permis aux automobilistes respectant déjà la plupart du temps les limitations de vitesse de se sentir confortés dans leur comportement. D'autre part, le ciblage a atteint une cible particulièrement vulnérable, celle de 18-30 ans ⁴.



CONCLUSIONS

La lecture de ces résultats démontre que les campagnes de prévention routière ont toute leur utilité. Les études de type "post test", comme celle décortiquée dans cet article, constituent quant à elles une mine d'informations pour l'ajustement de nouvelles campagnes, notamment en terme de définition des groupes cibles. Elles permettent aussi de conforter les pouvoirs publics dans leurs actions de prévention en mettant en avant l'effet non négligeable de telles campagnes en matière de modification des comportements.

Enfin, une enquête comme celle-ci permet de confirmer les clés pour un message impactant : simplicité, interpellation, compréhension, utilité.

Jean-Michel RENIERS
 Conseiller
 Associations de la Ville
 et des Communes de la
 Région de Bruxelles-Capitale
jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : FAITS, INVENTIONS ET ATTENTES

Une enquête démontre que les campagnes de sécurité routière exercent une influence positive sur les usagers de la route, mais uniquement si elles sont mises en place en combinaison avec d'autres mesures telles que la législation et la répression. Sans ce type de combinaisons, les campagnes de sécurité routière n'ont aucun effet.

C'est ce qu'a conclu le professeur Fred Wegman, directeur du SWOV, dans sa présentation à l'occasion du 11^{ème} PRI World Congress qui s'est déroulé du 24 au 26 juin à Rotterdam. PRI (La Prévention Routière Internationale) est une organisation sans but lucratif qui s'engage à favoriser la collaboration entre les organisations nationales de sécurité routière. Aux Pays-Bas, cette organisation est Veilig Verkeer Nederland. Le World Congress a éga-

lement marqué le 50^{ème} anniversaire de la PRI.

PAS EN TANT QUE MESURE UNIQUE

En général, les campagnes sont utilisées pour informer les usagers de la route, leur apprendre quelque chose ou les convaincre de quelque chose, en vue de les motiver ou de les aider à adopter un comportement sûr dans la circulation. Wegman a souligné qu'étonnamment, peu de bonnes études avaient été réalisées sur les effets des campagnes de sécurité routière. Une méta-analyse norvégienne basée sur les résultats des études disponibles conclut que les campagnes médiatiques réalisées de manière totalement indépendante n'exercent aucune influence sur le nombre d'accidents. Les campagnes médiatiques qui sont soutenues par la répression peuvent en moyenne compter sur une réduction du nombre d'accidents de près de 13 %, un soutien par la répression et l'éducation entraîne une diminution de 14 %. Selon cette analyse, une approche plus axée sur la personne devrait avoir un effet beaucoup plus grand (40 %).

GROUPE SPÉCIFIQUE

Une raison souvent invoquée pour faire appel à des campagnes médiati-

ques à grande échelle est que cela permet de toucher presque tout le monde en même temps. Mais selon Wegman, ce n'est pas le cas. Une étude a en effet démontré que les campagnes sont plus efficaces si elles s'adressent à des groupes spécifiques au lieu de l'ensemble de la population, et lorsqu'elles abordent un thème spécifique. En général, les campagnes médiatiques touchent moins les usagers peu qualifiés. Ce n'est pas dû au niveau de difficulté du message, mais au fait que les personnes peu qualifiées sont moins tentées de prêter attention aux campagnes médiatiques. Pour ce groupe, la communication personnelle est plus efficace. En outre, il est important que les campagnes montrent l'effet et le comportement:

- le groupe-cible doit avoir le sentiment qu'il s'agit d'un problème qui le concerne ;
- il doit y avoir une action claire que le groupe-cible peut effectuer pour éviter les conséquences montrées ;
- le groupe-cible doit croire que la solution proposée est efficace pour éviter les conséquences ;
- la solution doit être présentée comme une action que le groupe-cible peut effectuer simplement.

	Estimation
Campagne médiatique seule	+ 0.9%
Campagne médiatique + répression	- 12.7%
Campagne médiatique + répression + éducation	- 14.2%
Campagnes locales, axées sur la personne	- 39.3%

Effets des campagnes de sécurité routière sur le nombre d'accidents selon une méta-analyse norvégienne
Source : Vaa et al. (2004 ; TØI rapport 727/2004)



INFORMATIONS TERRIFIANTES

On discute souvent à propos de l'utilité des campagnes terrifiantes, à savoir les campagnes qui montrent d'une façon dure, souvent choquante, les conséquences négatives d'un comportement risqué. D'un point de vue scientifique, l'efficacité de ces informations terrifiantes dans de grandes campagnes médiatiques est discutable. Il n'y a guère eu d'études systématiques à ce propos, mais l'étude effectuée a des effets positifs et négatifs. Comme l'a dit Wegman : « *on ne peut pas effrayer les gens de manière à ce qu'ils fassent preuve d'un bon comportement ; la peur peut certes motiver les gens à changer leur comportement, mais elle peut également entraîner des stratégies d'évitement* ». Certains indices démontrent que les femmes réagissent mieux que les hommes, surtout les jeunes, à des messages terrifiants. On ne sait pas grand-chose à propos des différences culturelles ou à propos de l'effet de répétition des campagnes terrifiantes. Fred Wegman résume la situation : « *un examen systématique*



en vue de soutenir et améliorer les campagnes de sécurité routière est absolument indispensable ». Et cela s'applique aux campagnes de sécurité routière en général et aux campagnes terrifiantes en particulier.

Deux fiches d'information sont parues à propos des campagnes de sécurité routière : «Voorlichting over verkeersveiligheid» et «Angstaanjagende voorlichting». Vous trouverez ces deux fiches d'information sur www.swov.nl.

CAST : PROJET EUROPÉEN RELATIF AUX CAMPAGNES

Le projet européen CAST a étudié les campagnes de sécurité routière. CAST est l'acronyme de Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety. Le projet s'est terminé début 2009 et a notamment engendré des directives et instruments qui peuvent améliorer la conception et l'évaluation des campagnes de sécurité routière. Le SWOV est intervenu en tant que conseiller scientifique dans ce projet. Le projet a engendré plusieurs recommandations qui peuvent améliorer l'efficacité des campagnes de sécurité routière :

- utiliser les statistiques et résultats de recherche disponibles comme base pour une campagne ;
- traduire l'objectif général en objectifs spécifiques ;
- baser la stratégie de la campagne sur un modèle de comportement théorique ou sur des changements de comportement ;
- formuler un message conséquent, crédible et clair à propos du comportement réalisable ;
- veiller à une analyse d'efficacité fondée et sérieuse et à la diffusion des résultats.

Les directives, instruments et autres résultats se trouvent sur le site Internet CAST :
<http://www.cast-eu.org/>



“ L’OBSERVATOIRE ZONES 30 DE BRUXELLES MOBILITÉ ”

Résultats annuels de l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.

La réduction de la vitesse dans les voiries de quartier est vraiment garante d'une meilleure sécurité et d'une meilleure convivialité. Les études et les chiffres montrent une diminution du nombre et de la gravité des accidents corporels impliquant des piétons et des cyclistes, lorsqu'on diminue la vitesse. Suite à la création de zones 30, la réduction d'accidents varie généralement entre 20 et 40%.

Ces voiries dites « de quartier » représentent à elles seules 75% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles sont entourées des voiries à vocation de circulation qui portent en fonction d'une hiérarchie croissante les noms d'interquartier, principale, métropolitaine et autoroute. Certaines voiries locales assument cependant le rôle de « collecteur » de quartier pour permettre une meilleure fluidité du trafic.

Suite à l'Arrêté du Gouvernement du 2 mai 2002 par lequel la Région de Bruxelles-Capitale octroie des subventions aux communes pour qu'elles élaborent un plan-directeur couvrant la mise en oeuvre de zones 30, résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier, Bruxelles Mobilité a créé un Observatoire afin d'évaluer la politique qu'elle a amorcée. Par ces subventions, Bruxelles Mobilité tend à réaliser au moins deux des objectifs du Plan Régional de Développement (PRD) : « protéger les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents » et « augmenter la sécurité de



tous les usagers, et en particulier celle des usagers les plus faibles ».

L'Observatoire reprend les voiries du réseau de quartier où, physiquement, les dispositifs de ralentissement et les panneaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h.

L'Observatoire ne reprend pas les aménagements Zone 30 aux abords des écoles, sauf si ceux-ci font partie intégrante du tronçon de rue en Zone 30, ni les voiries de hiérarchie supérieure qui sont mises en Zone 30.

Comme chaque année, sur base d'envois des conseillers en mobilité communaux, Bruxelles Mobilité a le plaisir de vous présenter l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.

Cette année, les communes de Bruxelles-Ville, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Schaerbeek, Saint-Gilles et Woluwe-Saint-Lambert nous ont envoyé l'état de la situation sur leur territoire. La mise à jour ne concerne donc que 7 communes sur les 19 que compte la Région bruxelloise. Les chiffres repris ci-après et la carte sont donc à prendre avec les précautions d'usage.

Le tableau présente l'évolution du pourcentage de voiries du réseau de quartier mises en zone 30 ou assimilées entre décembre 2003 et décembre 2008. (Voir tableau)

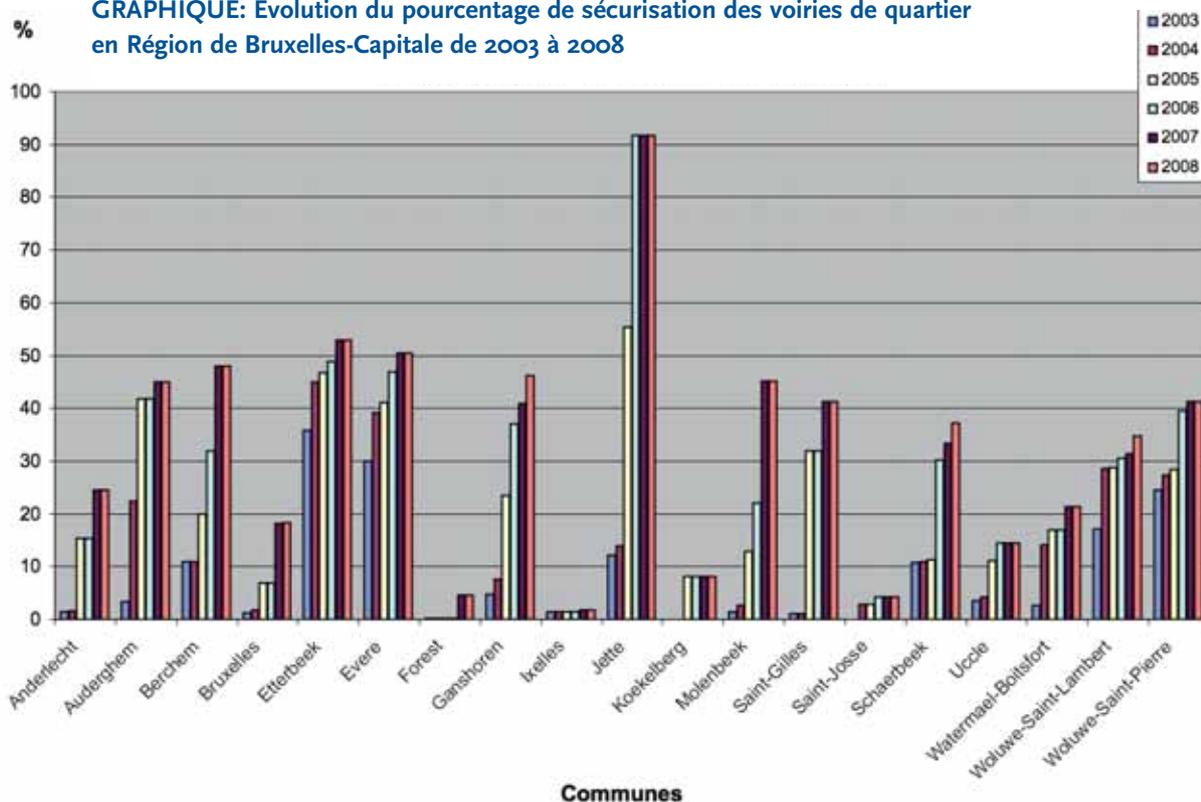
EVERE ET SAINT-GILLES SONT RESTÉES EN STATU QUO.

Etterbeek et Bruxelles-Ville n'ont ajouté que quelques tronçons ce qui ne modifie pas le pourcentage.

TABLEAU : Réalisation des Zones 30- Zones résidentielles ou de rencontre - Zones piétonnes
Comparaison entre l'état d'avancement de décembre 2003 à décembre 2008

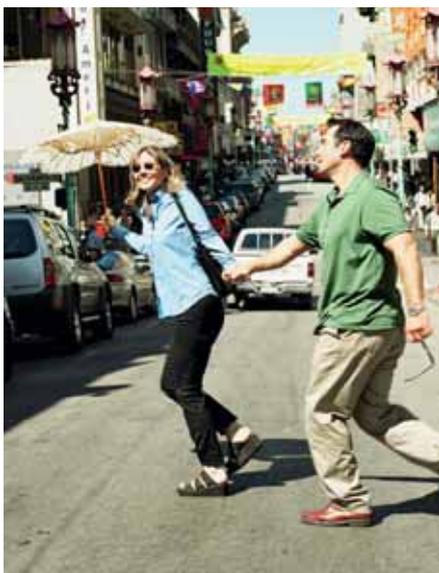
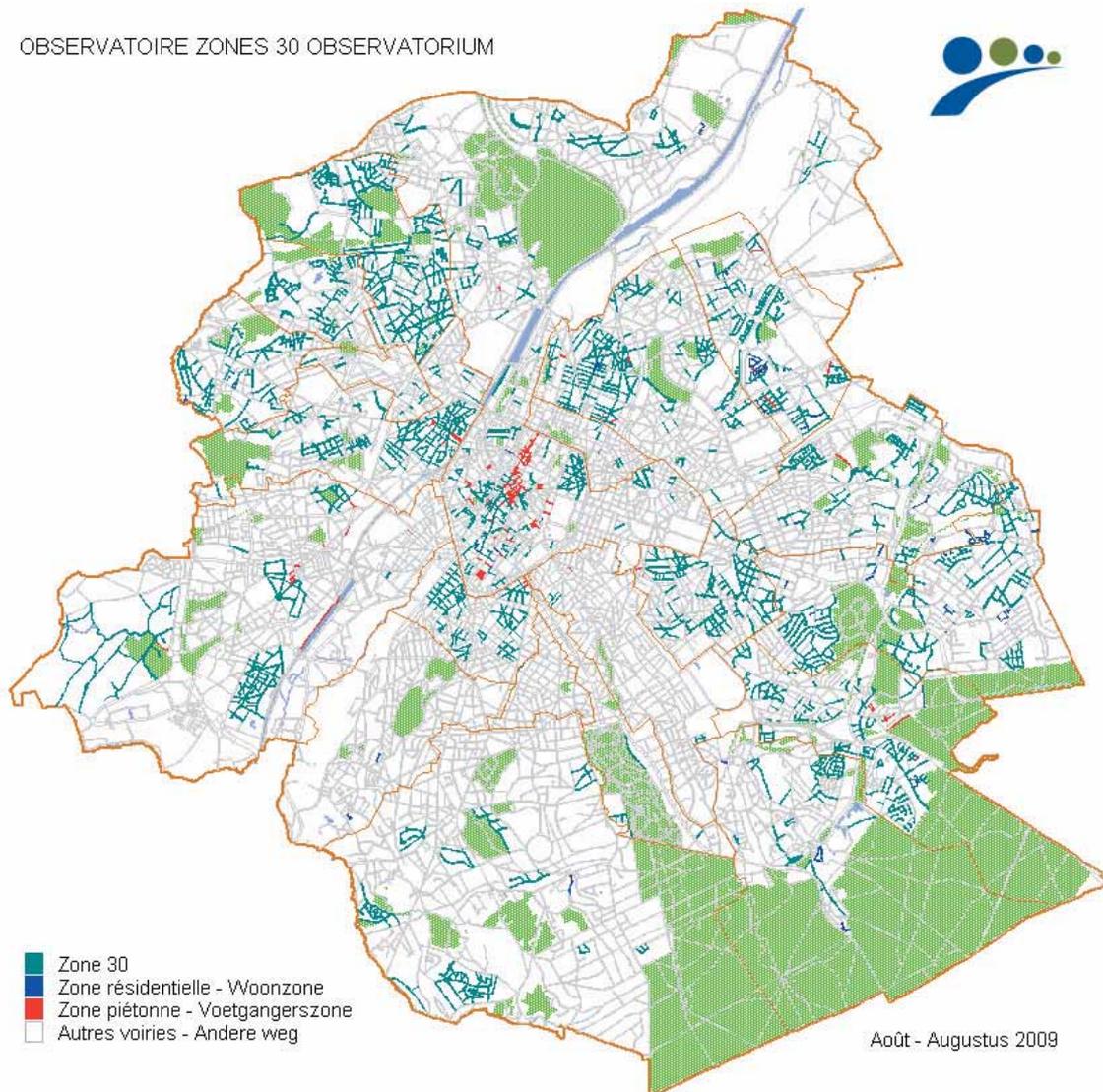
Communes	% zones 30 et assimilées en décembre 2003 /voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2004 /voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2005 /voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2006 /voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2007 /voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2008 /voiries réseau quartier
Anderlecht	1	2	15	15	25	25
Auderghem	3	22	42	42	45	45
Berchem	11	11	20	32	48	48
Bruxelles	1	2	7	7	18	18
Etterbeek	36	45	47	49	53	53
Evere	30	39	41	47	50	50
Forest	0	0	0	0	5	5
Ganshoren	5	8	23	37	41	46
Ixelles	1	1	1	1	2	2
Jette	12	14	55	92	92	92
Koekelberg	0	0	8	8	8	8
Molenbeek	1	3	13	22	45	45
Saint-Gilles	1	1	32	32	41	41
Saint-Josse	0	3	3	4	4	4
Schaerbeek	11	11	11	30	33	37
Uccle	4	4	11	14	15	15
Watermael-Boitsfort	3	14	17	17	21	21
Woluwe-St-Lambert	17	29	29	30	31	35
Woluwe-St-Pierre	25	27	28	40	41	41
Total Région	7%	10%	18%	23%	29%	29,5%

GRAPHIQUE: Evolution du pourcentage de sécurisation des voiries de quartier en Région de Bruxelles-Capitale de 2003 à 2008



Fichiers réalisés par Chantal Roland, AED-DS, août 2009

NB: Les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodées sur UrbIS Adm V230.



Par contre, Ganshoren augmente de plus de 5% et passe à 46,2%,

Schaerbeek et Woluwe-Saint-Lambert augmentent de 4% et passent respectivement à 37,2% et 34,7%

Depuis 2006, la commune de Jette a réalisé entièrement le contenu de son plan-directeur. Vous observerez que le chiffre de l'Observatoire pour cette commune est de 92% et non 100%, eu égard à certaines voiries de quartiers qui sont restées volontairement à 50km/h dans le plan-directeur (Voir graphique page 11).

Les graphiques montrent clairement que la dynamique de réduction des vitesses

dans les quartiers est bien amorcée et que depuis 2003, un réel effort est fait dans la plupart des communes de la Région. Il n'empêche que le résultat général n'a pas réellement progressé et que beaucoup de travail reste à faire.

Enfin, la carte permet visuellement de voir quels sont les quartiers régionaux qui bénéficient à l'heure actuelle d'une réelle baisse de la vitesse et qui sont donc les plus conviviaux et les plus sécurisés (Voir carte ci-dessus).

Chantal Roland
 Direction Stratégie
 Bruxelles Mobilité
 croland@mrbc.irisnet.be

“ QUADS OU COUACS ? ”

AU LÉGISLATEUR FÉDÉRAL D'AGIR ...

Les quads sont actuellement plutôt populaires. Ils symbolisent l'aventure et la liberté. Mais bien souvent, ils causent des nuisances. Plusieurs communes s'en inquiètent. Le conducteur d'un quad récréatif qui respecte l'environnement, reste bien entendu le bienvenu, mais il faudrait trouver des moyens pour limiter les nuisances causées par certains quads. Comment s'y prendre? Quelle stratégie les pouvoirs locaux peuvent-ils développer? Quelles sont les possibilités juridiques?

1. STATUT ET CADRE LÉGAL DU QUAD

A) SUIVANT LE RÈGLEMENT TECHNIQUE¹

Initialement, les quads étaient homologués comme matériel agricole. Depuis 1994, ce type d'homologation n'existe plus. Ces véhicules peuvent rouler à maximum 30 km/h et doivent disposer d'une plaque d'immatriculation. Aujourd'hui, les quads sont homologués, sur base de leurs caractéristiques techniques, comme cyclomoteur à quatre roues classe B, comme véhicule motorisé à quatre roues ou comme tracteur agricole. Les quads n'appartenant à aucune de ces catégories sont interdits à la circulation sur la voie publique

Cyclomoteur à quatre roues classe B:

Ce sont les véhicules de maximum 50 cm³ ou d'une puissance nette maximale de 4 kW, qui ont une vitesse maximale de 45 km/h sur une voirie horizontale et dont la masse vide maximale fait moins de 350 kg (batterie non comprise). Les conducteurs de ces véhicules doivent respecter les règles des cyclomoteurs classe B et porter un casque. Ces véhicules ne sont pas inscrits et n'ont donc pas de plaque d'immatriculation. Les conducteurs doivent



^{1/} AR du 15 mars 1968; Loi du 21 juin 1985.

cependant posséder un permis de conduire pour la catégorie A3. Ils doivent avoir au moins 16 ans et s'ils transportent un passager, au moins 18 ans.

Quadricycle à moteur :

Ce sont des véhicules à moteur qui ne sont pas considérés comme cyclomoteurs. Ces véhicules ont une puissance maximale nette de 15 kW et une masse à vide maximale de 400 kg ou de 550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises. Les conducteurs de ces véhicules doivent avoir au moins 18 ans, observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles et porter un casque. En outre, ils doivent être titulaires d'un permis de conduire pour la catégorie B. Ces véhicules sont soit enregistrés comme voiture, soit comme cyclomoteur.

Tracteur agricole :

Ces véhicules ne répondent pas à la définition d'un cyclomoteur classe B ni d'un quadricycle à moteur. Les conducteurs doivent respecter les règles des automobilistes, mais ne sont pas obligés de porter un casque. Suivant l'utilisation du véhicule, ils doivent disposer d'un permis de conduire pour la catégorie B ou G. Si le conducteur est né avant le 1^{er} octobre 1982, il peut même prendre le volant sans permis de conduire. Pour conduire ces tracteurs agricoles, le conducteur doit avoir au moins 18 ans, sauf à des fins agricoles ou forestières, où l'âge minimal est de 16 ans.

Comme tout autre véhicule motorisé, les quads doivent être assurés. Étant donné que les quads ne constituent pas une catégorie de véhicules en tant que telle, nous ne disposons pas de données statistiques relatives aux quads.

B) SELON LE CODE DE LA ROUTE²

Selon l'article 2.20 du code de la route le terme "quadricycle à moteur" désigne "tout véhicule à moteur à quatre roues autres que ceux considérés comme cyclomoteurs, dont la masse à vide n'ex-

cède pas 400 kg ou 550 kg pour les véhicules affectés au transport de choses, cette masse s'entendant sans les batteries pour les véhicules électriques, et dont la puissance maximale nette du moteur n'ex-cède pas 15 kW. L'adjonction d'une remorque à un quadricycle à moteur ne modifie pas la classification de cet engin. Les conducteurs de ces quadricycles à moteur doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières".

Il est clair que les quads répondent à cette définition.

2. LES COMMUNES ET LES QUADS

Les solutions pour remédier aux nuisances causées par les quads ne sont pas nombreuses et il n'y a pas de solution miracle au niveau local. Les possibilités sont fort limitées. Nous en examinerons ici l'efficacité.

A) POURQUOI UN RÈGLEMENT COMPLÉMENTAIRE EN MATIÈRE DE CIRCULATION ROUTIÈRE NE PEUT OFFRIR DE SOLUTION

Les communes ne peuvent adopter que des règlements "complémentaires" en matière de circulation routière, mais nous attirons l'attention sur quelques obstacles.

Les quads sont des véhicules qui peuvent être vendus légalement en Belgique et qui peuvent être homologués en tant que cyclomoteur à quatre roues classe B, quadricycle à moteur ou comme tracteur agricole. L'objectif n'est pas de limiter la vente de ces véhicules étant donné qu'il existe une réglementation européenne à ce sujet et que ces véhicules peuvent être vendus dans le cadre de la libre circulation de biens et de services³.

Un règlement complémentaire en matière de circulation routière doit être appuyé par un panneau de signalisation annonçant l'interdiction et précisant où l'interdiction s'applique exactement. Actuellement, il n'existe pas de pan-



2/ AR 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. 9 décembre 1975)

3/ Conformément à la directive européenne 92/61. Cette directive a été remplacée par la directive européenne 2002/24.

4/ Voir également Questions orales Chambre, n° 14.149 du 15 juillet 2009, Quads, De Groot Patrick, Secrétaire d'Etat à la Mobilité adjoint au Premier Ministre, Schouppe Etienne, K., CRIV 52 COM 632 15/07/2009 Chambre, 3e séance de la 52e séance 2008 (Commission de l'infrastructure, des communications et des entreprises publiques), 12-13: "Étant donné que les véhicules en question sont autorisés à circuler sur la voie publique, une interdiction générale d'accès aux agglomérations ne me paraît guère réaliste. Les villes et les communes peuvent interdire la circulation des quads sur certaines voiries en utilisant la signalisation légale. Idéalement, cette interdiction est concertée avec les villes et commune voisines. Un panneau de signalisation spécifique ne me semble pas indispensable. Dans la mesure où les quads ne constituent pas une catégorie de véhicules séparée, il n'existe pas de données statistiques quant à leur implication dans des accidents, des infractions au code de la route ou encore des faits d'agressivité au volant. Leur homologation spécifique en tant que tracteur agricole, quadricycle de type B ou quadricycle à moteur est liée à leurs caractéristiques techniques et à une directive européenne. Il est impossible de classer ces véhicules dans une seule catégorie. La réception par type est une prérogative de la Commission européenne."

5/ Extrait du compte-rendu d'une matinée d'étude par Erik Caelen: Exemple de la commune de Maldegem. Cette commune recevait beaucoup de plaintes parce que les quads empruntaient des allées non asphaltées à des fins récréatives, mais ceci perturbait le calme pour les riverains et abîmait ces routes. L'interdiction aux quads de l'accès à ces routes a été consacrée dans un règlement complémentaire. Ce règlement prévoit le placement de panneaux F99c (chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers) à tous les accès et de panneaux F101c à toutes les sorties de la zone concernée

6/ F99c : "Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers." Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.

7/ F101c : "Fin du chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers." Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'usagers admises à circuler sur ce chemin.

8/ Conseil d'Etat, De Launoit, n° 87.889, 7 juin 2000.

neau explicitement destiné aux quads⁴.

Dans le passé⁵, plusieurs tentatives ont été faites pour endiguer la plaie des quads à l'aide de panneaux existants, comme le panneau F99c⁶ et F101c⁷.

Ces panneaux n'offrent aucune solution et ne suffisent pas, puisque les quads ne sont pas décrits au règlement technique et - comme nous avons déjà précisé - peuvent être inscrits comme véhicule agricole. Ainsi, l'objectif n'est pas atteint, étant donné que le pan-



9/ Art. 10 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (M.B. 27 mars 1968) : "En tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, la police de la circulation routière est soustraite aux dispositions de la nouvelle loi communale du 26 mai 1989."

10/ Art. 135 §2 NLC : "De même, les communes ont pour mission de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics. Plus particulièrement, et dans la mesure où la matière n'est pas exclue de la compétence des communes, les objets de police confiés à la vigilance et à l'autorité des communes sont: 1° tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques; ce qui comprend le nettoiement, l'illumination, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des bâtiments menaçant ruine, l'interdiction de rien exposer aux fenêtres ou autres parties des bâtiments qui puisse blesser ou endommager les passants, ou causer des exhalaisons nuisibles; la police de la circulation routière, en tant qu'elle s'applique à des situations permanentes ou périodiques, ne tombe pas sous l'application du présent article; (...) 7° la prise des mesures nécessaires, y compris les ordonnances de police, afin de combattre toute forme de dérangement public (L. 13.5.1999, M.B. 10.6.1999).

neau "réserve" la voie aux véhicules agricoles. Par ailleurs, ce panneau est inutile en milieu urbain pour interdire l'accès des quads à une certaine zone.

Enfin, selon le Conseil d'Etat, un règlement complémentaire en matière de circulation routière doit répondre à certains critères de fait constatant et prouvant les nuisances de façon objective. Ces règlements complémentaires ne peuvent être disproportionnés et doivent tenir compte des droits et des libertés de chacun, donc également de ceux des conducteurs de quads. L'arrêt De Launoit en témoigne :

"Considérant que la mise en œuvre du pouvoir de police administrative, notamment de celui attribué aux conseils communaux de prendre des **règlements complémentaires en matière de circulation routière, ne peut tendre qu'au maintien de l'ordre, de la sécurité, de la commodité du passage dans les rues ou de la salubrité publique** ; que pareils règlements doivent reposer sur un ou des motifs **matériellement exacts** et en rapport avec les exigences de cette police ; qu'à cet égard, il revient au juge d'exercer son contrôle de légalité, en s'assurant de la probabilité du trouble que le règlement tend à éviter et en vérifiant si les mesures arrêtées ne sont **pas manifestement disproportionnées** par rapport aux faits qui les motivent, compte tenu de la nature du risque encouru, des moyens dont l'autorité dispose et des **droits et libertés de chacun** ;

Considérant qu'en l'espèce, le règlement de police querellé est motivé par la nécessité "de contrer le trafic intempestif empruntant le tronçon de la rue de Percke compris entre la limite formée par la commune de Linkebeek et les numéros 157 à 165" ; que le dossier administratif ne révèle pas les éléments de fait sur lesquels le conseil communal a entendu se fonder pour estimer que ledit trafic était "**intempestif**" et **créait un risque pour l'ordre public et la sécurité** ; qu'il ne contient, en effet, **aucune donnée objective** quant à l'intensité de la circulation, l'état de la voirie, les accidents survenus etc. ; que, si les parties requérantes admettent l'exis-

tence de problèmes de circulation dans le quartier, elles contestent le caractère général et intempestif de la circulation de transit dans la rue de Percke, soutenant, au contraire, que cette circulation est fluide et n'a lieu que durant une heure par jour au maximum ; que, contrairement à ce qu'affirment les parties adverses, on ne peut, dès lors, voir dans leur argumentation une reconnaissance d'éléments de fait que le dossier ne révèle pas et qu'il appartenait à l'autorité de justifier ; Considérant que la délibération communale attaquée ne repose, partant, pas sur des faits, touchant au maintien de l'ordre, de la sécurité et de la commodité du passage dans la rue de Percke, qu'on peut considérer comme établis à suffisance de droit ; que, dans la mesure où il critique la réalité et l'exactitude des motifs de la délibération communale, le moyen est bien fondé ; qu'il n'y a pas lieu d'en examiner les autres branches ;

Considérant que l'annulation de ladite délibération doit entraîner celle de la décision d'approbation de l'autorité de tutelle."

Il est donc clair qu'un règlement complémentaire ne constitue pas l'outil approprié pour résoudre le problème des quads.

B) POURQUOI UN RÈGLEMENT DE POLICE N'OFFRE PAS DE SOLUTION NON PLUS

L'article 10 de la loi relative à la circulation routière stipule que pour autant que la police de la circulation routière s'applique à des situations permanentes ou périodiques, elle est soustraite aux compétences du conseil communal⁹. Régler l'usage des quads par le biais d'une interdiction permanente est contraire aux dispositions de l'article 10 de la loi du 16 mars 1968 puisqu'il s'agit d'une situation permanente.

Le règlement de police vise surtout les conséquences négatives dues à l'usage de quads. On sanctionne par exemple les nuisances sonores par une amende administrative. On se base sur les compétences communales en matière de sûreté et de tranquillité sur la voie publique prévues à l'article 135, § 2 NLC¹⁰.



11/ Voir e.a. C.E. n° 142.718 du 29 mars 2005:

L'article 10 de la Constitution stipule: 'Les Belges sont égaux devant la loi', tandis que l'article 11 stipule: 'La jouissance des droits et libertés reconnus aux Belges doit être assurée sans discrimination'. La Cour d'arbitrage a décrit le principe de l'égalité comme suit: "Les règles constitutionnelles de l'égalité des Belges et de la non-discrimination n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie selon certaines catégories de personnes pour autant que le critère de différenciation soit susceptible de justification objective et raisonnable. L'existence d'une telle justification doit s'apprécier en tenant compte du but et des effets de la mesure critiquée ainsi que de la nature des principes en cause; le principe d'égalité est violé lorsqu'il est établi qu'il n'existe pas de rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé." (e.a. Cour d'Arbitrage, n° 23/89, 13-10-1989, MB 8-11-1989, B.1.3 ; Cour d'Arbitrage, n° 18/90, 2-5-1990, MB 27-7-1990 et Cour d'Arbitrage, n° 26/90, 14-7-1990, B.S., 4-8-1990, 6.B.6.; cfr. E.H.R.M., 23-7-1968, R.W., 1968-69, 29 ; cfr. Cass. 5-10-1990, R.W., concl. D'HOORE, G., 328-331; Cfr. C.E., n° 24.067, 12-3-1984, Chambre syndicale des pharmaciens d'expression française; C.E., n° 33.858, 22-1-1990, Desmet, T.B.P., 1990, 746 (suspension); C.E., n° 35.046, 5-6-1990, T.B.P., 1990, 746 (annulation), Desmet; BERXCK, C., 'De herkeuringsraad en de advocaat', R.W., 1993-94, 1268, n° 2 et réf.).

12/ Cass., 14 mars 2008.

13/ C.E., De Launoit, n° 87.889, 7 juin 2000.

Par le biais d'un règlement de police, on tente de limiter les effets secondaires nuisibles de l'usage des quads, mais ceci n'est pas d'une grande utilité puisque les faits doivent d'abord être constatés, ce qui s'avère très difficile dans la pratique : il convient de mesurer les nuisances sonores, ce qui requiert des appareils spécifiques ...

Avant d'obtenir un effet dissuasif, il faudra faire des contrôles intensifs et il faudra faire appel à beaucoup de personnel et de matériel, dont les pouvoirs locaux ne disposent pas toujours en quantité suffisante.

Un problème supplémentaire est que les quads n'ont pas été décrits dans un règlement technique et qu'il ne sera donc pas toujours aisé de savoir à quelles normes ils doivent répondre. Selon le contrôle technique, ils sont 'conformes' et ils sont donc admis sur les routes belges.

Le règlement de police n'offre donc pas la solution idéale non plus.

C) POURQUOI L'APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE PEUT OFFRIR LA SOLUTION ET POURQUOI L'INTERVENTION DU LÉGISLATEUR FÉDÉRAL EST REQUISE

Pour éviter la profusion de règlements complémentaires en matière de circulation routière au niveau local offrant peu ou pas de solutions, il n'y a qu'une seule solution ; l'application du code de la route.

Etant donné que les quadricycles à moteur sont clairement décrits à l'article 2.20 du code de la route et que les quads répondent à cette définition, il n'y a pas d'obstacle légal pour refuser ces véhicules comme catégorie spécifique à certains endroits.

L'argument consistant à prétendre que les quads seraient discriminés et que le Conseil d'Etat n'accepterait pas l'interdiction de ces véhicules, n'est que partiellement acceptable. Selon certains, il ne serait pas évident pour un gestion-

naire de voirie de motiver un règlement qui interdirait uniquement les quads, risquant d'induire des procédures auprès du Conseil d'Etat.

En effet, les conditions de l'arrêt De Launoit susmentionné s'appliquent également ici.

A plusieurs reprises, le Conseil d'Etat a considéré que : "Les règles constitutionnelles de l'égalité des Belges et de la non-discrimination n'excluent pas qu'une différence de traitement soit établie selon certaines catégories de personnes pour autant que le critère de différenciation soit susceptible de justification objective et raisonnable"¹¹.

Ce raisonnement est également suivi par la Cour Constitutionnelle et par la Cour de Cassation¹².

Pour autant que les quads soient interdits à certains endroits sur base de mesures objectives et raisonnables, c.-à-d. proportionnelles à l'objectif poursuivi, il ne peut être question de discrimination, étant donné que toutes les personnes appartenant à la même catégorie, notamment les conducteurs de quads, sont jugés de la même façon.

L'interdiction peut alors être motivée de la même manière que pour d'autres catégories de véhicules qui n'ont pas accès à certains endroits, comme par exemple les cyclomoteurs et les motocyclettes ou les camions. Tout dépendra donc des motifs invoqués.

L'arrêt De Launoit susmentionné peut donc servir de ligne directrice: l'interdiction doit reposer sur : "un ou des motifs matériellement exacts (...) en vérifiant si les mesures arrêtées ne sont pas manifestement disproportionnées par rapport aux faits qui les motivent, compte tenu de la nature du risque encouru, des moyens dont l'autorité dispose et des droits et libertés de chacun"¹³.

Ainsi, une forme spécifique de nuisance, comme les nuisances sonores, semble en effet un critère difficilement applicable puisque on devrait alors immédiatement refuser aussi les

cyclomoteurs et les motocyclettes, mais une motivation formulée en termes générales et basée sur le principe de "nuisance et dérangement" au sens large du terme, pourrait à notre avis permettre une réglementation prohibitive valable à certains endroits vis-à-vis des quads. Le Conseil d'Etat ne rejette pas une telle motivation, mais exige que des motivations générales soient soutenues par des données objectives dans le dossier administratif, comme la densité de la circulation, l'état du revêtement, les accidents survenus, etc.

Avant de décréter une interdiction des quads à un certain endroit, il faudra donc vérifier si cette interdiction repose sur des faits objectivement constatables. A cette fin, des comptages du nombre de quads dans une zone bien précise pendant une certaine période seront d'une grande uti-

lité, ainsi que le comptage du nombre d'infractions constatées liées à l'usage des quads.

Enfin, on ne peut nier que dans la pratique les quads provoquent souvent des nuisances disproportionnées qui dépassent les limites des effets négatifs tolérables des véhicules motorisés dans certains quartiers. Par analogie à la théorie de la responsabilité sans faute dans le cadre de l'article 544 du Code civil, on pourrait même parler d'une rupture de l'équilibre entre le domaine public et le domaine privé des riverains.

3. BESOIN D'UN NOUVEAU PANNEAU DE SIGNALISATION SPÉCIFIQUE

Pour annoncer l'interdiction de la circulation des quads, il faudra créer un nouveau panneau de signalisation. Nous pensons ici à un signal d'interdiction du type C5 (accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur), où le pictogramme de la motocyclette est remplacé par un pictogramme, encore à développer, représentant un quad.

Dans ce cadre, il convient de respecter les dispositions générales de la Convention de Vienne de 1968¹⁴ Cette convention fixe quelques principes généraux, tandis que les états signataires restent plus ou moins libres pour remplir les panneaux. Ainsi, les panneaux d'interdiction doivent être de forme ronde et avoir un liseré rouge et une couleur de base blanche ou jaune. Le signal indiquant la fin de l'interdiction est également décrit dans la convention.

L'intervention du pouvoir fédéral au niveau international en vue de l'approbation d'un nouveau signal contenant un pictogramme spécifique, dans le cadre de la Convention de Vienne de 1968, n'est donc même pas requise. Cependant, il convient de fixer un signal d'interdiction spécifique dans le code de la route et ceci requiert absolument l'intervention du législateur fédéral. A cet égard, nous ne rejoignons pas l'opinion du Secrétaire d'Etat à la Mobilité lorsqu'il

dit qu'un signal séparé ne semble pas nécessaire¹⁵. Cependant, selon des informations récentes dans la presse¹⁶, qui ont entretemps été confirmées, le Secrétaire d'Etat vient de modifier son avis à ce sujet et a précisé qu'il a bien l'intention d'introduire un tel signal¹⁷.

4. CONCLUSION

Seule une législation fédérale pourra offrir une solution valable à la problématique des quads. Hélas, les pouvoirs locaux ne disposent pas de l'arsenal juridique adéquat pour y remédier. Les mesures qui ont déjà été prises à plusieurs endroits au niveau local, ne sont souvent pas suffisamment étayées juridiquement et manquent d'efficacité. Elles n'offrent pas de solution de fond.

Pour éviter la profusion des réglementations locales, qui nuirait à la sécurité juridique du citoyen, une initiative du législateur fédéral est absolument souhaitable.

Concrètement, un nouveau signal d'interdiction spécifique au quad devrait être introduit dans le code de la route par le niveau fédéral.

En outre, la concertation avec les conducteurs de quad et leur sensibilisation semblent au moins aussi importante. En effet, les nuisances causées par les quads constituent un problème social qui ne peut être résolu que par des lois et des règlements. La promotion de la citoyenneté et l'usage raisonné de tels véhicules font également partie de la solution.

Christiaan Van Sumere/ Erik Caelen
Conseillers
Association de la Ville et des
Communes de la Région de
Bruxelles-Capitale
christiaan.vansumere@avcb-vsbg.be

14/ Le texte intégral du Traité peut être consulté

"<http://www.unec.org/trans/conventn/legalinst.html>"

15/ Pour le texte, nous référons à la note n° 1.

16/ De Standaard, 1-10-2009, article "Schouppe werkt aan verkeersbord tegen quads".

17/ Sénat, question écrite n° 4-4153 de Hugo Vandenberghe du 18-8-209 au secrétaire d'état à la mobilité adjoint au premier ministre. La réponse reçue le 28-9-2009, dont voici le texte : J'ai l'honneur de répondre ce qui suit à l'honorable membre : L'article 1er de la loi relative à la police de la circulation routière stipule que le Roi arrête les règlements généraux concernant la police de la circulation routière. Le règlement général de la circulation routière s'en suit. (arrêté royal du 1er décembre 1975). En l'article 2 de cette même loi, il est stipulé que les conseils communaux arrêtent des règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune. Conformément à l'article 12 de cette loi, les mesures prises pour régler la circulation doivent, pour être obligatoires, être portées à la connaissance des intéressés par une signalisation appropriée. Étant donné que le code de la route ne prévoit aucun panneau de signalisation approprié permettant d'interdire l'accès aux quads, aucun règlement complémentaire dans ce sens ne peut être établi. Certaines villes essaient d'interdire les quads sur la base d'un règlement de police en matière de «nuisances» dont les infractions sont pénalisées par une sanction administrative communale. À Anvers, sauf autorisation du bourgmestre, un règlement de police interdit la circulation de quads à moteur et de cyclomoteurs à quatre roues (à l'exception des cyclomoteurs à quatre roues disposant de places assises protégées - type Aixam). Toutefois, j'estime qu'il est indiqué que la problématique des quads serait réglée dans le cadre de la réglementation de la circulation routière. Ainsi je réfléchis à l'introduction d'un panneau de circulation spécifique reprenant l'interdiction des quads, par exemple dans les zones naturels ou dans certaines zones récréatives ou dans certains territoires urbains. Je m'engage à organiser une concertation avec les villes et les communes, et les groupes d'intérêts concernés.

VADEMECUM VÉLO EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUXELLES MOBILITÉ ET LE CENTRE DE RECHERCHES ROUTIÈRES EN TANDEM

Bruxelles Mobilité et le Centre de Recherches Routières (CRR) ont collaboré à la publication de 2 nouveaux chapitres du vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale. Ce dernier offre un soutien technique à tous les acteurs engagés dans le développement de l'usage du vélo à Bruxelles, en particulier pour l'amélioration de l'infrastructure cyclable. La sécurité, le confort, la rapidité, l'attrait et la cohérence des aménagements cyclables

constituent les cinq exigences principales des cyclistes en matière de qualité. La sécurité et le confort des cyclistes sont déterminés en grande partie par la qualité des revêtements, des marquages et de l'éclairage. A la demande de Bruxelles Mobilité, le CRR a rédigé deux volets sur ces thèmes.

Le chapitre 5 vise à donner des recommandations pour la conception, la mise en oeuvre et l'entretien des revêtements

en vue de la réalisation d'aménagements cyclables de qualité.

Le chapitre 6 vise à donner des recommandations pour le choix, la mise en oeuvre et l'entretien des marquages et de l'éclairage en vue de la réalisation d'aménagements cyclables de qualité.

Ces publications sont disponibles auprès de Bruxelles Mobilité à l'adresse suivante et téléchargeables sur son site Internet:



Ministère de la Région de
Bruxelles-Capitale
Administration de l'Équipement
et des Déplacements
Direction Stratégie

CCN – rue du Progrès 80 bte 1
B-1035 Bruxelles

Tél. : 02 204.20.07
Fax : 02 204.15.10

E-mail : infovelo@mrbc.irisnet.be

SITE WEB :
[www.bruxellesmobilite.irisnet.be
/articles/velo/publications](http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications)

Pour rappel, les 4 premiers chapitres du vademecum vélo, publiés précédemment sont les suivants :

Chapitre 1 :
**Marquage et signalisation
dans les contresens cyclables**

Chapitre 2 :
**Réalisation des pistes
cyclables marquées et des
bandes cyclables suggérées**

Chapitre 3 :
**Cyclistes et transport
en commun**

Chapitre 4 :
**Aménagements cyclables
en giratoires**

réalisé en collaboration avec l'IBSR et téléchargeable sur le site de Bruxelles Mobilité
www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/velo/publications



A HASSELT : “SAMEN ANDERS MOBIEL !”

Cet article est paru dans le CeMaphore n°84 d'octobre 2009, pp. 4-5

Le 29 septembre dernier, une délégation d'une cinquantaine de personnes s'est rendue à Hasselt pour une présentation de la politique de la mobilité mise en œuvre par la Ville. Cette formation continuée des CeMa revêtait un visage tout à fait particulier puisque, pour la première fois depuis la création des formations CeM et CeMa, une visite conjointe a été organisée. Par ailleurs, des représentants des associations chargées de formations sur la mobilité en Flandre ont aussi participé à cette journée : la Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) et la Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Bref, les trois Régions du pays étaient bel et bien parties prenantes de cette journée.

En préliminaire, les représentants de chaque Région ont brièvement présenté les spécificités, le profil et le rôle de leurs conseillers en mobilité. Pierre-Jean Bertrand, de Bruxelles Mobilité, a particulièrement insisté sur l'importance du partage d'expériences et des visites de terrain, indispensables pour évoluer, concevoir des projets et mettre en œuvre des mesures pertinentes. Il faut donc s'informer, aller voir comment cela se passe ailleurs, ensuite en tirer des enseignements.

Daniel Lambrechts, conseiller en mobilité de la Ville de Hasselt, a ensuite expliqué la manière de travailler dans sa Ville.

La prise en compte des problèmes de mobilité a commencé en 1995. Un bureau d'études, chargé d'étudier l'ensemble des difficultés existantes, a identifié 725 grands ou petits problèmes ! La plupart ont pu trouver une solution, mais les autres étaient nettement plus complexes.

La démarche menée montre un ensemble de mesures liées, indispensables les unes aux autres, globalement, pour atteindre les objectifs fixés. Elles sont accompagnées de campagnes de sensibilisation, ponctuelles ou récurrentes selon les thèmes.

Il fallait donner plus de place aux modes de transport alternatifs à la voiture et limiter drastiquement la place de l'automobile en ville, par un plan de circulation contraignant, une diminution sévère des possibilités de stationnement et des aménagements en faveur des déplacements à pied, à vélo et en transport public.

Cette politique est couronnée par deux gestes forts : la transformation du

Hasselt en quelques chiffres

- >> 72 000 habitants
- >> Nombreux services communaux, provinciaux, régionaux
- >> Hinterland commercial : 800 000 personnes
- >> Population scolaire : 40 000 jeunes
- >> Emploi : 50 000 travailleurs
- >> Taux de possession d'un véhicule : 2,04 habitants/véhicule ! ¹

1/ Soit un taux très élevé, puisque la moyenne en Région flamande est de 2,07, en Région wallonne de 2,25, à Bruxelles de 2,12, soit une moyenne nationale de 2,13 (chiffres 2006-Bureau fédéral du plan).

petit ring, présentant initialement un visage routier, avec deux fois deux bandes de circulation, en un véritable boulevard urbain, appelé « *groene boulevard* », et la gratuité des transports publics urbains, une mesure parfois controversée mais qui montre clairement l'implication de la ville (en particulier financière) dans la promotion d'une autre mobilité. Elle est accompagnée par un travail de fond de rénovation de voiries qui, au centre-ville, a nettement diminué l'espace réservé aux voitures : avec beaucoup de voiries étroites, à sens unique, offrant peu de stationnement et un élargissement des trottoirs en conséquence.

Le « groene boulevard » devait répondre aux objectifs suivants : la part de trafic motorisé devait diminuer et une part plus belle être réservée au transport public et aux modes doux. C'est ainsi qu'une zone piétonne, de 9 m de large, encadrée d'arbres hautes tiges a été réalisée, séparant la circulation du boulevard (deux bandes de circulation dans un seul sens de circulation) d'une contrallée à sens unique mais à contresens pour les vélos permettant d'accéder, en quelques points, au centre-ville, et proposant, ici et là, quelques places de stationnement. De cette manière, une part du trafic circulant sur ce petit ring s'est dirigée vers le grand ring. Ce projet a fait l'objet d'un partenariat financier entre la Ville, De Lijn et la Région flamande.

Pour la Ville de Hasselt, les déplacements pédestres sont une piste de travail essentielle ! Les courtes distances doivent pouvoir être effectuées confortablement à pied, et l'accessibilité des personnes à mobilité réduite fait l'objet d'attentions constantes avec de nombreux abaissements de trottoir et le placement de dalles tactiles aux endroits des traversées piétonnes. Tout le centre-ville est placé en zone 30 ou en zone piétonne. A cet égard, signalons l'effort réalisé pour favoriser la création de « traverses » à l'intérieur des îlots, offrant au promeneur des lieux de grande qualité architecturale et d'aménagement de l'espace public.

Pour une distance de 5 km : place au vélo ! Les pistes cyclables en site propre sont présentes là où les conditions de trafic le nécessitent. La modération de la vitesse au centre-ville est évidemment favorable au vélo et ne nécessite pas d'infrastructures cyclables spécifiques. Sensibilisation et éducation sont inscrites au programme scolaire. Des vélos peuvent être empruntés gratuitement. La Ville subventionne égale-



ment la création de parkings vélos dans les entreprises.

Les transports publics complètent le système mis en place avec une offre attractive, connue bien au-delà des frontières communales depuis la mise en place de la gratuité sur les lignes urbaines et la réorganisation du réseau. Durant les années nonante, la part modale des transports publics était très mauvaise. En 1997, une toute nouvelle politique et un nouveau réseau ont été mis en œuvre. Les navettes du centre-ville circulent avec une fréquence de dix minutes. Trois stations importantes ont été aménagées pour le confort des usagers. Nous avons pu observer que l'une d'elles était équipée d'un système de chauffage ! Quelques bandes bus ou sites propres existent. Ils sont finalement peu nombreux, les bus sont mêlés aux autres véhicules.

La politique de stationnement s'inscrit dans le principe suivant : le nombre d'emplacements va continuer à diminuer progressivement et les parkings périphériques gratuits vont petit à petit s'éloigner du centre-ville, vers le

Erwin Debruyne

Conseiller en mobilité et gestion de la voirie
Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG, asbl)

Un centre ville sans voiture !

Hasselt prouve qu'un effort soutenu donne des fruits, comme l'instauration de l'interdiction à la circulation de voitures dans le centre ville. Ces mesures ont été introduites progressivement, pour que le soutien de la part des habitants s'installe petit à petit. Ainsi, je me rappelle qu'un commerçant qui était contre l'instauration de l'interdiction des voitures, a fini par demander le même système pour sa propre rue.

La création d'un lien entre le domaine privé et le domaine public est remarquable : à différents endroits, des passages pour les piétons ont été prévus sur le domaine privé. Certains propriétaires privés donnent accès au public à leur cour ou jardin pendant la journée. En échange, la ville s'occupe de l'entretien de ces jardins.



Françoise Bradfer

Responsable de Projet • Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable (ICEDD)

De la théorie à la pratique. Des plans à leur mise en œuvre.

Partage d'expériences, de bonnes pratiques, c'est l'un des enjeux majeurs du réseau des Conseillers wallons en mobilité. La politique mobilité développée par une ville, son histoire, ses étapes, son évolution, ses succès et ses échecs, constituent chaque fois une découverte qui permet de se repositionner et de se remettre en question, et de renforcer la conviction qu'il faut avancer (!).

La visite d'Hasselt fut de celle-là. Ecouter et interroger la (ou les) personnes qui a (ont) participé à la mise en œuvre de cette politique, donne subitement une dimension concrète aux diverses facettes de celle-ci. Partager ensuite avec les autres participants à la visite, d'autres communes, mais aussi des régions voisines permet d'enrichir le propos d'une grande diversité de points de vue et d'approches. Il n'y a pas de miracle. Il faut aller voir comment font d'autres, discuter, confronter, car, nous le savons tous, chacun à notre niveau, ce n'est pas simple, les contraintes sont nombreuses et la volonté est un ingrédient essentiel.

Il s'agit d'une première qui, espérons-le, pourra être suivie d'autres visites de sites, d'autres rencontres, d'autres échanges, également dans le cadre des formations continues plus thématiques organisées par le réseau des CeM, sous la forme de rendez-vous inter-régions, mais aussi au gré des problématiques à traiter comme par exemple des expériences de zones de rencontre, de prise en compte de la mobilité dans des projets d'urbanisme, ... Les sujets de préoccupations ne manquent pas, il n'y a plus qu'à saisir les opportunités de les alimenter au gré du vécu de chacun et à structurer petit à petit nos collaborations.



grand ring, toujours accompagnés bien sûr d'un rabattement par bus. Lorsque 100 places de stationnement sont supprimées, 50 nouveaux emplacements sont créés ailleurs.

Concrètement, le système de stationnement est le suivant :

Centre-ville et petit ring : en voirie :

- Visiteurs : 1H maximum pour 1 € ;
- Riverains : gratuit entre 16H et 10H ;

En ouvrage : 1 parking appartient à la Ville, les autres parkings sont privés ;

- Visiteurs : payant ;
- Riverains : la Ville participe à raison de 50 % aux frais de réservation d'un emplacement de stationnement en ouvrage.

Première couronne :

- Stationnement réservé aux riverains ;
- ou zone bleue 2H pour les visiteurs.

Quelques grands parkings gratuits localisés entre le premier et le deuxième ring sont desservis par les transports en commun également gratuits.

Parmi les projets d'avenir, l'arrivée du tram-train à Hasselt constitue un défi

de taille. Le projet Spartacus comporte la création de 4 lignes dans le Limbourg dont une liaison Hasselt-Maastricht, prévue pour 2013, qui entraînera une réorganisation de la desserte bus. A cette occasion, le quartier de la gare notamment sera radicalement transformé pour accueillir le tram.

L'après-midi a été consacrée à une visite de la Ville : une belle occasion pour découvrir de visu ses multiples facettes « mobiles » et poursuivre la discussion et les échanges d'expériences entre conseillers en mobilité des trois Régions du pays.

Merci à Daniel Lambrechts, pour le temps qu'il nous a consacré et pour avoir répondu à nos nombreuses questions. Merci aussi à Erik Caelen, Hasseltois et responsable de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale, pour son aide précieuse dans l'organisation de cette journée. Cette initiative devrait se poursuivre en 2010, avec une visite en Région de Bruxelles-Capitale.



“ LA MOBILITÉ DURABLE À L'ÉCOLE, C'EST AUSSI L'AFFAIRE DES COMMUNES ”

De plus en plus de communes intègrent le processus de mobilité scolaire à leur politique de mobilité durable, ce que l'on nomme la « mobilité scolaire durable ». Plusieurs initiatives communales nous montrent en effet cet intérêt prouvant qu'elles se sentent concernées par l'éducation et la sensibilisation des plus jeunes à la mobilité douce, piétonne, cycliste et à la sécurité routière. Nous verrons en quoi cela consiste au travers d'une série d'exemples et de bonnes pratiques, l'idée de cet article étant de faire connaître celles-ci et de diffuser largement ces actions dans l'ensemble des communes.

Qui dit mobilité scolaire durable, dit également coup de pouce porté au développement et à la mise en place des Plans de déplacements scolaires (PDS). En effet, de belles avancées se font grâce notamment à l'aide apportée par les communes. La matinée 'PDS' à l'attention des communes et des zones de police organisée le 29 mai dernier nous l'a illustré à suffisance.

Découvrir, redécouvrir les Plans de déplacements scolaires et leur développement, connaître les différentes implications possibles des services communaux et des zones de police, tels étaient les objectifs de la matinée du 29 mai 2009, organisée par Bruxelles-Mobilité.

Cette matinée a connu un beau succès, nombreux étaient les services à avoir répondu positivement à l'invitation. Il était important de consacrer une matinée d'information à ce groupe d'acteurs car, depuis le lancement des PDS en

2006, 120 écoles se sont déjà inscrites dans la démarche et plusieurs interventions des communes ont fait avancer le processus. Les services concernés par les PDS sont nombreux. Mentionnons, par exemple, les conseillers en mobilité (CeMa), l'Instruction Publique, les Travaux Publics, l'extrascolaire, l'environnement, la communication et, pour les zones de police, les services trafic et prévention. Trois témoignages de services communaux et un témoignage d'une zone de police confirment d'ailleurs ces nécessaires complémentarités. Les actions ont été réalisées suite à la demande de GREEN ou COREN, les deux associations mandatées par la Région pour la mise en place des PDS. Le service CeMa et la zone de police de Bruxelles-Ville sont venus présenter, lors de cette matinée, des actions réalisées, comme notamment le brevet du cycliste à l'école Gatti de Gamont ou la participation à la réalisation pour la semaine de la mobilité d'une carte cycliste « Schoolroutekaarten » à l'attention de trois écoles néerlandophones, à Laeken. En matière d'infrastructure, citons l'exemple de la mise en place d'une zone Kiss & Ride avec l'installation de panneaux de signalisation ad hoc à l'école « t' Planzoentje » grâce à l'intervention du service trafic de la zone. Le service CeMa de Molenbeek-Saint-Jean a présenté quant à lui, l'ensemble des

actions réalisées auprès d'écoles néerlandophones et francophones, à savoir, sa participation aux réunions de travail du plan d'actions PDS, ses avis et conseils en matière d'infrastructures, son soutien aux activités de sensibilisation, etc. Enfin, Schaerbeek avec son service CeMa est venue présenter quelques initiatives telles que la relance du Bike-Pooling, la participation à dring-dring et à la semaine de la mobilité ou encore, plus généralement, son soutien aux écoles PDS.

Pour terminer la matinée, une série d'autres actions en faveur de la mobilité douce et de la sensibilisation des enfants à celle-ci ont été passées en revue, citons par exemple :

- la carte « *En route pour l'école, les itinéraires malins* » réalisée par Woluwe-Saint-Pierre ;
- la convention vélo établie entre les associations 'Gracq Anderlecht' et 'Fietserbond Anderlecht', la commission vélos de la commune d'Anderlecht et la commune elle-même pour améliorer en qualité et quantité les pistes cyclables ;
- les journaux communaux juniors, tel que le « Wolujunior », qui informent sur les bonnes pratiques en matière de développement durable d'institutions publiques et d'écoles ;



- les initiatives des zones de police dont l'opération cartable, ainsi que les cours d'éducation routière réalisés sur pistes d'habilités et en rues, etc.

Depuis, d'autres bonnes pratiques et exemples ont vu le jour et sont relatés dans ce qui suit par Julie, Olivier et Geoffrey employés chez GREEN et COREN, deux asbl actives en éducation à l'environnement.

Pour plus d'information sur les PDS ou si une de vos écoles est intéressée contactez :

Bruxelles-Mobilité : Christine Heine
02/204.19.23 - pds@mrbc.irisnet.be
ou les associations GREEN : Julie Godart
02/893.08.11 - j.godart@greenbelgium.org.
Coren : Geoffrey Defuisseaux - 02/640.53.2
geoffreydefuisseaux@coren.be

Barbara Decupere
Conseillère
Association de la Ville et des
Communes
de la Région de Bruxelles-Capitale
barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

SAINT-GILLES SE PREND AU JEU DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE !

Depuis plusieurs années, le service de l'Instruction Publique de la commune de Saint-Gilles, invite les écoles communales à participer à la semaine de la mobilité du mois de septembre.

Cette année, l'équipe pédagogique de l'école 1-2 souhaitait proposer un jeu sur le thème de la sécurité routière à ses élèves de 3ème maternelle, 1ère et 2ème primaire.

Premier constat, un tel jeu n'existe pas ! L'IBSR en propose un mais destiné aux plus de 10 ans uniquement. Avec l'aide du magasin de jeux « Casse-Noisettes », le service de l'Instruction Publique décide de le créer. Le budget est trouvé via l'appel à projet "Communes/Ecoles" lancé à l'occasion de la semaine de la mobilité. Démarre alors une collaboration entre Pascal Deru, le propriétaire du magasin de jeux « Casse-Noisettes » qui apporte l'idée et s'occupe d'une partie de la réalisation technique et la commune qui réalise graphisme (sous la direction de Gilles Gheraille) et impression.

Le résultat est un jeu coopératif de plateau conduisant les élèves à l'aménagement d'un espace public, un parc, représenté par le plateau de jeu : "Le parc n'est pas prêt à accueillir les enfants : ni balançoire, ni bac à sable ; pas de fleurs, pas d'arbres et pas de bancs. Sans

compter qu'il y a des voitures stationnées sur la pelouse, des chiens qui courent n'importe où et des vélos qui confondent un chemin et une piste cyclable !

Tandis que les enfants s'avancent vers le parc, il faut aménager le parc et y mettre de l'ordre.

Les jardiniers plantent et les menuisiers aménagent : arbres, parterres de fleurs colorées, balançoires, bancs... sont ajoutés. Gardiens et agents de quartier mettent de l'ordre : les autos sur la route ou dans les parkings, les vélos sur la piste cyclable, les passages piétons posés aux bons endroits et les chiens soit en laisse soit dans le canisite.

Si les enfants arrivent dans le parc et que tout est prêt, l'ensemble de la classe gagne le jeu. Si par contre les enfants arrivent dans le parc et des éléments ne sont pas placés, ils perdent le jeu".

Dans les deux cas, les enseignants sont invités à développer des aspects de sécurité routière et des mises en situation en utilisant les éléments graphiques et mobiles du jeu.

Actuellement un prototype de jeu existe. Cinq exemplaires sont en cours de réalisation et seront bientôt disponibles. Après l'école 1-2, ils seront proposés dans le reste des écoles Saint-Gilloises.



Pour plus d'information sur le jeu

"Tous Au Bon Endroit":

Dominique Poncelet

Place Maurice Van Meenen 39

1060 Bruxelles

02 536 02 69 - 02 536 17 50

dponcelet@stgilles.irisnet.be

Julie Godart

j.godart@greenbelgium.org

02/893.08.11

GREEN asbl

À L'ÉCOLE PRIMAIRE FLORALIA DE WOLUWE-SAINT-LAMBERT

“SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE SONT DES THÈMES CENTRAUX”

Les élèves, les enseignants et les parents de l'école primaire Floralia de l'Enseignement communautaire de Woluwe-Saint-Lambert s'unissent pour rendre le domaine de l'école plus sûr en collaboration avec la commune.



À cet effet, l'école a commencé par un Plan de déplacements scolaires en janvier 2009.

La mobilité et la circulation interne à l'école occupent ici une place centrale. Une première étape à ce niveau consistait à travailler pour que la circulation automobile soit limitée dans le domaine de l'école. Le but de l'action est de sensibiliser les parents à laisser la voiture en dehors du domaine de l'école ou à chercher une alternative comme les transports en commun, ou la marche à pied. Le but étant d'attirer leur attention sur le fait qu'une circulation automobile dense n'a pas sa place dans le domaine de l'école. En effet, les nombreuses voitures réduisent l'espace disponible pour chacun, représentent un danger pour la sécurité (pour les enfants qui jouent) et polluent l'air que nous et les enfants respirons au quotidien. Durant la semaine du 4 au 8 mai 2009, un Kiss & Ride a été lancé. À cet effet, une partie du domaine a été interdite à la circulation et plusieurs places de parking ont

été supprimées. À la demande de l'école, les services communaux de Woluwe-Saint-Lambert sont venus appliquer un nouveau marquage routier installer et des panneaux de signalisation. Le groupe de travail mobilité, créé pour entreprendre une action en faveur de la mobilité et de la sécurité routière, a défini et mis sur papier cette action afin de bien informer tout le monde au préa-

lable. Cela a immédiatement mis fin aux embarras de circulation, aux doubles files et au stationnement sur les passages pour piéton et a fortement réduit la densité de circulation (automobile) à la crèche. L'action s'est déroulée très aisément et les parents et enfants n'ont eu que des louanges à propos de l'initiative.

Après une évaluation approfondie, il a été décidé de poursuivre immédiatement l'action ! Il serait regrettable de relâcher l'attention et les efforts concernant ce projet ! Les élèves de sixième année aident maintenant le surveillant habilité à faire traverser les élèves et à les accompagner. Le Plan de déplacements scolaires a poursuivi son développement en ce début d'année scolaire 2009-2010. Dans le cadre de la semaine de la Mobilité de septembre, l'école a interdit la circulation dans la rue la longeant et installé un abri pour vélos. La commune a évidemment soutenu les actions. Ainsi, la commune a été directement prête à fermer la rue de l'école durant la Semaine de la Mobilité. Les enfants pouvant à tour de rôle prendre possession de la rue pour apprendre à rouler à vélo et se déplacer librement...et ce n'est pas tout : l'école a organisé en octobre 2009 une soirée-débat avec les habitants pour parler de la circulation dans leur rue. L'école, les parents, les habitants et la commune, tous y étaient représentés. Cette concertation a vu le jour sur l'initiative de l'école afin de s'atteler à la mobilité via un plan de déplacements scolaires. L'école entretient actuellement d'excellents contacts avec la commune et les habitants. En effet, chacun est partie prenante dans cet événement. En effet, chacun veut de l'espace, respirer un air sain et pouvoir se déplacer en sécurité dans sa rue.





Photos : de brigadiers (enseignants) aident les parents et les enfants à apprendre le système du Kiss & Ride



Le Kiss & Ride a connu un déroulement fluide (contrairement à ce que l'on avait pensé) grâce à l'ardeur des parents, des enseignants et de la direction, qui sont devenus surveillants habilités pour au moins une semaine ! Aujourd'hui il existe un tour de rôle des enseignants pour surveiller le bon déroulement du système du Kiss & Ride au quotidien. C'est primordial car sans contrôle les mauvaises habitudes pourraient très vite reprendre.

DE TOUTE FAÇON CETTE HISTOIRE EST À SUIVRE... CAR IL S'AGIT D'UNE HISTOIRE POSITIVE !

L'école primaire Floralia a organisé le 6 octobre 2009 une première soirée-débat avec les habitants de la rue. De cette manière, l'école voulait aborder plus en détail les embarras de circulation à la porte de l'école. L'école, lancée depuis l'année dernière dans l'élaboration d'un Plan de déplacements scolaires, a voulu poursuivre dans cette voie en impliquant chacun dans les problèmes quotidiens de circulation ; en effet, la circulation scolaire dépasse le domaine de l'école. La direction s'est mise à table avec le comité de parents d'élèves, la commune, l'association GREEN (active dans le domaine de la mobilité durable) et a écouté les contrariétés et les préoccupations des habitants. Et ils avaient beaucoup de choses à dire. Certains sont nés ici ou

y habitent depuis plus de 30 ans, connaissent le quartier comme leur poche. De cette manière, l'école a voulu chercher davantage de solutions afin de réduire la circulation automobile dans la rue. Une deuxième réunion ne tardera pas... car ils ont entendu des idées très utiles et ils savent que le chemin vers une mobilité durable est long !

AFFAIRE À SUIVRE DONC...

Olivier Dubrulle
o.dubrulle@greenbelgium.org
 02/893.08.10
 GREEN vzw

Pour de plus amples renseignements :

K. Boeykens à l'école Floralia
 au 02/ 771 59 71



PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES

“ L'IMPLICATIONS DES COMMUNES DANS LA « MOBILISATION » DES ÉCOLES ”

Les Communes peuvent intervenir dans plusieurs étapes clé de la mise en œuvre des Plans de déplacements scolaires. Ces interventions peuvent commencer dès la première étape, c'est-à-dire l'inscription des écoles. En voici quelques exemples récents

Souhaitant inciter les écoles à réfléchir à leur impact en matière de mobilité, la Commune d'Etterbeek a proposé le projet au directeur de l'école La Colombe de la Paix, qui menait déjà quelques actions sur le thème. C'est le service mobilité de la commune qui a pris contact avec Bruxelles Mobilité, et ensuite avec l'asbl COREN qui a accompagné l'école pendant une année scolaire. La première réunion s'est dérou-

lée à l'administration communale. Bien que dans le cas présent un changement de direction a ralenti le projet, cette méthode de « recrutement » d'écoles permet de garantir le soutien et la collaboration de la Commune.

Dans le même ordre d'idée, la Commune d'Uccle a activement soutenu la candidature de l'école communale de Verrewinkel, école située à la

limite de la Région, dans un quartier peu accessible par d'autres modes de déplacements que la voiture, et qui accueille beaucoup d'élèves résidant en Brabant flamand. Le Plan de déplacements scolaires est un projet qui s'inscrit bien dans la politique de Développement durable initiée par la Commune, à travers son « Agenda 21 » local et son plan d'actions « Bilan carbone ». L'échevine de l'éducation et

de l'enseignement, Joëlle Maison, a elle-même accompagné la directrice de l'école, Anne Stockmans, lors de la séance d'introduction des Plans de déplacements scolaires, en avril 2009.

A Forest, l'échevine en charge de la mobilité, Marianne Courtois, souhaite également inciter les écoles à réaliser un Plan de déplacements scolaires. Actuellement 9 écoles forestoises sur 29 ont entamé un Plan de déplacements scolaires. A cet effet, depuis octobre 2009, la CeMa Martine Romain se rend dans chaque école, tous réseaux et tous niveaux d'enseignement confondus, afin de souligner l'importance de la sensibilisation des élèves, ces citoyens de demain, à une mobilité « durable ». Elle prend également note de leurs attentes en matière de mobilité, et leur fait part de la volonté communale de les voir mettre en place un Plan de déplacements scolaires. Il faut, en effet, miser sur l'implication des jeunes et des enfants

d'aujourd'hui pour assurer demain et le plus rapidement possible un changement de comportement en matière de mobilité quotidienne individuelle ou de groupe. Enfin, elle informe d'une part sur la nouvelle législation environnementale « Pics de pollution » qui sera désormais d'application entre le 1er novembre et le 31 mars de chaque année scolaire et, d'autre part, sur les possibilités, non seulement des transports en commun, mais aussi de la mobilité douce, mobilité piétonne et cycliste. Un contact et un entretien personnalisé ainsi que l'assurance du soutien de l'échevinat de la Mobilité et du collège des Bourgmestre et Echevins s'avèrent indispensables pour convaincre une direction scolaire d'aborder ce thème d'actualité.

Ces différentes expériences démontrent l'implication croissante des Communes dans la mise en œuvre des Plans de déplacements scolaires. Les initiatives visant à encourager la parti-

cipation des écoles se multiplient. Etant donné le rôle prépondérant des Communes en matière de Mobilité, et l'importance de leur soutien dans le cadre d'un Plan de déplacements scolaires, on ne peut que se réjouir de cette nouvelle implication.

N'oublions cependant pas que l'efficacité d'un Plan de déplacements scolaires dépend avant tout de la motivation de l'école elle-même, en particulier celle de la direction et des enseignants.

Geoffrey Defuisseaux,
COREN asbl
geoffreydefuisseaux@coren.be
02/640.53.23

Martine Romain,
CeMa à Forest
MartineRomain@forest.irisnet.be
02/348.17.61

LE CARNET D'ADRESSES : LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM-PRÉNOM	ADRESSE	CP	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000	Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. D'Auderghem 113-117	1040	Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Van Der Auwera Benjamin	Square Hoedemaekers 10	1140	Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050	Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081	Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	mertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080	Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210	St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060	St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030	Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150	Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



VELO-CITY 2010 AU DANEMARK

Après la Région de Bruxelles-Capitale en 2009, la Ville de Copenhague en partenariat avec la Fédération Européenne des Cyclistes accueillera Velo-city du 22 au 25 juin 2010. Baptisée « Velo-City Global 2010 », la conférence internationale réunira des experts de la petite reine venus du monde entier. Décideurs, urbanistes, ONG et chercheurs se relayeront à la tribune pour faire part des dernières innovations en matière de politique cyclable.

L'expérience de la Ville de Copenhague en matière de politique cyclable n'est aujourd'hui plus à démontrer. Elle compte bien en faire profiter les participants au congrès en proposant de nombreuses visites de sites aménagés ou de dispositifs particuliers dévelop-

pés pour les cyclistes. Cette nouvelle conférence vise en effet avant tout à faciliter les échanges autour de solutions concrètes.

Different gears, same destination !

Pour atteindre ses objectifs de valorisation et de développement des politiques cyclables dans le monde, Velo-City Global 2010 propose d'aborder la problématique au travers de différents ateliers, comme par exemple : « Le vélo comme outil d'amélioration de la qualité de vie », « Comportement, culture et vélo », « Société 'auto-centrée' et responsabilité globale, quelles leçons en tirer ? », etc.

Les organisateurs ont résolument pris le parti de la qualité plutôt que de la quantité en privilégiant des temps de

paroles plus longs pour un nombre restreint d'intervenants. Il s'agit de leur laisser par ce biais la possibilité d'aborder leur sujet plus en profondeur et d'ainsi nourrir davantage encore le débat et les échanges qui s'ensuivront.

Bref, une nouvelle édition de velo-city qui s'annonce des plus alléchantes, alors... à vos agendas !

Pour plus de renseignements concernant cet événement, rendez-vous sur www.velo-city2010.com

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 email 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

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

Fonction
Prénom
Téléphone
Organisation
Fax.....
E-mail.....
Nom
Adresse

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.....

BON À RENVOYER À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

