

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière



FOCUS

En rang, c'est le pied !

TRIMESTRIEL N°35 | AUTOMNE 2012 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- « Laissez la place aux cyclistes »
- Au secours des vélos volés, abandonnés et retrouvés !
- Un pour tous et tous pour Villo!
- Six groupes de citoyens vont redessiner leur quartier !

>> BONNES PRATIQUES

- Printemps de la mobilité en Région Wallonne : des projets dans les écoles, un impact dans la commune
- Analyse statistique des accidents de jeunes
- Politique de stationnement et code de la route doivent faire bon ménage
- Un Cahier du Moniteur sur l'organisation des livraisons en voirie
- La place du piéton en Région de Bruxelles-Capitale

ÉDITORIAL	03
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE POURSUIT SES EFFORTS DE PROMOTION DE LA MARCHÉ : EN RANG, C'EST LE PIED !	05
PRINTEMPS DE LA MOBILITE EN RÉGION WALLONNE : DES PROJETS DANS LES ECOLES, UN IMPACT DANS LA COMMUNE.....	13
CAMPAGNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE « LAISSEZ LA PLACE AUX CYCLISTES »	20
ANALYSE STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE JEUNES.....	22
AU SECOURS DES VÉLOS VOLÉS, ABANDONNÉS ET RETROUVÉS !.....	27
UN POUR TOUS ET TOUS POUR VILLO!.....	28
TOOLBOX : SIX GROUPES DE CITOYENS VONT REDESSINER LEUR QUARTIER !”	30
POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET CODE DE LA ROUTE DOIVENT FAIRE BON MÉNAGE.....	34
CAHIER DU MONITEUR SUR L'ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VOIRIE EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : UN NOUVEL OUTIL À LA DISPOSITION DES AMÉNAGEURS.....	38
LA PLACE DU PIÉTON EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE : ANALYSE JURIDIQUE DU STATUT DU TROTTOIR ET PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	39

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



ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR LIEPSTUING EN VERVOER

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Bérard Julie, Bertrand Pierre-Jean, Blanchevoys Jérôme, Bradefer Françoise, Caelen Erik, Casteels Yvan, Decupere Barbara, Delvaux Philippe, De Schutter Tom, Focant Nathalie, Nuytens Nina, Randaxhe Virginie, Reniers Jean-Michel

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest, Hugues Moïny

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 - jean-michel.reniers@avcb-vsbg.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

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



Wikipédia définit le pied (du latin *pedem*, accusatif de *pes*, *pedis*) comme étant une partie du membre inférieur humain constituant son extrémité distale. Il sert à l'homme à se soutenir debout (station verticale) et à marcher. Il a un rôle d'équilibre, d'amortisseur et de propulseur. Le pied adulte comprend 28 os - soit, pour les deux pieds, le quart de ceux composant l'ensemble du squelette ! - 16 articulations, 107 ligaments qui tiennent ces dernières et 20 muscles qui permettent le mouvement. De plus, sa plante est, avec le bout des doigts, la région du corps la plus riche en terminaisons nerveuses. Il supporte tout le poids du corps sur seulement sept points d'appui : le talon qui porte deux tiers du poids total lors de la marche, le métatarse et la pulpe des cinq orteils.

Imagiez-vous que nos pieds étaient en fait de véritables machines de compétition ? Et qu'en grands sportifs qu'ils sont, ils ont besoin d'entraînements quotidiens. Vous saviez certainement aussi que la marche est bénéfique pour notre santé et qu'elle permet bien souvent sur de courtes distances de se déplacer plus rapidement que n'importe quel autre moyen de transport.

Alors comment expliquer que la circulation automobile en heures de pointe est due à hauteur de 20% aux trajets vers l'école alors que 45% des élèves habitent à moins de 1 km de leur école et 67% à moins de 2km. Les statistiques révèlent aussi que la majorité des élèves de l'école primaire s'y rend en voiture pour seulement 29% à pied et 2% à peine à vélo.

Constat alarmant quand on sait que nos comportements de déplacement sont acquis dès le plus jeune âge. A l'heure où la Région de Bruxelles-Capitale doit faire face à une véritable paralysie, notamment aux heures de pointe qui ne manquent pas de s'allonger, l'usage de la voiture doit être rationalisé au profit d'autres modes de déplacement. La marche à pied fait aujourd'hui l'objet d'une attention tout particulière de la part des pouvoirs publics. Mais si les plan Iris II, plan vélo et plan piéton constituent les fondations d'une nouvelle politique de mobilité, c'est toutefois l'adhésion des bruxellois et leur changement effectif de comportement qui en représentent la pierre angulaire.

C'est dans cet esprit de changement à la racine que la Région a décidé en 2012 de lancer une initiative pilote de promotion de la marche, « En rang c'est le pied ! », à destination des communes et écoles bruxelloises. Soutenir la création de rangs scolaires accompagnés pour redonner le goût de la marche dès le plus jeune âge tout en décongestionnant les abords des écoles aux heures de pointe, voilà un projet que le Moniteur ne pouvait pas ignorer.

Finalement, une bonne occasion pour la mobilité bruxelloise de repartir... du bon pied !



“ EN RANG, C’EST LE PIED ”

Le lundi 1^{er} octobre, les 9 écoles lauréates de l’appel à projets ‘En rang, c’est le pied’ lancé en mars dernier par le Secrétaire d’état à la Mobilité, Bruno De Lille, ont donné le coup d’envoi de leurs tout nouveaux rangs piétons accompagnés. Réparties dans 5 communes bruxelloises, ces écoles pionnières ont pris le pari de lancer ou de relancer une pratique oubliée qui devrait permettre à terme de réduire la pression automobile aux abords des écoles par un transfert modal, tout en faisant découvrir aux enfants les vertus de la marche dans un contexte encadré et sécurisé.

Placé sous la supervision du Cabinet, le projet « rangs piétons » est le fruit d’une collaboration entre Bruxelles Mobilité, l’Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, et dans les rôles principaux, les communes et écoles.

DES COLLABORATIONS ET DES RÔLES BIEN DÉFINIS

Bruxelles Mobilité offre son expertise liée aux plans de déplacements scolaires et met à disposition des lauréats la carte de localisation des élèves afin de permettre une meilleure organisation des rangs. Le service communication de Bruxelles Mobilité fournit aux écoles le matériel de sensibilisation et de communication, notamment sous la forme d’un dépliant reprenant le propos général sur la marche, ses bienfaits ainsi que sur les objectifs et raisons du projet.

L’Association de la Ville et des Communes initiatrice de l’appel à projets, coordonne celui-ci. Elle soutient et assiste les communes dans la conception et la mise en œuvre de leur projet.

La commune, porteuse du projet, est responsable de sa construction avec la ou les écoles inscrites. Elle assure également son rôle en matière d’assurance et de responsabilité vis-à-vis des participants.

Enfin, les zones de police Montgomery et Nord ont assuré, quant à elles, la formation des accompagnateurs des

rangs par le biais de 2 séances organisées fin août et fin septembre. Elles ont pour but de rappeler les divers règles et conseils en matière de sécurité routière et de mettre en évidence les situations à risque auxquelles tout accompagnateur pourrait être confronté lors de l’encadrement d’enfants en milieu urbain.

EN QUOI CONSISTE L’APPEL ?

L’appel à projets offre un soutien financier aux communes afin de les soutenir dans la mise en œuvre au sein des écoles primaires de rangs à pied. Ceux-ci ont l’obligation d’être organisés entre le domicile (ou à proximité) des élèves et l’école, au moins le matin et se dérouleront durant l’année scolaire 2012/2013. La distance parcourue pour atteindre l’école ne doit pas excéder un kilomètre.

L’objectif est qu’à terme, les communes gèrent seules le processus avec la ou les écoles participantes et que l’organisation de ces rangs soit reconduite d’année en année.

Le financement du projet est organisé sur base d’un avenant aux conventions de mobilité, signé entre la commune et la Région. Ce financement doit permettre, dans cette phase de lancement, de couvrir les frais de personnel (ALE), les assurances, les frais liés à l’organisation d’un évènement promotionnel ainsi que l’achat de fournitures pour diffuser l’information.

L’ÉCOLE SCHERDEMAEL D’ANDERLECHT ENGLUÉE DANS LES BOUCHONS

A Anderlecht, le projet est pris en charge par l’échevinat et le service de l’enseignement qui travaillent en étroite collaboration avec l’école Scherdemaël. La situation dangereuse liée aux problèmes de parkings, aux bouchons aux heures de pointe et au nombre élevé d’enfants a poussé l’école ainsi que le service enseignement de la commune à réagir. Géographiquement, l’école se situe entre le Ring, le stade de football et les étangs d’Anderlecht. Elle se trouve également à proximité d’un noyau commercial important ainsi que de gros employeurs (hôpital Erasme, Cora, etc.). Au cours des années passées, l’école a connu de nombreuses extensions qui rencontrent aujourd’hui de gros embarras de circulation. Elle accueille 600 élèves regroupés dans 17 classes primaires et 9 maternelles.

Le projet de rangs piétons vient donc à point nommé pour permettre de désengorger les abords des sorties/entrées de l’école. Par ailleurs, un pourcentage important d’élèves habite dans un rayon d’un km autour de l’école, aussi celle-ci espère-t-elle mettre deux à trois rangs piétons en route d’une cinquantaine d’enfants chacun, matin et après-midi. Ils seront encadrés par 6 accompagnateurs qui seront recrutés au service ALE et encadrés par le service prévention de la commune. A l’heure actuelle, deux

LES HEUREUX LAURÉATS

5 communes et 9 écoles ont été sélectionnées en juin dernier :

- Anderlecht et l'école Scherdemael,
- Evere avec les écoles Clair Vivre et La Source associées à l'Académie de musique,
- Jette avec les écoles Vanhelmont et Clarté,
- Uccle pour les écoles Uccle centre et Saint Vincent de Paul,
- Woluwe-Saint-Pierre avec les écoles Joli Bois (section francophone) et Mooi-Bos (section néerlandophone).



options sont envisagées, soit les parents se déplacent jusqu'à un point précis pour conduire et récupérer les enfants, soit les rangs amènent ceux-ci jusqu'à leur domicile. Jusqu'à présent, l'école ne mène aucune action tant pour les entrées et sorties scolaires que pour les activités extérieures ou pour la piscine, aussi va-t-elle mener une campagne de communication importante pour motiver les parents.

Si l'opération est un succès, les écoles P18 'les Etangs' et P16 'les Peupliers' qui se situent à plus ou moins 500 mètres de l'école auront peut-être l'envie de se lancer également dans l'aventure !

EVERE CONSOLIDE SON EXPÉRIENCE

A Evere, le projet sélectionné concerne une Académie de musique qui accueille 800 élèves en extrascolaire issus de plusieurs écoles notamment de Clair Vivre (3 implantations : Centre, Complexe et Germinal). Le projet de Pédibus existe déjà depuis plusieurs années suite à une demande des parents d'avoir une prise en charge de leurs enfants au niveau du transport entre les écoles 'Clair Vivre' et 'la Source' vers les lieux d'activités extrascolaires. Le service extrascolaire et l'Association des parents, très inves-

tie en matière de mobilité, organisent conjointement cette activité. Celle-ci a permis de désengorger sensiblement les abords des écoles à 15h30. Cette initiative demandait pourtant une consolidation, notamment au niveau du personnel encadrant les rangs. La majorité des élèves habitent dans un rayon de 2 km autour de celles-ci. Le projet actuel a démarré mi-septembre et s'organise en 4 rangs de 15 à 20 enfants, 4 jours semaine après l'école, les lundis, mardis, mercredis et jeudis. Une garderie est prévue sur place avec deux ALE. Les besoins étant multiples : moyens humains (7 ALE accompagnent les rangs plus un en réserve en cas de défection ainsi que des parents d'élèves volontaires), formation continue des accompagnateurs, mise à disposition d'un local, coordination, etc. C'est dans l'optique de disposer d'une structure organisée renforcée et de manière à pouvoir développer davantage les rangs que le service extrascolaire a répondu à l'appel à projets et coordonne celui-ci. Le fait d'avoir été sélectionné assure enfin à ce service une reconnaissance par les pouvoirs publics pour la mise en place de cette activité.

Afin de répondre de manière plus complète aux critères de sélection de l'appel à projets, et notamment d'assurer des

rangs piétons le matin, un autre projet s'est parallèlement mis en place en ce début d'année. Il s'agit d'un rang piéton organisé tous les matins et tous les soirs entre les implantations Centre et Complexe de Clair Vivre. Actuellement l'encadrement est assuré par des instituteurs et/ou des parents et est coordonné par l'Association des parents. Un autre projet de rangs piétons est également à l'étude entre les implantations Centre et Germinal, cette fois-ci. Il sera également coordonné par l'Association des parents.

JETTE CHERCHE UNE RÉPONSE À SES PROBLÈMES DE STATIONNEMENT

A Jette, le projet concerne deux écoles à proximité l'une de l'autre, l'école 'Vanhelmont' et l'école 'Clarté'. Elles se situent dans un îlot où il existe d'autres établissements scolaires ou d'encadrement qui drainent eux aussi un trafic automobile important aux heures d'entrée et de sortie des élèves. En effet, outre une crèche communale, dont l'entrée jouxte l'entrée de l'école Clarté, l'Athénée royal de Jette se situe dans les alentours. Les récents relevés réalisés par le bureau d'études du BRAT dans le cadre du plan communal de mobilité (PCM) confirment que, tant l'avenue de



Lévis Mirepoix où se situe l'école Vanhelfmont, que l'avenue Firmin Lecharlier où est localisée l'école Clarté, sont totalement saturées au niveau du stationnement, en journée comme en soirée. C'est cette situation qui a poussé l'Echevinat de la Mobilité et son service à répondre à l'appel à projets.

L'école Clarté déjà assez active en matière de mobilité, organise un rang scolaire à la sortie des classes. Actuellement, le nombre d'enfants rentrant chez eux au moyen de celui-ci, le mercredi midi, est de 120. La fréquentation du rang de 16h durant les autres jours de la semaine est moindre et assez variable car certains élèves restent à l'étude surveillée.

Pour le présent projet, l'école Clarté s'est associée à l'école Vanhelfmont et a choisi de cibler les rangs le matin. La population qui fréquente ces écoles habite dans un rayon relativement proche. La promotion et la présentation des parcours avec un timing précis ont été réalisées courant septembre au sein des deux écoles, lors de séances de rencontre, dans chaque classe, entre les instituteurs et les parents. Deux rangs sont désormais prévus dans chacune des écoles, tous les matins, du lundi au vendredi à partir du 1er octobre. Les di-

rections espèrent arriver à 40 élèves par rang. Le subside octroyé dans le cadre du projet permettra le recrutement de 5 ALE afin d'encadrer au mieux les élèves.

DEUX ÉCOLES À UCCLÉ S'ENGAGENT POUR LE TRANSFERT MODAL

En ce qui concerne Uccle, le projet est situé dans le centre de la commune. Il concerne l'école communale d'Uccle Centre et l'Institut Saint Vincent de Paul. Au niveau de la mobilité, le quartier se définit par les caractéristiques suivantes : un quartier très congestionné avec 7 écoles et 3 crèches qui accueillent 2500 enfants par jour ; une forte densité de population avec une enclave commerciale importante qui implique également un stationnement payant et une occupation des parkings entre 80 et 100% en heures de pointe ; enfin, le quartier est une zone de convergence des flux automobiles qui provoquent des files structurelles et donc des embouteillages.

La majorité des élèves des deux écoles adhérant au projet est domiciliée à une distance maximale de 2 km. Ce chiffre a été évalué à 70% de la population scolaire des établissements concernés. Les deux écoles organisent déjà

des embryons de rangs scolaires qui accompagnent les enfants dans plusieurs directions. Ces derniers sont pris en charge par les enseignants qui n'ont pas la possibilité de reconduire tous les enfants à leur domicile. Le projet 2012-2013 prévoit 2 rangs de 12 enfants maximum chacun. Les rangs ont démarré le 1^{er} octobre et sont prévus matin et soir du lundi au vendredi hormis le mercredi midi. L'encadrement de ces rangs est assuré par 5 ALE et 3 Gardiens de la Paix. Le Collège Saint-Pierre situé à proximité de l'école du Centre souhaite prendre part au projet. La direction organise la campagne d'information et d'inscription des parents. Le projet est pris en charge par le Bourgmestre qui a dans ses compétences, la sécurité et la prévention et est coordonné par le service Prévention.

DEUX ÉCOLES DE WOLUWE-SAINT-PIERRE RELÈVENT LE DÉFI DE LA MOBILITÉ MALGRÉ UN ANCRAGE TRÈS MARQUÉ DE LA VOITURE

Enfin, à Woluwe-Saint-Pierre, le projet concerne l'école primaire et maternelle de Joli-Bois qui a développé un plan de déplacement scolaire (PDS) ainsi que la Basisonderwijs Mooi-Bos située à proximité. De par sa position périphé-



rique, la commune accueille au sein de ses écoles de nombreux enfants issus des communes limitrophes ainsi que de la région flamande. Les enfants des nombreuses familles d'expatriés qui vivent dans la commune sont plus souvent scolarisés dans des écoles internationales présentes dans d'autres communes.

Le quartier autour de l'école de Joli-Bois est résidentiel et assez vert. L'école est implantée le long d'une voirie locale en zone 30 et en sens-unique. Cette voirie dessert en plus une crèche et trois écoles. Cette situation engendre un charroi assez important aux heures d'entrées et de sorties des élèves. Les accès piétons se font via des sentiers donnant sur le quartier.

L'accessibilité en voiture est bonne puisque l'école se trouve à proximité de gros axes de circulation tels que l'avenue de Tervueren et l'avenue Alfred Madoux. Une majorité des élèves est, d'ailleurs, conduite et ramenée en voiture. Par contre, 27% des élèves viennent à pied le matin contre 32% le soir (seuls ou accompagnés de leurs parents). Aux heures de rentrées et de sorties des élèves, la circulation engendrée par les parents est importante et il y a fréquemment des problèmes de stationnement sauvage le long des trottoirs, devant le passage pour piétons,...

Pour tenter de parer à ces problèmes de congestion automobile à ses abords, l'école organisait déjà auparavant des rangs à pied pour les retours des élèves. Ces rangs permettent de rejoindre facilement les différents gros carrefours et la halte de bus la plus proche. Un agent de prévention aide, quant à lui, les enfants à traverser la rue devant l'école maternelle.

D'après les résultats d'enquêtes liées au plan de déplacement scolaire, l'éducation au vélo et à la marche à pied sont une bonne piste à développer. En effet, l'enquête parents révèle une volonté d'organiser du transport groupé à pied ou en voiture (des pédibus ou du co-voiturage), sachant que près de 30% des familles habitent à 1 km ou moins de l'école. La marche à pied est donc une alternative à encourager.

Le projet est pris en charge par l'Echevénat de l'Enseignement néerlandophone et il est supervisé par le service 'coordination agenda 21'. Le 19 septembre dernier, la commune a profité de la semaine de la mobilité pour organiser une opération de promotion de son nouveau projet. L'idée était de faire connaître ce projet dans tout le quartier concerné avec le slogan 'Marchons ensemble vers l'école'. Durant le mois d'octobre (mois d'essai), quatre rangs sont prévus (un pour chaque quartier avoisinant) tous les matins composés de 5 à 10 enfants pour



commencer. En fonction des résultats d'une 1ère évaluation qui aura lieu à la fin du mois d'octobre, le nombre d'enfants pourra être revu à la hausse et le service étendu. L'encadrement sera effectué par des ALE et des bénévoles (parents et/ou étudiants en formation professionnelle d'agent d'éducation dans l'école supérieure proche de Joli-bois). Une 2ème évaluation aura lieu en fin d'année scolaire mais avant les vacances de Pâques. Si la formule fonctionne bien, un appel sera lancé pour 2013-2014 vers d'autres écoles de la commune qui présentent les mêmes caractéristiques afin qu'elles développent leur propre projet de rangs.

UN DÉMARRAGE ENCOURAGEANT MAIS DES OBSTACLES À SURMONTER

Les services qui coordonnent ces initiatives sont enthousiastes, aussi mettent-ils tout en œuvre pour assurer le succès de l'opération. Les premiers constats font d'ailleurs état de bons résultats. Dans quatre des cinq communes, les rangs ont effectivement démarré début octobre. La participation des enfants aux rangs varie fortement d'une école à l'autre (de quelques enfants dans certains cas à plusieurs dizaines dans d'autres). Une première réunion d'évaluation aura lieu en novembre mais les écoles et les communes peuvent d'ores et déjà souligner quelques défis à relever en vue d'assurer la pérennité de ce genre de projets.



**En rang
C'est le pied!**

Un 'bus à pied' pour accompagner les enfants à l'école

Avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Commune, votre école participe à la mise en place de rangs piétons dans le cadre des déplacements domicile-école. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du plan de déplacement Iris 2, visant à promouvoir un usage plus réfléchi de la voiture et à la promotion des modes de déplacements alternatifs.

Le rang piéton ou pédibus, qu'est-ce que c'est ?
Il s'agit de l'encadrement d'un groupe d'enfants piétons par des adultes responsables selon un itinéraire précis et sécurisé. Les groupes d'enfants se forment à des endroits déterminés et ont un horaire défini. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école, dans un rayon jusque 1km autour de l'établissement.

Quelques chiffres
Aux heures de pointe, les trajets vers l'école constituent 20% des déplacements motorisés. 45% des élèves habitent à moins de 1 km de leur école et 67% à moins de 2km. La majorité des élèves de primaire vont à l'école en voiture, contre 29% à pied et 2% à vélo.

Les avantages 'mobilité'

- ▶ moins de trafic aux abords de l'école, moins de stationnement anarchique
- ▶ moins de pollution, moins de bruit
- ▶ une démarche éco-responsable
- ▶ un mode de déplacement efficace et rapide

Les avantages 'santé'

Marcher un minimum de 30 minutes par jour ? C'est une bonne prévention contre le surpoids et l'obésité et aide à prévenir les maladies cardiovasculaires. Outre son bienfait physique, la marche possède un potentiel éducatif formidable, elle éveille l'enfant et le rend plus autonome.

L'enfant :

- ▶ apprend à se diriger et se repérer dans l'espace
- ▶ se familiarise avec le code de la route
- ▶ découvre son quartier et augmente ses contacts sociaux
- ▶ améliore la confiance en soi
- ▶ est mieux éveillé et plus attentif dès son arrivée en classe



Tout d'abord, le recours à des ALE, qui peuvent abandonner le projet en cours d'année puisqu'ils sont à la recherche d'un emploi, ne garantit qu'une stabilité toute relative aux projets. Pour répondre à ce problème, les communes travaillent autant que possible avec des ALE ayant déjà côtoyé et apprécié le milieu scolaire. La formation assurée par la police vient quant à elle renforcer leur connaissance de l'encadrement en milieu scolaire et leur apporte une certaine reconnaissance.

Ensuite, la sensibilisation du public cible – parents et enfants - peut se révéler ardue et de ce fait, entraver la pérenniation du projet. En effet, d'un côté, les enfants de la tranche d'âge visée (essentiellement les 7-12 ans) ont aujourd'hui pour bon nombre d'entre eux l'habitude de se déplacer la plupart du temps en voiture et rarement à pied, tandis que d'un autre côté, leurs parents continuent bien souvent de penser que les déplacements à pied présentent plus de risques pour leurs enfants que les déplacements en voiture. Le défi consiste donc à trouver les bons arguments pour motiver les uns et les autres à adhérer au projet !

Par ailleurs, tout le monde s'accorde à dire que les conditions climatiques hivernales représenteront sans aucun doute l'un des meilleurs indicateurs du réel ancrage du projet. Elles pourraient ralentir voire arrêter (temporairement) le déroulement des

rangs. Si ces derniers redémarrent sans heurts au printemps (voire – mieux – ne ralentissent pas durant l'hiver), on pourrait conclure que la machine est réellement lancée. La mobilisation des écoles est donc primordiale au bon déroulement du projet et ce, tout au long de sa mise en œuvre. Il est de ce fait nécessaire d'opérer une évaluation régulière de la situation pour pallier rapidement toute démotivation.

Enfin, la conception du trajet lui-même est un enjeu en soi et plusieurs contradictions peuvent apparaître lors de cette étape. Le parcours est en effet tout à la fois dépendant du domicile de chaque inscrit (selon un principe de ramassage en « quasi porte-à-porte ») et se doit d'éviter autant que possible les grands boulevards, les passages de trams ou les obstacles urbains mais doit être en même temps le plus court possible !

DES ÉCHANGES DE BONNES PRATIQUES

Vous l'aurez compris, la réussite de ce projet pilote, dépend en grande partie de la motivation des coordinateurs ! Elle réside aussi sur l'échange de bonnes pratiques entre les communes et écoles prenant part à l'expérience. A cet effet, le Cabinet du Secrétaire d'Etat, Bruxelles Mobilité et la cellule mobilité de l'Association n'ont cessé de récolter des informations provenant du terrain. Des bilans réunissant l'ensemble des acteurs

auront lieu en novembre et décembre prochain à l'Association de la Ville et des Communes. Le Moniteur de la Mobilité ne manquera pas d'évoquer dans ses pages les principales conclusions qui pourraient déjà être tirées des premiers mois d'existence des rangs.

Barbara Decupere
barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

Virginie Randaxhe
virginie.randaxhe@avcb-vsgeb.be

Cellule Mobilité
Association de la Ville
et des Communes de la Région
de Bruxelles-Capitale



“ UNE COMMUNE TÉMOIGNE... ”

En quoi consiste le « Pedibus », rang piéton mis en place par Evere ?

Fanchon Martens : « il s'agit de deux rangs scolaires reliant deux écoles communales, Clair Vivre et La Source, à l'académie de musique. Une petite cinquantaine d'enfants qui se rendent à l'académie, principalement des 7-9 ans, y sont donc amenés groupés par un parent bénévole et un accompagnateur mis à disposition par l'Agence locale pour l'emploi (ALE). Le rang se forme quatre fois par semaine. Nous disposons pour l'instant de trois accompagnateurs ALE. »

Comment et pourquoi s'est-il mis en place ?

Fanchon Martens : « en 2002, le ministre de l'enseignement de la Fédération Wallonie-Bruxelles de l'époque, Jean-Marc Nollet, avait lancé un appel à projets relatif à l'accueil extrascolaire.

La commune d'Evere y a répondu, ce qui a permis mon engagement. J'ai débuté par l'inventaire des initiatives existantes en accueil extrascolaire, ce qui a abouti

à un état des lieux et une analyse des besoins, sur base de laquelle a été élaboré le programme CLE pour répondre aux besoins révélés (Coordination Locale pour l'Enfance). On a alors lancé vers 2003 une série de consultations des parents. On avait en effet relevé que leur temporalité était souvent peu compatible avec celle de l'école. Lorsque cette dernière se terminait vers 15h30 et que commençaient nombre d'activités extrascolaires, une proportion significative de parents ne pouvait, du fait de leur travail, pas y conduire leurs enfants dès lors que ces activités se déroulaient hors des bâtiments scolaires.

Nous avons donc mis en place un rang... vélo. En effet, il existait alors déjà un ramassage scolaire à vélo coorganisé par les communes d'Evere et de Schaerbeek. Nous en avons étendu la portée au mercredi après-midi, pour amener et ramener les enfants aux activités de l'académie, lesquelles sont les plus nombreuses ce jour-là.

Mais nous nous sommes rapidement heurtés à une difficulté organisationnelle : les horaires des cours varient fortement d'un instrument à l'autre ainsi qu'en fonction du passage de chaque enfant. Il fallait donc mettre aussi sur pied une garderie, avant de ramener les enfants.

Nous avons en outre fini par abandonner les vélos au profit de la marche lorsque nous nous sommes rendu compte de la difficulté à transporter à vélo certains instruments de musique.

Pour être complète, je signalerai que nous avons un temps repris un - plus classique - transport par bus, en nous « greffant » sur des ramassages déjà existants pour d'autres écoles. Mais là encore, les difficultés pratiques nous ont obligés à revoir ce système : les bus étaient déjà fort demandés par les écoles, ce qui rendait difficile d'en réserver une partie pour les élèves se rendant à l'académie. »

Vous avez ensuite mis en place le Pedibus...

Fanchon Martens : « oui, nous avons donc instauré nos rangs piétons, les « Pedibus ». Ils permettent d'accompagner les enfants d'une quarantaine de familles de deux écoles. En début d'année scolaire, nous adressons les formulaires de demandes aux parents. Ceux qui sont intéressés doivent souscrire à deux engagements, l'un pour les parents, l'autre pour les enfants. Ceux-ci formalisent quelques règles et légitiment surtout l'autorité des accompagnateurs, tant auprès

des parents que des enfants. En effet, à défaut de ces documents, leur autorité ne procéderait ni de l'école, ni du cercle familial dont ils ne font pas partie.

Contrairement au système vélo initial, nous n'organisons plus de retours, les horaires individualisés des cours à l'académie rendaient l'organisation trop compliquée. Par contre, nous mettons sur pied une garderie à l'académie même, avec l'aide des accompagnateurs ALE.

ments : l'implication est naturellement plus forte dans ceux basés sur la pédagogie Freinet, où les parents sont déjà amenés à s'investir activement dans le parcours de leur enfant.

Un élément essentiel à la réussite du projet tient à son acceptation par l'école. Nous ne pouvons travailler efficacement que si la direction nous apporte son soutien.

En termes d'assurance, les enfants sont couverts par celle de l'école, le rang

COORDINATION LOCALE POUR L'ENFANCE

Le programme CLE (programme de Coordination Locale pour l'Enfance) permet à la commune de dresser un bilan de l'accueil des enfants de 2,5 à 12 ans durant leur temps libre, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Il détermine aussi des objectifs et des actions concrètes pour cinq ans. Il permet aussi aux opérateurs agréés de recevoir des subsides de l'ONE sous certaines conditions.

Le programme CLE s'inscrit dans le cadre du décret relatif à la coordination de l'accueil des enfants durant leur temps libre et au soutien de l'accueil extrascolaire qui a été voté le 1er juillet 2003 et promulgué par le Gouvernement le 3 juillet 2003. L'arrêté d'application a été approuvé par le Gouvernement le 17 décembre 2003.

Ce décret initial a été modifié par un décret du 26 mars 2009 (MB du 27 juillet 2009)

On trouve la version coordonnée de ces textes sur le site de l'ONE : www.one.be

A Evre, le premier programme CLE portait sur la période 2005-2010.



Deux fois par an, j'organise des réunions d'évaluation avec les accompagnateurs.

Comme je l'ai dit, le système passe par une certaine implication des parents. Le rang est encadré par un accompagnateur, certes, mais ce n'est pas suffisant et il est donc renforcé par la présence d'un parent. Il s'agit moins de volontariat que d'une petite obligation : chaque parent qui inscrit son ou ses enfants au rang doit s'engager à l'accompagner quatre fois sur l'année, en personne ou par le biais d'un ami, ce qui au final reste bien moins contraignant que s'il devait le déposer lui-même une ou plusieurs fois par semaine. A cet égard, l'implication des uns et des autres varie et il faut donc être vigilant à ce que chaque parent remplisse bien son devoir, pour des raisons d'équité par rapport aux autres. Ce système révèle d'ailleurs la différence de culture scolaire entre les établisse-



étant repris dans les activités de l'école. Mais ceci ne vaut que parce que ce sont des écoles du réseau communal qui participent au rang. S'il s'agissait d'école d'un autre réseau, la question serait plus floue entre l'assurance de l'école ou celle de l'académie. Enfin, nous demandons dans les engagements aux parents accompagnant de se couvrir par leur assurance RC familiale. »

Quel est le budget des Pedibus ?

Fanchon Martens : « le budget, outre le travail que je fournis en coordination, se monte au défraiement des trois accompagnateurs. Le rang nécessite une heure de temps (facturée 7,5€ l'heure par accompagnateur) et l'un d'entre eux doit rester le temps de la garderie, soit trois heures (un peu plus le mercredi après-midi). Le tout, quatre jours par semaine. »



Quelles sont les difficultés, problèmes ou défis de ce projet ?

Fanchon Martens : « je pointerai en premier celui de la croissance. Actuellement, nos moyens ne nous permettent pas vraiment d'augmenter la taille ou le nombre des rangs. Ceci nécessiterait plus de personnel d'accompagnement, que nous ne sommes pas en mesure de fournir.

L'autre limite tient aux contingences de localisation et de public cible : le rang vise une tranche d'âge définie, essentiellement les 7-12 ans. En dessous de cinq ans, les enfants ne sont pas capables de déplacements sur des distances moyennes, au-dessus de douze ans, ils désirent s'individualiser et ne souhaitent plus faire partie d'un rang. Je constate aussi que nos modes de vie contemporains, basé sur l'omniprésence de la voiture, et plus particulièrement encore quand il s'agit d'enfants, font que ces derniers doivent presque réapprendre à se déplacer à pied. En outre, l'emplacement de l'école est un facteur important : trop éloignée de l'académie, elle ne permettrait tout simplement pas au rang d'effectuer le trajet entre la fin des cours

et le début des activités, ou la distance se révélerait de toute manière trop longue pour les enfants. Enfin, la configuration urbaine peut aussi se révéler peu compatible avec les rangs : prenez la traversée de l'imposant boulevard Léopold III.

Un autre problème tient à nos accompagnateurs : nous les engageons via l'Agence locale pour l'emploi, mais ils sont en réalité souvent toujours en recherche d'un autre emploi. Ils ne disposent pas non plus tous des compétences pour encadrer de jeunes enfants. Plus prosaïquement, certains ne veulent tout simplement pas marcher, ou prendre la responsabilité d'accompagner des petits sur la voie publique. La motivation dépend donc d'une personne à l'autre et nous devons y être attentifs. Les accompagnateurs ont bénéficié d'une mini formation d'une heure et demie prodiguée par la zone de police, mais nous sommes conscients de l'insuffisance de celle-ci. Pour bien faire, la formation devrait aborder autant de questions de sécurité routière que pédagogiques. Nous avons d'ailleurs trois mois durant testé un accompagnement par des gardiens de la paix, formés aux traversées, mais l'expérience s'est révé-

lée peu concluante. Ceux-ci manquaient de pratique pour communiquer avec des enfants, ce qui est pourtant d'autant plus nécessaire que, comme je l'ai dit, nous organisons également une garderie.

La conception du trajet est enfin un enjeu en soi : il doit être le plus court possible, mais en même temps éviter autant que faire se peut les grands boulevards, les passages de trams ou les obstacles urbains. »

Qu'attendez-vous de l'appel à projet ?

Fanchon Martens : « avec l'appel à projets, nous espérons pouvoir étendre notre système à d'autres écoles et au centre culturel, ce qui nécessitera un surcroit d'accompagnement et de coordination. Mais au delà de l'aide apportée, ce soutien régional nous apporterait une reconnaissance. »

Propos recueillis par Philippe Delvaux, Conseiller, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

“ DES PROJETS DANS LES ECOLES, UN IMPACT DANS LA COMMUNE ! ”

CET ARTICLE EST PARU PRÉCÉDEMMENT DANS LE MOUVEMENT COMMUNAL N°869 – JUIN-JUILLET 2012, PP. 56-60

Le concept du «Printemps de la Mobilité» porte sur la mise en place, pendant plusieurs mois, dans les écoles, de projets mobilité «clé sur porte», destinés à intensifier l'usage de modes de déplacement alternatifs, à savoir le vélo, la marche et le covoiturage. Initié en 2011 par la Wallonie et piloté par la Direction de la Planification de la Mobilité, sa première édition a vu aboutir des initiatives très porteuses en matière de mobilité scolaire. Près de 950 élèves (de la troisième primaire à la sixième secondaire), provenant de 35 écoles réparties dans 27 communes, se sont impliqués dans ce type de projets.

L'apothéose de cette initiative se déroule durant une semaine au printemps, au mois de mai : l'occasion de présenter les résultats du travail accompli, de témoigner et d'inciter à de nouveaux comportements de déplacement.

Ces différents projets, intitulés : l'Ecole au bout des pieds, REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo), Génération Tandem scolaire et Schoolpool, ont été conçus par des associations expérimentées en mobilité et actives dans le milieu scolaire : Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentier.be et Taxistop.

Avec le projet l'Ecole au bout des pieds, des enfants apprennent à se déplacer en rue en tenant compte des dangers de la circulation et définissent les itinéraires les plus adaptés pour rejoindre l'école à pied. Dans le même esprit, avec Construire mon REVe, des enfants sont formés à se déplacer à vélo dans la circulation et déterminent également les iti-

néraires les plus adaptés pour atteindre l'école. Quant au projet Génération Tandem scolaire, il s'agit d'un parrainage scolaire à vélo. Pour cela, un enfant d'une école primaire est encadré, à vélo et sur le trajet domicile-école, par un jeune d'une école secondaire supérieure voisine. Schoolpool concerne la mise à disposition d'un site Internet spécifique à l'école, qui permet aux élèves et à leurs parents de trouver des covoitureurs afin de s'organiser plus facilement pour se rendre à l'école ensemble.

UNE DÉMARCHE QUI PROCÈDE PAS À PAS

Ainsi, étape après étape, chaque école construit son projet. Les acteurs concernés sont rassemblés à des moments-clés et les élèves reçoivent une formation pour appréhender ces modes de déplacement. La démarche génère en outre des réflexions approfondies sur le sujet.

Des animations, des rencontres ont lieu afin d'initier un processus de sensibilisation et d'éducation des enfants.

L'objectif est également de construire le projet avec la collaboration de personnes extérieures à l'école (autorités communales, CeM, police, associations de parents, ...). La démarche et les résultats sont on ne peut plus visibles et concrets : définition d'itinéraires cyclables ou piétons, système organisé de covoiturage, ...

La communication est également essentielle. Différents moyens sont utilisés pour valoriser le travail des enfants : conférence de presse et actions de visibilité sont donc de mise. Mais l'impact de l'action dépasse largement le principe d'une seule semaine d'événements au Printemps. L'enjeu de ce concept est d'induire des modifications durables de comportement, de poursuivre les initiatives entreprises et de pérenniser les actions construites.



L'IMPLICATION DES COMMUNES

Concrètement, cela se passe comment ? Les communes et les écoles de la Communauté française situées en Wallonie sont chacune prévenues par courrier de l'appel à candidatures et reçoivent toute l'information utile à la compréhension du projet. C'est une candidature conjointe de la commune et de l'école qui doit être adressée au Service public de Wallonie par la commune. La commune qui souhaite apporter son soutien à ce type de projets est donc appelée à contacter les écoles afin de monter, avec celles qui sont motivées, un ou plusieurs dossiers de participation. Ensuite, elle apporte son soutien à différents moments du projet.

Comme le montrent bien les témoignages de représentants des communes de Chaudfontaine, de Mons et de Tournai, qui furent des chevilles ouvrières actives dans ce type de projets, les retombées pour les communes sont particulièrement intéressantes pour un développement cohérent d'une mobilité alternative sur leur territoire. Il s'agit d'une belle porte d'entrée dans le milieu scolaire pour une meilleure connais-

sance des besoins et de la perception des enfants, des parents et des enseignants, pour initier une dynamique et nouer un dialogue qui s'inscrit dans la durée, et pour initier de belles collaborations, qui vont se traduire ensuite par la mise en œuvre, sur le terrain, de mesures d'aménagements répondant vraiment aux besoins des enfants. Les interviews de Sophie Schinckus, de Christine Bernard et de Stéphan Poncelet nous permettent de nous plonger dans trois des projets qui se sont déroulés en 2011 et d'en découvrir diverses facettes.

EN ROUTE POUR LA TROISIÈME ÉDITION DU PRINTEMPS

Suite au second appel à candidatures, ce sont cette fois 26 écoles, réparties dans 22 communes, qui ont développé l'un des trois types de projets «clé sur porte» suivants : L'École au bout des pieds, Construire son REVe et Schoolpool. Ce sont donc 650 élèves qui ont bénéficié de l'encadrement d'opérateurs spécialisés : les associations Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentier.be et Taxistop. A l'heure de la finalisation de cet article, le Printemps de la mobilité 2012 est en pleine apothéose.

Mais il s'agit d'un travail de longue haleine, et l'édition suivante s'annonce déjà, qui permettra à d'autres communes, d'autres écoles, de s'engager dans cette démarche, et pour les communes qui ont déjà participé aux éditions 2011 et 2012, d'inscrire de nouveaux projets en cohérence et en complémentarité avec les expériences initiales, mais également, pourquoi pas, avec d'autres outils existants et profiter ainsi des premiers résultats engrangés (itinéraires, dynamique scolaire, ...) pour constituer petit à petit des réseaux de mobilité douce.

Françoise Bradfer,
Consultant pour l'Union des Villes et
Communes de Wallonie

Tom De Schutter,
Directeur à l'Union des Villes
et Communes de Wallonie

TOURNAI : DU PROJET REVe AU PLAN COMMUNAL CYCLABLE



Comment avez-vous contacté les écoles ?

Christine Bernard – Service Mobilité de la Ville de Tournai et CeM. Dans un premier temps, nous avons contacté toutes les écoles et rassemblé leurs directeurs un après-midi après 4 heures, afin de leur présenter le projet et les quatre sous-projets «clés sur porte». Deux écoles se sont d'abord montrées intéressées. Finalement, c'est avec une classe de première rénové du Collège Notre-Dame, une école située en centre-ville de Tournai, que le projet «construire mon REVe» a été mené et s'est concrétisé.

Quelle dynamique de communication a été mise en place ?

Le projet a été présenté dans le journal de l'école, des affiches ont été mises aux valves, les élèves ont réalisé, eux-mêmes, en classe, une vidéo qui a été diffusée sur YouTube.

Le vendredi de la semaine du Printemps, un petit déjeuner a été offert aux élèves qui étaient venus à l'école à vélo ce jour là : une activité qui a très bien marché.

Au sein de l'administration communale, une grande rencontre avec la presse et les élus a été organisée. Les enfants sont venus de l'école à l'administration commu-

nale à vélo, accompagnés par la fanfare, pour présenter leurs projets, questionner les services techniques et la police. La télévision locale et le Service public de Wallonie ont filmé ce moment d'apothéose.

Par ailleurs, il faut dire que l'école n'a pas ménagé ses efforts et toute une démarche a été initiée pour accueillir davantage de vélos : des casiers ont été placés pour les enfants qui voudraient se changer, 2-3 personnes ont été désignées pour jouer le rôle de Monsieur ou Madame vélo, des kits de réparation de vélos ont été acquis de manière à permettre d'effectuer des petites interventions, enfin de nouveaux espaces de stationnement de vélos ont été créés : toute cette dynamique a été réalisée avec des fonds de l'école.

Une école en plein centre ville, c'était un contexte favorable pour ce type de projets ?

Certains élèves viennent de loin, mais 50% des élèves habitent à moins de quatre kilomètres du centre-ville. Ils sont très nombreux à se rendre à l'école en voiture même lorsqu'ils en sont très proches. Dans la classe concernée, un seul élève se déplaçait régulièrement à vélo, un autre plus occasionnellement. Depuis l'opération, il y a davantage d'enfants à vélo, plutôt par beau temps.

La dynamique interne à l'école, qui veut montrer qu'il y a autre chose que la voiture, est essentielle, mais le gros obstacle reste la peur des parents. Dans cette classe de première secondaire beaucoup d'élèves n'avaient pas passé le brevet cycliste, et les parents ne savaient pas ce que c'était de laisser leur enfant rouler dans des conditions normales de circulation. Cette

peur des parents, c'est en partie une peur objective, mais aussi une peur subjective.

Quelles sont, selon vous, vous les conditions de succès d'un tel projet ?

Le service mobilité a été présent à de nombreuses reprises pour accompagner le processus. Mais, avoir des enseignants motivés au sein de l'école, qui vont assurer une continuité du travail effectué avec la direction ou la sous-direction : c'est la condition sine qua non !

En quoi ce «Printemps» est-il porteur pour la mobilité à Tournai ?

De la même manière que le brevet cycliste, il ouvre une porte dans l'école, ce qui permet de mettre en place une dynamique. En se plongeant dans le milieu scolaire, il est possible de comprendre comment les enfants réagissent, et ensuite comment on va travailler avec eux.

Les enfants apportent une vision de terrain assez pragmatique car, contrairement à ce qu'on peut imaginer, ils sont pleins de bon sens. Cependant, en fonction du fait qu'ils ont ou non passé le brevet cycliste, les réactions sont différentes. Les premiers ont appris comment se comporter sur la route, alors que les seconds veulent des pistes cyclables partout, ils ont davantage peur de la circulation, même si la rue est assez calme.

Les élèves nous ont transmis leurs remarques sur les itinéraires. Sur cette base, on a établi des fiches de travaux qui vont ou qui sont en train de voir le jour. Une grosse part des aménagements demandés sont d'ailleurs inscrits dans le Plan communal cyclable (PCC), puisque Tournai a été retenue comme commune-pilote Wallonie cyclable. Le Printemps de la mobilité s'inscrit donc en parfaite cohérence avec notre PCC.

MONS : DU BREVET CYCLISTE AU PROJET REVe

Comment s'est déroulé l'appel à candidatures ?

Sophie Schinckus – Service Education de la Ville de Mons - A Mons, l'appel à projets a été redirigé vers notre service car nous participons à l'organisation et à la remise des brevets cyclistes depuis plusieurs années. Nous avons immédiatement mordu à l'hameçon car le projet est très intéressant, en particulier car il s'inscrit en parfaite continuité avec le brevet cycliste, qui apprend aux enfants à bien se comporter dans la circulation, car avec le projet REVe on met des outils à leur disposition pour avoir des itinéraires un peu plus sécurisés.

Dans un premier temps, les écoles ont été contactées par courrier ou par téléphone pour leur présenter le projet et leur proposer d'y participer. Les écoles qui se sont déclarées partantes sont celles avec lesquelles on travaille depuis de nombreuses années. Les contacts se font donc très naturellement. Dès que le directeur a contacté son équipe pédagogique pour voir si le projet les intéresse et qu'il a le feu vert, la candidature conjointe école-commune a été introduite. Les écoles fournissent tous les renseignements utiles et la commune transmet les dossiers au SPW.

S'est-il agi des mêmes écoles qui participent au brevet cycliste ?

Très logiquement oui. Une école qui refuse de participer au brevet cycliste peut difficilement se sentir concernée par ce type de projets. A Mons, environ 530 enfants de 5^{ème} primaire sont impliqués chaque année. Ce sont des élèves (une cinquantaine) des écoles du village de Hyon qui ont participé au projet.

Quel a été votre rôle durant le déroulement du projet ?

Il s'agit d'abord d'un rôle de coordination des différents opérateurs qui font que le projet peut devenir une réalité : sorte de fil rouge entre les intervenants : les écoles, Pro Velo, les services techniques de la ville, la police ...

Dès le démarrage du projet, le service cartographie de la Ville prépare les supports sur lesquels les enfants vont travailler : des cartes professionnelles, de très grandes dimensions, avec le relevé des rues de la ville ou du village concerné. Avec mon chef de service nous avons fait de l'encadrement à vélo. La police est également sollicitée.

Le point d'orgue, c'est lorsque, en fin de parcours, les enfants ont déterminé leurs itinéraires et repéré les points qui sont à améliorer : que ce soit au niveau du revêtement de la route, du balisage et de la signalisation.

Très concrètement, quels résultats ont été obtenus ?

Les enfants sont venus à la Ville présenter aux autorités communales des demandes très concrètes pour que la Ville intervienne et améliore le confort et la sécurité de ces itinéraires.

Après cela, une liste d'interventions a été établie. Celle-ci a été faite conjointement par la police et le service voirie de la ville de Mons. Certaines demandes concernent le réseau régional et sont donc transmises au SPW. La ville de Mons s'engage à faire les aménagements sur son territoire : SUL, marquages au sol de pistes cyclables, chevrons le long de trottoirs, panneaux avec

des vélos qui sont mis en place après la semaine du Printemps. Les enfants n'obtiennent pas tout ce qu'ils veulent car il faut rester réaliste en termes budgétaire, de main d'œuvre ... mais sur les quatre circuits définis en 2011, trois ont été aménagés très rapidement, le quatrième devait l'être pour le Printemps de la Mobilité 2012, mais nous attendons une météo plus clémente.

Comment se passe la rencontre entre les enfants et la commune ?

L'année dernière cela ressemblait à une conférence de presse, puisque toute la presse était au rendez-vous. Les enfants sont arrivés à l'hôtel de ville à vélo, car il y a toujours un circuit vélo qui relie l'école au centre-ville. Ils étaient attendus par l'échevine de l'éducation. De grandes tables étaient installées, chaque groupe d'enfants a étalé sa carte, expliquant la démarche du projet. Les représentants du Collège et la police sont allés d'une table à l'autre, discuter avec les enfants des aménagements à mettre en place. Il s'agit là d'un véritable échange, tous les enfants participent. Il y avait de grosses classes de 25 enfants, cela fait un joyeux brouhaha et cela travaille d'arrache-pied autour des quatre tables.

Le projet est-il reconduit cette année ?

Oui, cette année ce sont les écoles du village de Flénu qui ont été retenues. L'année dernière, l'un des circuits allait de la place d'Hyon à la place de Cuesmes. Cette année, un itinéraire va relier Flénu à Cuesmes. C'est donc le début d'un réseau, puisque deux circuits aboutissent au même point. Le but serait d'avoir de proche en proche un réseau en toile d'araignée que les enfants pourraient emprunter pour aller à l'école, au club de foot ... et passer d'un village à l'autre.

Peut-on dire aujourd'hui qu'un certain nombre d'enfants ont adopté de nouveaux comportements ?

De manière générale, trop peu. Ce sont les adultes qui doivent changer et ils ont du mal à laisser leurs enfants partir à vélo. L'année dernière, cela a bien fonctionné jusque fin juin, mais dès septembre, de nouveau il faut enfoncer le clou. C'est pourquoi, on a réimprimé 200 cartes-itinéraires par école, et cette année, les enfants de Flenu, après avoir rencontré les autorités communales, se rendront à Hyon pour redynamiser à niveau les circuits.

Pensez-vous que les difficultés rencontrées sont propres au vélo ?

En ce qui me concerne je pense qu'il y a un souci pour tout ce qui touche à la mobilité douce. Il n'y a pas de place pour les piétons et les cyclistes. Il faut changer les mentalités. Nous ne vivons pas dans une région où le vélo a sa place. On doit lui attribuer cette place et on a du retard par rapport à cela, il faut continuer, encore, persévérer.

S'il fallait définir les conditions de succès ?

Si l'enseignant ne croit pas au projet, ce n'est pas la peine de commencer. Le soutien de la direction de l'école et des parents est essentiel. Si les parents n'amènent pas le vélo de l'enfant à l'école, le projet est déjà par terre. Ils doivent donc soutenir le projet. Le but c'est aussi de sensibiliser les parents via les enfants. On fait cela dans un tas de domaines : que ce soit pour une bonne alimentation, le commerce équitable ... de bonnes habitudes à faire entrer dans les foyers via les enfants qui deviennent les pédagogues.



CHAUDFONTAINE : PREMIERS PAS POUR ACCOMPAGNER UNE EXTENSION D'ÉCOLE

Comment s'est déroulé l'appel à candidatures ?

Stéphan Poncelet, Eco-Conseiller au Service Environnement de la commune de Chaudfontaine et CeM – La commune a contacté tous les établissements. L'école du village de Ninane était partante et une candidature pour deux projets - L'École au bout des pieds - et - Construire son REVe – a été introduite auprès du SPW. C'est le premier qui a été retenu.

Qu'est-ce qui motivait cette école ?

Un bâtiment est en cours de construction sur un nouveau site pour agrandir l'école déjà existante au centre du village et accueillir des élèves dans de nouvelles classes. Parmi les conditions de l'octroi du permis d'urbanisme lié à la nouvelle école, la DGO4 du SPW (Fonctionnaire-délégué) avait imposé la réalisation d'un Plan de déplacements scolaires. Le Printemps de la mobilité fournissait une belle opportunité d'entreprendre des actions de cheminement piéton et de voir quels sont les meilleurs itinéraires.

Quelle a été l'implication communale ?

La Cellule Mobilité de Chaudfontaine, qui se compose de trois CeM (environnement – travaux – police), a rencontré la direction scolaire et les deux enseignants de quatrième primaire. Ces deux classes, soit une quarantaine d'enfants, vont continuer la démarche lorsqu'ils vont poursuivre leur scolarité dans les nouveaux bâtiments, et pourront ainsi parrainer les plus jeunes.

La commune leur a fourni plusieurs cartes : vues aériennes, plans des rues, carte IGN,

atlas des chemins vicinaux, ... pour qu'ils aient de bons outils de travail, car les écoles ne sont pas vraiment outillées en la matière.

C'est avec la direction, les enseignants et Gamah, que le travail a été réalisé. Les écoliers ont défini les cheminements, puis, en classe, ils ont dessiné les itinéraires. Ensuite il a fallu discuter de la pertinence et de la sécurité des cheminements tracés. Chacun d'entre nous a posé son regard de policier, de technicien des voiries, et d'aménageur. Les suggestions des enfants ont été affinées par la cellule mobilité et les points d'arrêt des trois itinéraires retenus pour accéder à l'école ont été déterminés.

Le village de Ninane (1.500 habitants) se trouve sur un axe qui relie la vallée au plateau et comporte peu de parkings. Pour cesser d'engorger le village, les trois points d'arrêt de dépose-minute ont été placés en périphérie, à 300-400 mètres de l'école, à partir desquels les enfants peuvent atteindre l'école par un cheminement sécurisé et encadré (panneaux + balisage). La cellule mobilité a accompagné les enfants pour emprunter chaque itinéraire ensuite les enseignants et quelques parents ont pris le relais.

L'itinéraire principal situé dans la direction de Beaufays et l'autoroute E25 était fréquenté par 15 à 20 enfants, le second par 7-8 enfants et le troisième par 4-5 enfants.

Comment s'est déroulée la journée de fête du projet ?

Le 13 mai, les enfants ont montré leur itinéraire et tout le travail qu'ils ont réalisé au Ministre de la Mobilité, ils sont

partis avec lui, de l'école vers point relais le plus fréquenté. Chaque enfant avait composé une petite phrase qui synthétise bien les idées qui sous-tendent la démarche. Pour l'occasion, les enfants ont reçu un diplôme de participation et un goûter festif a été organisé.

Comment s'inscrit ce projet en regard de la politique de la commune en matière de mobilité ?

A Chaudfontaine, on insiste beaucoup sur les circuits de mobilité sécurisés : ce sont des itinéraires alternatifs (réseaux bis), situés en dehors des grands axes routiers. Un réseau est prévu pour chaque village. Une boucle est quasi finalisée sur Beaufays. Une démarche identique a été initiée à Chaudfontaine, à Vaux-sous-Chèvremont et à Embourg, permettant, via des petites voiries proches de la voirie principale, d'atteindre les arrêts de bus et de reliez les pôles d'intérêt. Il faut ensuite les éclairer, les aménager, voire acquérir des terrains permettant de créer le chaînon manquant, par exemple, via les charges d'urbanisme. Des budgets communaux sont prévus pour entretenir les chemins et sentiers. On privilégie entre autres ceux qui sont à proximité de l'école.

Comme la commune est labellisée Citaslow (ville lente), qu'elle dispose d'un agenda 21 local et d'un plan Ville Santé, des actions doivent être dédiées à la mobilité douce, tout comme on retrouve cette préoccupation dans tous les outils de planification communaux en termes de développement durable. Il faut profiter et faire le lien avec les différents outils existants.



Et aujourd'hui, quel bilan tirez-vous ?

Actuellement, l'école est en construction. La difficulté, c'est malgré tout de trouver des encadrants. A chaque rentrée scolaire on reprend son bâton de pèlerin. Comme le Plan de déplacements scolaires va démarrer, ce sera l'occasion de reprendre ces cheminements. On va afficher les fiches d'accessibilité multimodale dans l'école.

Les gens sont enthousiastes depuis le début du projet, compte tenu notamment du point noir que constitue cette voirie où tout le monde s'engouffre, y compris les bus et l'absence de parkings.

On remarque aussi que des personnes qui habitent à proximité des écoles ne connaissent pas nécessairement les cheminements alternatifs aux grands axes. En outre, ils craignent de laisser leurs enfants seuls sur des cheminements non sécurisés, sans éclairage ... Lorsque la semaine du Printemps de la Mobilité est terminée, il faut profiter d'autres opportunités pour entretenir la dynamique, par exemple la relancer au moment de la rentrée scolaire. La signalisation est en place, les itinéraires aussi.

“ LAISSEZ LA PLACE AUX CYCLISTES ”

Vous l'avez probablement constaté, les cyclistes sont chaque jour plus nombreux à Bruxelles. Des enfants, des femmes et des hommes rejoignent tous les jours leur école ou leur lieu de travail à vélo. C'est tout bénéfice pour la mobilité et l'environnement, et cela profite à tous les Bruxellois ! C'est pourquoi les Communes et la Région s'investissent toujours un peu plus dans l'aménagement d'infrastructures sécurisantes, comme des pistes cyclables par exemple. Les efforts des pouvoirs publics ne seront toutefois d'aucune utilité si chacun n'y met pas du sien. S'arrêter, ne fût-ce que quelques minutes, sur une piste cyclable représente un réel danger pour le cycliste qui doit s'écarter de sa trajectoire afin de contourner le véhicule... Alors, soyez sympas et laissez la place aux cyclistes !

LES MODES ACTIFS DE DÉPLACEMENT COMME SOLUTION À LA CONGESTION ET À LA POLLUTION

Au travers de son plan Iris II, la Région souhaite qu'à l'horizon 2020, 20% des déplacements se fassent à vélo. Pour atteindre cet objectif, elle développe avec les communes une série d'initiatives visant à mettre le Bruxellois à vélo : nouvelles infrastructures, nouveaux aménagements, campagne de communication et de sensibilisation (Bike expérience, apéro vélos, etc.), partenariats étroits avec les associations vélos, ouverture de points vélos, développement du système Villo!, etc.

L'augmentation de l'usage du vélo à Bruxelles est aujourd'hui une réalité. Les fréquents comptages réalisés par l'Observatoire du Vélo à Bruxelles démontrent une croissance constante (mais pas forcément homogène sur l'ensemble du territoire de la Région) du nombre de cyclistes. D'une moyenne de 50 cyclistes par heure et par lieu de comptage en 1998-1999, nous arrivons à une moyenne de 185 cyclistes en 2010.

Le risque de conflits entre automobilistes et cyclistes augmente en parallèle. Il ressort en effet des statistiques qu'entre 7 et 9%¹ des accidents avec tués ou blessés dans la Région concernent des cyclistes (alors que la part modale du vélo était estimée à 2% en 1999 et tourne autour de 4-5% aujourd'hui). Ce chiffre est sans doute d'ailleurs sous-estimé car il ne prend pas en considération les accidents n'ayant pas nécessité l'intervention de la police. Dans 74% des accidents cyclistes, la seconde partie impliquée est une voiture.

Fort heureusement, le nombre de victimes augmente moins vite que le nombre de cyclistes, ce qui tend à confirmer une théorie généralement admise selon laquelle plus le nombre de cyclistes sur les routes est élevé moins le nombre d'accidents est grand (en proportion).

CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES PEUVENT COHABITER EN TOUTE SÉCURITÉ... SI CHACUN Y MET DU SIEN !

Les automobilistes ne doivent pas oublier que le cycliste ne bénéficie d'au-

cune protection et qu'une collision ou une chute peut avoir des conséquences graves. Quelques règles assez simples, faisant appel parfois tout simplement au bon sens, peuvent être répétées :

- Respecter les infrastructures réservées aux cyclistes (pistes cyclables, avancées pour cyclistes) pour que ces derniers ne doivent pas faire de manœuvres dangereuses.
- Laisser une distance de sécurité latérale d'au moins 1 mètre entre l'automobiliste et le cycliste lorsqu'on le dépasse.
- Être prudent lorsqu'on ouvre sa portière en jetant d'abord un coup d'œil dans son rétroviseur.
- Éviter « l'effet de surprise » en restant concentré sur la conduite de son véhicule. Réglage de la radio ou du GPS, téléphone, stress et fatigue, discussion animée avec votre passager, etc. réduisent la vigilance.
- Respecter les feux et les priorités !

^{1/} Chiffres pour la période 2005-2009



- Adopter une conduite préventive : adapter sa vitesse à l'approche d'un cycliste, évaluer correctement la distance de freinage, anticiper les situations à risque (comme par exemple la présence d'un cycliste dans un carrefour).

Le statut d'usagers faibles des cyclistes ne leur donne pas tous les droits. Quelques règles de conduite ou tout simplement de prudence s'imposent à eux également :

- Respecter les feux et les priorités !
- Ne pas rouler sur les trottoirs (sauf lorsque le code de la route les y autorise).
- Adopter une conduite préventive : anticiper les situations à risque (par exemple à l'approche d'un carrefour), établir un contact visuel avec l'automobiliste (par exemple dans un sens unique limité), préférer céder sa priorité que de forcer le passage.
- Contrôler régulièrement l'état de son vélo.
- Etre visible : équiper son vélo de l'éclairage réglementaire, privilégier les vêtements clairs et les accessoires rétro-réfléchissants.



E.F.R.A.U. - Camille Huy - Rue du Progrès 80 - 1050 Brussels



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



I
BRU



Fietzersbond



LES 6 ZONES DE POLICE ET LE PARQUET ASSOCIÉS À LA CAMPAGNE

La police locale a renforcé ses contrôles durant la campagne et intensifié son action du 24 au 31 octobre. Le Parquet a lui aussi apporté sa collaboration en renforçant le suivi de ces dossiers.

Cette campagne bénéficie du soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, de l'IBSR, de la STIB, de Monsieur le Gouverneur, des communes et des zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale.

La sécurité routière, une responsabilité partagée.

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

“ ANALYSE STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE JEUNES ”

CET ARTICLE EST PARU PRÉCÉDEMMENT DANS LE VIA SECURA N°84 DE L'INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En Belgique comme dans pratiquement tous les pays occidentaux, les jeunes paient un très lourd tribut aux accidents de la route. Pour les jeunes hommes, il s'agit même de la première cause de mortalité ! Afin de pouvoir remédier à cet important problème de société, il est indispensable d'en savoir davantage sur les types d'accidents dans lesquels les jeunes sont impliqués. Pour ce faire, l'IBSR a procédé à une analyse approfondie des statistiques...

Par kilomètre parcouru, les jeunes courent un risque d'accident (grave) beaucoup plus important que les conducteurs plus âgés et sont donc impliqués dans un nombre proportionnellement trop élevé d'accidents en tant que conducteurs. Mais ils sont également surreprésentés parmi les victimes d'accidents, si bien qu'il s'agit de la première cause de mortalité des jeunes hommes de 20 à 25 ans. En 2009, 31% des personnes tuées sur la route en Belgique étaient âgées de 18 à 31 ans. Les jeunes constituent donc une priorité absolue si nous voulons atteindre l'objectif fédéral et européen de réduire de 50% le nombre de tués sur les routes d'ici 2020.

Pour diminuer le nombre de victimes de la route chez les jeunes et braver les préjugés qui pèsent sur eux, il est primor-

dial d'en savoir davantage sur leur participation au trafic et leur comportement au volant, c'est-à-dire sur leurs types de déplacements, leurs périodes de déplacement, les prises de risques spécifiques (ou non), les accidents qui les caractérisent, etc. La justesse des recommandations et finalement des mesures prises pour sauver ces vies sera directement liée à la (bonne) connaissance de la problématique. C'est pourquoi l'Observatoire pour la Sécurité Routière de l'IBSR publie un rapport statistique dont l'ambition est de faire un premier état des lieux de la question en donnant une image de l'accidentalité des jeunes conducteurs de voiture. Les analyses de ce rapport permettent d'avancer deux grandes explications au nombre élevé de victimes de la route parmi les jeunes:

1. le risque d'accident est plus élevé pour les jeunes que pour les automobilistes plus âgés;
2. la gravité moyenne des accidents impliquant des jeunes est plus élevée que celle des accidents impliquant des automobilistes plus âgés.



Tableau 1 : Nombre de victimes selon l'âge et nombre d'accidents impliquant un conducteur de l'âge indiqué, 2009 (pondéré)

	18-24	25-31	18-31	32-64
Décédés 30 jours	162	128	290	424
Blessés graves	1 139	840	1 979	2 615
Blessés légers	11 352	8 523	19 874	23 847
Accidents corporels	10 185	9 748	18 573	24 204

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

UN RISQUE D'ACCIDENT PLUS ÉLEVÉ

Le risque d'accident, c'est-à-dire le nombre d'accidents par kilomètre parcouru, est six fois plus élevé pour les hommes de 19 ans que pour ceux de 32 à 64 ans. La différence intergénérationnelle est moins importante chez les femmes mais le risque d'accident des conductrices de 19 ans est tout de même trois fois plus élevé que celui des conductrices de 32 à 64 ans. Enfin, une comparaison entre les hommes et les femmes de 19 ans montre qu'à cet âge, le risque d'accident des hommes est supérieur de moitié à celui des femmes.

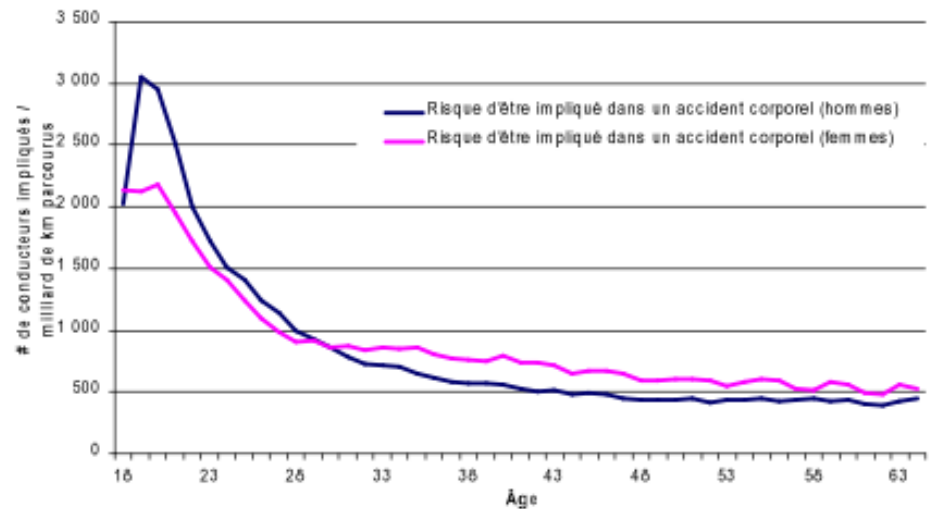
DES ACCIDENTS PLUS GRAVES

Les jeunes automobilistes ne courent pas seulement plus de risques d'être impliqués dans un accident. Lorsqu'ils le sont, le risque de mourir des personnes impliquées est également plus élevé. En d'autres termes, la gravité des accidents (nombre de tués pour 1000 accidents corporels), est beaucoup plus élevée chez les jeunes que chez les automobilistes plus âgés. Cette affirmation ne vaut toutefois que pour les hommes de 18-24 ans car la gravité des accidents des 25-31 ans est quasiment identique à celle des 32-64 ans, de même que celle des conductrices, quel que soit leur âge.

L'une des principales conclusions de ce rapport thématique concerne l'origine de cette différence en termes de gravité des accidents. Un même «type» d'accident (un seul véhicule impliqué pendant la nuit par exemple) n'est, en effet, pas plus grave chez les jeunes que chez les automobilistes de 32 ans ou plus. Toutefois, les jeunes sont proportionnellement plus souvent impliqués dans des types d'accidents ayant des conséquences graves (pour tous). Ceci concerne quatre types d'accidents:

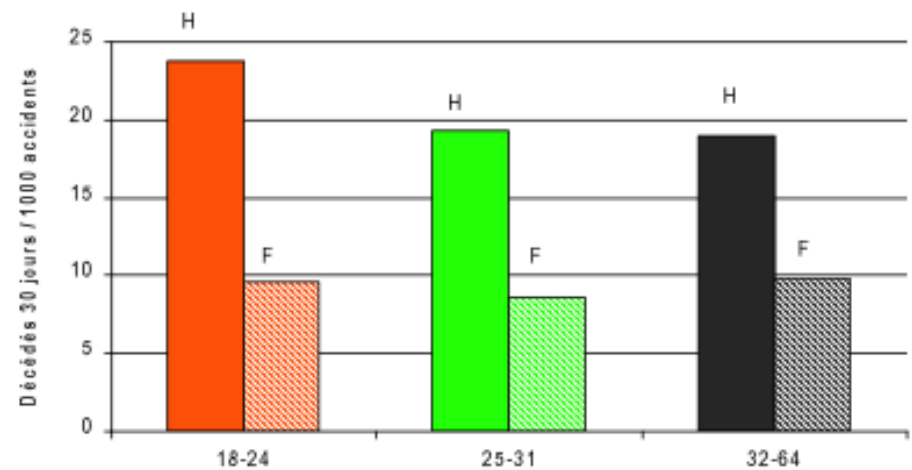
1. accidents avec passagers,
2. accidents pendant la nuit,
3. accidents n'impliquant qu'un seul usager,
4. accidents liés à l'alcool.

Graphique 1 : Nombre de conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par âge et sexe, 2009



Source : GOCA, IBSR, SPF Mobilité, SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 2 : Gravité totale des accidents impliquant un conducteur (H) ou une conductrice (F) de l'âge indiqué – moyenne 2005-2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES ACCIDENTS AVEC PASSAGERS

Les jeunes automobilistes de sexe masculin impliqués dans un accident sont plus souvent accompagnés de passager(s) que les automobilistes de sexe masculin plus âgés. En revanche, le nombre de passagers ne varie pas en fonction de l'âge lorsqu'il s'agit de conductrices.

Ces différences entre jeunes conducteurs et conducteurs plus âgés s'expliquent de deux manières. Primo, les jeunes se déplacent plus souvent en compagnie d'autres personnes. Secundo, la réduction du risque d'accident que

l'on observe en présence de passager(s) est moins importante chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs de 32 ans ou plus. Les passagers semblent donc avoir un effet moins positif sur les jeunes conducteurs. L'effet des passagers est un sujet complexe. Selon la littérature, il semblerait que transporter des passagers ait un effet positif sur le risque d'accident lorsque le passager est un enfant ou une femme, ou lorsque le conducteur est de sexe féminin. Le risque serait négativement influencé lorsque le conducteur est un jeune homme transportant d'autres jeunes hommes. Le fait de transpor-



ter des passagers augmenterait alors les prises de risques, l'inattention, la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues, etc. Il est, par ailleurs, évident que la probabilité qu'un accident ait des conséquences graves croît au fur et à mesure que le nombre de passagers augmente (car les passagers sont autant de victimes potentielles).

LES ACCIDENTS PENDANT LA NUIT

21% des accidents impliquant des automobilistes de 18-24 ans se produisent la nuit. Ce pourcentage est de 19% pour les conducteurs de 25-31 ans et de seulement 13% pour les 32-64 ans. Ici aussi, ce sont surtout les tout jeunes hommes (18-24 ans) qui se distinguent fortement de leurs aînés. Les jeunes femmes ont également proportionnellement plus d'accidents pendant la nuit que les femmes de 32 à 64 ans mais la différence intergénérationnelle reste relativement limitée.

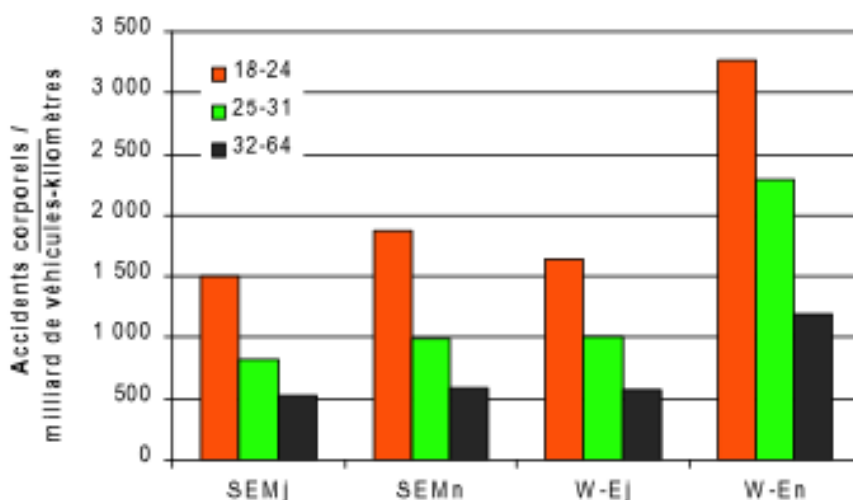
La principale explication au nombre relativement élevé d'accidents la nuit chez les jeunes automobilistes réside dans le nombre proportionnellement plus élevé de kilomètres qu'ils parcourent pendant cette période: les 18-24 ans effectuent

16% de l'ensemble de leurs kilomètres la nuit; chez les 32-64 ans, ce pourcentage s'élève à 8%, soit seulement la moitié.

En fait, les jeunes conducteurs ne courent pas un risque d'accident par kilomètre parcouru disproportionnellement plus important la nuit. Comme le montre le graphique suivant, le risque

d'accident par kilomètre parcouru est en effet plus important chez les jeunes conducteurs que chez les conducteurs plus âgés, mais ce «surrisque» n'est pas disproportionné la nuit. Il est, de nuit comme de jour, trois fois plus important chez les jeunes de 18-24 ans que chez les conducteurs de 32-64 ans.

Graphique 3 : Risque d'être impliqué dans un accident corporel, selon l'âge du conducteur de voiture et la période de la semaine, 2009 (pondéré)



Source : Mobilité (2005 et 2009) et IBSR (2009) / Infographie : IBSR



LES ACCIDENTS N'IMPLIQUANT QU'UN SEUL USAGER

Parmi les quatre types d'accidents graves pouvant expliquer la gravité générale élevée des accidents impliquant de jeunes automobilistes, il s'agit du seul dans lequel les jeunes conductrices sont nettement plus impliquées que les conductrices plus âgées.

19% des accidents impliquant des conductrices de 18-24 ans ne concernent qu'un seul usager alors que ce pourcentage descend à 15% pour celles de 25-31 ans et à 11% pour celles de 32 à 64 ans. Bien que ces pourcentages soient à nouveau inférieurs à ceux rencontrés chez les automobilistes de sexe masculin (respectivement 27%, 20% et 15% des accidents impliquant des automobilistes de 18-24 ans, de 25-31 ans et de 32-64 ans sont des accidents «seul»), on constate une nette différence intergénérationnelle, tant chez les femmes que chez les hommes. Les accidents «seul» sont particulièrement graves: leur gravité est en moyenne deux fois plus élevée que celle des accidents avec un opposant.

Le nombre élevé d'accidents «seul» chez les jeunes peut difficilement s'expliquer sur la seule base des statistiques d'accidents. Mais il est probable que l'inexpérience, une maîtrise insuffisante du véhicule, la consommation d'alcool et de drogues et surtout la fatigue et la vitesse y jouent un rôle.

LES ACCIDENTS LIÉS À LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

La conduite sous l'influence de l'alcool diffère légèrement de la problématique des trois types d'accidents caractéristiques des jeunes décrits ci-dessus. Les

contrôles «non-sélectifs» des services de police montrent en effet que, contrairement à certaines idées reçues, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool chez les jeunes de 18-24 ans est inférieure à celle rencontrée chez les 32-64 ans (1,4% de jeunes conducteurs sous l'influence de l'alcool, contre 2,9% pour les conducteurs plus âgés). Même les 25-31 ans (2,9% aussi) ne sont pas plus nombreux que les 32-64 ans à conduire sous l'influence de l'alcool.

Il apparaît néanmoins que les jeunes automobilistes impliqués dans des accidents sont plus souvent sous l'influence de l'alcool que leurs aînés. C'est du moins le cas pour les hommes (respectivement 20%, 19% et 16% des automobilistes de sexe masculin de 18-24 ans, 25-31 ans et 32-64 ans impliqués dans des accidents ont consommé de l'alcool). Par contre, il n'existe aucune différence intergénérationnelle chez les conductrices (5% sont sous l'influence de l'alcool dans les différentes classes d'âge).

Ceci s'explique de deux manières. Premièrement, pour un même taux d'alcool, les capacités de conduite des jeunes sont plus affectées que celles des automobilistes plus âgés. Autrement dit, la différence entre les jeunes et les automobilistes plus âgés en termes de risque d'accident devient encore plus importante en cas de conduite sous l'influence de l'alcool. Deuxièmement, les jeunes ayant bu ont consommé, en moyenne, une grande quantité d'alcool: 50% des jeunes automobilistes qui ont dépassé la limite légale de 0,5 ‰ ont en effet plus de 1,2 ‰ dans le sang, et ce, quel que soit leur sexe.

CONCLUSION

Nous n'avons, jusqu'à présent, pas de preuve que les jeunes ont un risque d'accident supérieur en raison d'un comportement particulièrement dangereux. Nous ne disposons de données chiffrées ni sur les vitesses pratiquées par les jeunes conducteurs ni sur le port de la ceinture. Quant à la conduite sous l'influence de l'alcool, nous savons, grâce aux mesures de comportement et à l'étude DRUID, que les jeunes conducteurs ne conduisent pas plus souvent après avoir bu que leurs aînés mais que ceux qui sont sous imprégnation alcoolique affichent des taux d'alcool très élevés.

Par contre, nous avons pu montrer que le risque élevé d'accident des jeunes et leur forte implication dans certains types d'accidents étaient, en grande partie, dus à leur type de mobilité et à leur mode de vie. Les jeunes conducteurs circulent bien plus fréquemment de nuit et avec des passagers, très certainement dans un contexte festif et après de longues périodes de veille.

Enfin, n'oublions pas que l'expérience de conduite, même si elle n'a pas pu, faute de données, être analysée dans ce rapport, joue un rôle essentiel dans l'explication du «sur-risque» d'accident constaté chez les jeunes conducteurs. Dans ce contexte, la formation à la conduite a pour rôle de limiter autant que possible l'impact de l'inexpérience dans la survenue des accidents.

Yvan CASTEELS
Nathalie FOCANT
Nina NUYTENS

Institut Belge pour la Sécurité Routière



LES GRANDES LIGNES D'ACTION
DU PLAN VÉLO 2010-2015 POUR
ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE RÉ-
DUCTION DE LA PRESSION AUTO-
MOBILE DU PLAN IRIS II

- Les améliorations durables des conditions de circulation des cyclistes seront garanties par la prise en compte du mode vélo aux différents stades d'un projet : décision, conception, autorisation, exécution, entretien ; tant au niveau régional que communal.
- Les processus administratifs et réglementaires seront révisés en faveur de l'intégration du mode vélo.
- Les rôles de la Cellule vélo et du manager vélo seront renforcés.-
- Des outils de suivi et d'évaluation de la politique vélo seront développés.

AU SECOURS DES VÉLOS VOLÉS, ABANDONNÉS ET RETROUVÉS !

La nouvelle politique vélo pour la période 2010-2015 a l'ambition de contribuer au développement de Bruxelles comme capitale durable. Dans cette optique, elle participe à la diminution de la circulation automobile de 6 à 10 % d'ici 2015 et de 20 % d'ici 2018, comme prévu par le Plan IRIS II. Au travers de ce plan, le Gouvernement s'est engagé à ce que tout nouvel aménagement de voirie et d'espace public donne la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun, par rapport aux déplacements en voiture individuelle. Il est ainsi prévu que 100 % des voiries bruxelloises soient cyclables. Cela signifie que chaque nouvel aménagement doit garantir une amélioration des conditions de circulation des cyclistes. Mais le vol de vélos peut rapidement devenir un élément important de découragement des cyclistes. Les quelques statistiques disponibles tendent à démontrer que ce phénomène n'est pas anodin à Bruxelles. C'est pourquoi le Plan vélo prévoit une série de mesures pour faire face aux vols de vélos. Retour sur quelques-unes d'entre elles.

TOUT D'ABORD, MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR !

Une campagne de prévention du vol de vélos a été mise en place avec des consignes claires pour savoir comment bien attacher son vélo et avec des informations consacrées à l'utilité de faire graver son vélo. Toutes les informations relatives à cette campagne « protège ton vélo » sont disponibles sur le portail régional de la mobilité : <http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/velo/>. A noter que dans le cadre de la prévention du vol de vélos, les Points Vélos sont désormais tous équipés de graveur pour vélos.

UN DÉPÔT CENTRAL DES VÉLOS (RE)TROUVÉS

Si vous veniez tout de même à vous faire voler votre vélo, la question est de savoir comment avoir une chance de le retrouver ?

La première chose à faire est de déclarer le vol à la police via www.police-on-web.be. Cette étape est essentielle puisque si un vélo qui correspond à votre description est retrouvé, surtout si votre numéro national est gravé dessus, vous serez avertis.

Sans nouvelles de votre vélo, vous aviez auparavant la possibilité de faire le tour des 19 dépôts communaux pour voir

si par hasard il n'y était pas entreposé. Désormais, la Région facilite la vie des cyclistes grâce à la création d'un dépôt central qui rassemble les vélos trouvés de toutes les communes. Ce dépôt, situé au 659 chaussée de Louvain à 1030 Bruxelles, est géré par CYCLO vzw qui exploite déjà les « Points vélos » des grandes gares.

Une convention a été signée entre la Région et les communes propriétaires des objets trouvés qui permet à Cyclo de faire régulièrement le ramassage des vélos trouvés dans les communes. A l'arrivée au dépôt, un descriptif du vélo est mis en ligne sur le site www.velosretrouves.be. Vous pourrez régulièrement y effectuer une petite visite pour voir si votre fidèle compagnon ne s'y trouve pas.

D'autres vélos prendront aussi la route de ce dépôt comme les vélos enlevés dans les parkings car ils semblent abandonnés (avec un préavis de 3 semaines avant l'enlèvement communiqué par une bandelette sur le vélo pendant cette période). Cette procédure aura pour effet de libérer des places bloquées dans les parkings vélos en voirie par des vélos qui ne bougent jamais et de retrouver des vélos volés abandonnés.

Si après 6 mois le vélo retrouvé n'a pas été restitué à son propriétaire, soit que le propriétaire ne s'est pas manifesté, soit que le propriétaire ne souhaite pas récupérer le vélo, il bénéficiera d'une nouvelle vie. En effet, dans la mesure du possible, les vélos non récupérés sont remis en état et rendus aux communes afin qu'elles puissent développer des actions dans les écoles ou les CPAS à haut potentiel de mise en selle.

LE TRAVAIL NE S'ARRÊTE PAS LÀ ...

Fin 2012, un cahier du vade-mecum vélo concernant le stationnement vélo sous toutes ses formes doit paraître pour compléter et terminer les mesures listées dans le chapitre consacré à la lutte contre le vol du Plan vélo.

Enfin, il y aura un énorme travail de mise en place et de communication en 2013 pour bien intégrer l'action de tous les acteurs qui doivent participer à ce dispositif pour qu'il soit le plus performant possible, comme la Région, l'agence de stationnement, les communes, la police et Cyclo.

Pierre-Jean Bertrand
Direction Stratégie
Bruxelles Mobilité
pjbertrand@mrbc.irisnet.be

“ UN POUR TOUS ET TOUS POUR VILLO! ”

Villo! est une concession de service public de la Région de Bruxelles-Capitale visant à mettre à disposition des citoyens un système de vélos partagés en libre-service. Suite à une procédure d'attribution et de mise en concurrence, le marché a été attribué à JCDecaux en 2008 et les premiers Villo! ont été mis en service en mai 2009. Le projet s'articule en deux phases, une première comptant 180 stations et 2500 vélos auxquels près de 30 000 personnes se sont déjà abonnées et une deuxième, en cours de déploiement qui pourra permettre de couvrir les 19 communes si elles le souhaitent. Le système est autofinancé et ne nécessite aucune participation de la Région ou des Communes.

Chaque implantation de stations est réalisée conjointement avec les services d'urbanisme et de mobilité des communes et Bruxelles Mobilité. L'implantation définitive fait l'objet d'un permis d'urbanisme délivré après enquête publique et concertation. Une autorisation de voirie est aussi délivrée par les autorités compétentes (Commune ou Région selon l'implantation).

Les principales raisons évoquées pour utiliser un vélo sont le fait que se déplacer à vélo est extrêmement pratique et agréable, bon pour l'environnement et bon pour la santé. Selon les estimations réalisées, plus de 2.400 tonnes de CO₂ ont déjà été économisées.

L'explication du succès de Villo! est liée à son tarif attractif, grâce au financement par la publicité, à sa simplicité d'utilisation, à la qualité du maillage des stations (entre 400 et 500 mètres de distance en moyenne), à la qualité des vélos et de leur maintenance. Outre les 30.000 abonnés longue durée, le système a également déjà enregistré jusqu'à présent plus de 160.000 tickets courte durée. Au total, on a dénombré plus de 2,4 millions de locations cumulées représentant plus de 12 millions de

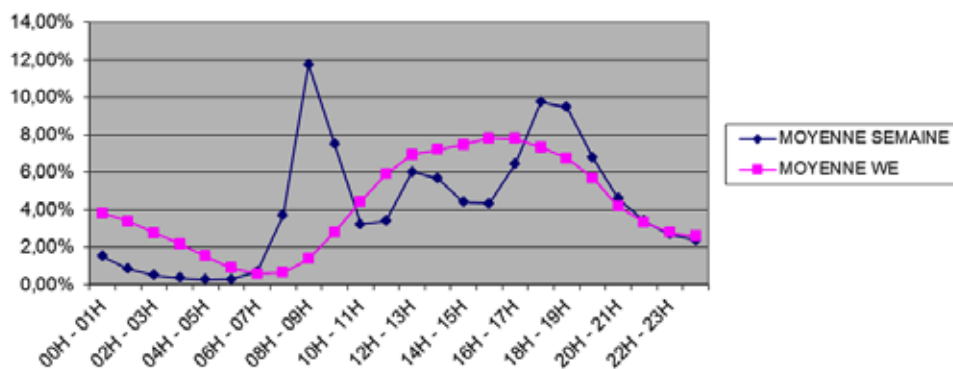
kilomètres parcourus (estimés sur base des durées des trajets).

Certaines stations connaissent des phénomènes de saturation inhérents à tout transport public. C'est pourquoi des équipes de régulation interviennent sur ces stations pour les rééquilibrer. C'est ainsi plus de la moitié du parc de Villo! qui est mouvementé chaque jour. Le système est aussi remis à l'équilibre chaque nuit pour être au plus proche de la demande tôt le matin.

Le concessionnaire met aussi gratuitement à disposition des utilisateurs de nombreux outils afin de leur permettre de trouver la station qui convient le mieux à leur attente. Une information en temps réel est ainsi disponible sur le site www.villo.be, aux écrans des bornes des stations, sur Smartphones avec l'application « allbikesnow » et pendant le trajet au-dessus ou en-dessous de certains panneaux publicitaires.

Graphique 1 : Utilisation des Villo! en fonction de la tranche horaire.

Moyenne des locations par tranche horaire, par semaine et par we au 31.12.2011





UN UTILISATEUR PLUTÔT JEUNE ET MASCULIN

Comme l'indique le graphique 1, les pics d'utilisation dans la journée correspondent aux mêmes pics de déplacements que l'ensemble des autres moyens de transport. A ce titre, il apparaît donc que Villo! se positionne comme un moyen de transport complémentaire à part entière.

Tableau 1 : Profil des abonnés

PROFIL DES ABONNÉS			
Sexe abonné	Tranche âge	Total	%
Femme	14-17 ans	203	2%
	18-25 ans	2320	20%
	26-35 ans	5292	47%
	36-45 ans	2041	18%
	46-55 ans	1120	10%
	56-75 ans	398	3%
Total Femme		11374	39%
Homme	14-17 ans	359	2%
	18-25 ans	2834	16%
	26-35 ans	7887	44%
	36-45 ans	3888	22%
	46-55 ans	2090	12%
	56-75 ans	810	5%
Total Homme		17868	61%
Total		29242	100%

Si on s'intéresse davantage au profil de l'utilisateur (tableau 1), on se rend compte que 65% des abonnés Villo! ont entre 26 et 45 ans, quel que soit le sexe (avec même 45% pour la seule tranche des 26-35 ans). Ces mêmes statistiques font apparaître que 60% des abonnés sont des hommes, ce qui confirme le constat généralement fait à propos de l'utilisation plutôt masculine du vélo à Bruxelles.

Le concessionnaire nous apprend aussi que 85% des abonnés sont bruxellois.

VILLO! NE PEUT SE SUFFIRE À LUI-MÊME

L'expérience montre que la mise en place d'un système de vélos partagés est accélérateur pour les déplacements en vélos dans les villes. Mais il ne se suffit pas à lui-même et doit s'inscrire dans une politique plus globale visant à promouvoir et faciliter l'utilisation du vélo avec la mise en place d'infrastructures pérennes et sécurisantes pour l'usager. Les montants d'investissement annoncés par la Région et le déploiement des itinéraires cyclables en collaboration avec les Communes sont à ce titre très encourageants. N'oublions pas que l'utilisation de la voiture pour de courts trajets en ville est un non-sens, écologique et économique, que l'augmentation annoncée du coût de l'énergie ne fera que s'accroître dans un futur proche. Villo! est un début de réponse pour cette problématique future, beaucoup d'autres pierres peuvent encore être posées.



C'est en 1964 que l'aventure du groupe JCDecaux a commencé à Lyon avec une idée simple : financer des services publics par de la publicité. Si aujourd'hui ce modèle fait partie de notre quotidien, c'était à l'époque une idée révolutionnaire et l'entrée de la communication extérieure dans le cœur des villes. 40 aubus furent installés à Lyon en 1962, il y en a aujourd'hui plus de 130 000 dans le monde de Bruxelles à Chicago, en passant par Yokohama, Paris ou New Delhi. Depuis cette date, le parcours du groupe est jalonné d'innovations ayant pour objectif d'améliorer la ville, comme le planimètre, le sanitaire automatique et aujourd'hui Villo!.

La filiale de JCDecaux en Belgique a été créée en 1967, c'était la première filiale dans le monde où le groupe est aujourd'hui présent avec plus de 10 000 collaborateurs dans plus de 50 pays et 3 800 villes. En Belgique, JCDecaux est aujourd'hui présent dans plus de 180 villes et communes.

Jerôme Blanchevoe
 Directeur Général Délégué
 Villes & Finance
 JCDecaux Belgium S.A

TOOLBOX :

“ SIX GROUPES DE CITOYENS VONT REDESSINER LEUR QUARTIER ! ”

Le 17 avril dernier, le Secrétaire d'Etat, Bruno De Lille, et l'administration régionale Bruxelles Mobilité lançaient un appel à projets appelé « Redessinez votre quartier avec la Toolbox Mobilité ! » aux asbl, communes, comités de quartiers et citoyens de la Région de Bruxelles-Capitale. Le 10 juin, dix-sept projets ont été introduits. Tous avaient pour objectifs principaux de diminuer le trafic de transit au sein de leur quartier et d'améliorer la convivialité au sein de ceux-ci. Le 11 septembre, les six projets sélectionnés ont été présentés au public lors d'une conférence de presse. Ceux-ci se trouvent tous dans la lignée du plan Iris II et du plan Vélo 2010-2015 et visent une diminution du trafic de transit, une amélioration des infrastructures cyclables et une amélioration de la qualité de l'espace public pour les piétons.

Ces six projets sont situés à Anderlecht (rue des Vétérinaires), Bruxelles-Ville / Laeken (drève Ste-Anne), Forest (quartier des Arbres), Ixelles (rue Keyenveld et rue du Berger), Molenbeek (rue de l'Avenir) et Uccle (Oxy 15).

DES PROJETS EN ÉTAPES POUR DES RÉALISATIONS CONCRÈTES

Ces projets recevront un soutien humain et financier. Une enveloppe de 1,25 million d'euro du budget Beliris a été débloquée pour les 6 projets et chaque groupe sera accompagné par une Mobility coach. En effet, le cabinet du Secrétaire d'Etat et l'administration régionale de Bruxelles Mobilité ont mandaté le bureau d'étude 21 Solutions et plus particulièrement Julie Bérard, la Mobility Coach, pour l'accompagnement des groupes sélectionnés. Celle-ci sera, avec son équipe, l'interface, le facilitateur, le relais entre les différents acteurs qui entreront en compte pour chaque projet sélectionné.

Les projets se construiront étape par étape, en commençant par affiner les

objectifs de chaque groupe pilote. Quels sont leurs besoins, quelle vision ont-ils de leur quartier, ses atouts, ses faiblesses, etc.

Viendra ensuite la phase de diagnostic. Chaque quartier a ses particularités sociales, économiques et urbanistiques. Les groupes pilotes veilleront à associer à leur projet tous les acteurs de leur quartier. Ecoles, associations, commerçants seront invités à l'élaboration du projet. Sans oublier les pouvoirs communaux ! En travaillant en collaboration avec ceux-ci, les porteurs de projets pourront tenir compte des politiques communales déjà en cours comme un Contrat de Quartier Durable, un plan communal de mobilité ou tout autre plan d'actions à court et moyen termes prévus autour des quartiers concernés. Les plans d'actions régionaux seront aussi pris en compte, tels que les ICR, le plan Vélo et le plan Iris II. Afin d'éviter les effets de doublons et de trouver ensemble des éléments de convergence, tous ces acteurs seront associés à l'élaboration des diagnostics de quartier.

Ces diagnostics prendront la forme de comptages de trafic, d'activités participatives, d'analyses de capacité des voiries et de simulations en vue de déboucher sur plusieurs scénarios d'aménagement. Avec l'aide de Bruxelles Mobilité, de l'équipe de 21 Solutions, d'experts en mobilité, des services communaux et d'associations comme Pro Vélo ou le Bral, une étude de faisabilité sera faite pour chaque scénario. Les solutions les mieux adaptées pour atteindre les objectifs des groupes pilotes seront étudiées. La proposition de plan d'aménagement retenue en concertation avec la Commune fera l'objet de l'élaboration de cahiers des charges pour l'exécution des travaux.

Julie Bérard
Mobility Coach
jberard@mrbc.irisnet.be



ANDERLECHT / RUE DES VÉTÉRINAIRES

OBJECTIFS

- Mettre en Zone 30 de toute la rue des vétérinaires
- Diminuer le trafic de transit
- Installer l'ICR 9 (Itinéraire Cyclable Régional)
- Planter des arbres, rendre la rue plus verte, plus conviviale
- Et ... aménager une place, un lieu de rencontres pour jeunes et moins jeunes



BRUXELLES – LAEKEN / DRÈVE SAINTE-ANNE

OBJECTIFS

- Sécuriser le passage des piétons en élargissant les trottoirs
- Mettre en place des pistes cyclables
- Modifier les feux aux carrefours pour diminuer le trafic de transit
- Planter des arbres, rendre à la rue son charme d'antan
- Valoriser la convivialité de la rue



IXELLES / RUE KEYENVELD-RUE DU BERGER

OBJECTIFS

- Sécuriser le passage des piétons et des cyclistes
- Rendre les rues accessibles de manière sûre et agréable pour tous, PMR, jeunes enfants, mamans avec des poussettes ...
- Diminuer le bruit et la pollution causées par les voitures et les camions.
- Conforter une dynamique de bien-être, de convivialité, de civisme et de propreté
- Installer des barres pour attacher les vélos
- Installer des bacs à fleurs ou des haies pour éviter le stationnement sauvage
- Installer des bancs ou des espaces de rencontres
- Embellir les rues par de la végétation, l'entretien des voiries, ...



FOREST / LE QUARTIER DES ARBRES

OBJECTIFS

- Diminuer le trafic de transit
- Mettre tout le quartier en zone 30km/h
- Favoriser les modes de déplacements doux, sécuriser les piétons et cyclistes
- Mettre en place l'ICR B
- Contribuer à maintenir la fonction résidentielle et la convivialité du quartier
- Améliorer le vivre ensemble



MOLENBEEK-SAINT-JEAN / RUE DE L'AVENIR

OBJECTIFS

- Diminuer l'effet rectiligne de la rue qui induit des vitesses excessives et des nuisances sonores
- Sécuriser la sortie de l'école et le déplacement des piétons, PMR, jeunes mamans, etc. par un élargissement des trottoirs
- Mettre en place l'ICR pour sécuriser le passage des cyclistes
- Veiller au respect de la voirie lors de l'installation du marché
- Aménager des lieux de rencontres, susciter le respect de ceux-ci, installer des poubelles, placer de l'éclairage, etc.
- Valoriser la convivialité de la rue au travers de diverses activités



UCCLE / OXY15

OBJECTIFS

- Diminuer le trafic de transit
- Mettre en place l'ICR-7 avec un aménagement de chicanes et des rues verdurisées
- Développer la mobilité douce
- Aménager des zones partagées pour que les piétons et les enfants se réapproprient l'espace public
- Développer des partenariats entre riverains, crèches, écoles, etc.
- Favoriser le développement d'une vie sociale



“ POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET CODE DE LA ROUTE DOIVENT FAIRE BON MÉNAGE ”

Souvent, les concepteurs et les gestionnaires de voiries ne tiennent pas compte de la réglementation en matière de stationnement lors du réaménagement de l'espace public. Le fait de contrevenir systématiquement aux principes du code de la route risque d'effriter ces règles et de compliquer la répression. En outre, cela provoque un recul de la qualité de l'espace public en raison de la prolifération des panneaux de signalisation.

La prise de mesures en matière de stationnement est l'un des principaux moyens d'instaurer une politique de mobilité durable. Il y a effectivement un lien direct entre l'utilisation de la voiture et la mise à disposition d'une place de stationnement sur le lieu de destination. La plupart des communes ont établi l'un ou l'autre plan de stationnement. Mais malheureusement, lors de la conception et de l'aménagement d'une voirie, on oublie souvent de tenir compte des principes figurant dans ces plans de stationnement communaux. Plus grave encore, la conception contrevient souvent aux règles élémentaires du code de la route. Par conséquent, la répression devient très difficile pour les services de police et au fil du temps, l'usager ne sait plus ce que l'on attend de lui. L'application de quelques principes du code de la route permet d'économiser de nombreux panneaux de signalisation, ce qui favorise la lisibilité de la voirie. La diminution du nombre de panneaux profite égale-

ment aux piétons, car il y a moins d'obstacles sur les trottoirs. Dans cet article, nous vous donnons un bref aperçu de quelques problèmes les plus fréquents.

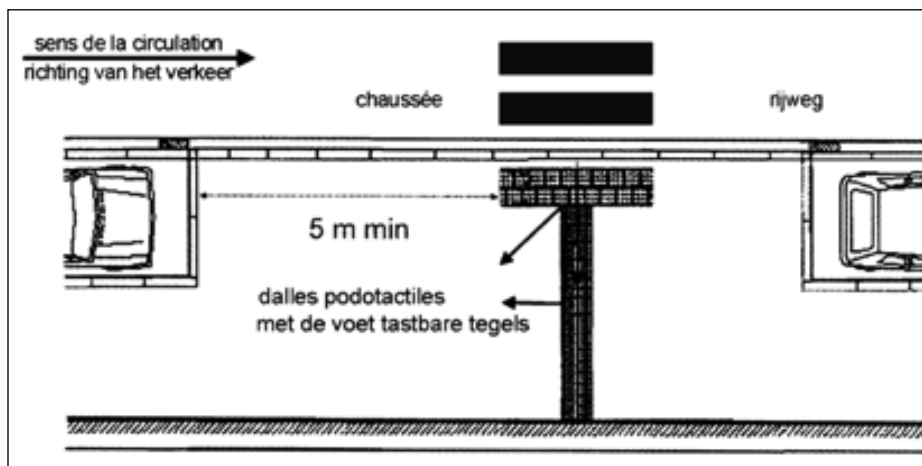
PLACES DE STATIONNEMENT SUR LES ACCOTEMENTS EN SAILLIE EN AGGLOMÉRATION

Selon le code de la route, les véhicules doivent être stationnés hors de la chaussée sur l'accotement de plain-pied ou, en dehors des agglomérations, sur tout accotement. Il est également interdit de stationner sur les trottoirs et, en agglomération, sur un accotement en saillie. Et c'est ici que le bât blesse, car de nombreux concepteurs prévoient les places de stationnement, également dans les agglomérations, au même niveau que le trottoir. Pour la police, la répression est difficile parce qu'il n'existe aucune différence sur le plan légal entre un véhicule stationné sur les places de stationnement prévues et un véhicule qui se trouve sur le trottoir. Une solution

simple est de prévoir, lors de la conception, la délimitation des places de stationnement par un marquage. Il suffit donc de marquer les coins de ces places, par exemple avec des pavés blancs.



Les places de stationnement se distinguent ici uniquement par une différence de couleur par rapport au trottoir. Selon le code de la route, le stationnement à cet endroit est toutefois interdit. Le placement de pavés blancs pour marquer les coins résoudrait le problème.



Extrait du Règlement communal d'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale.



Les services de police peuvent difficilement verbaliser ce véhicule, car en fait, les autres sont également en infraction...

PLACES DE STATIONNEMENT À MOINS DE 5 MÈTRES D'UN PASSAGE POUR PIÉTONS

L'arrêt et le stationnement sont également interdits sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà d'un passage pour piétons et à moins de 5 mètres en deçà d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Ces interdictions s'appliquent uniquement en cas de stationnement sur la chaussée. L'application d'un marquage permet toutefois aux gestionnaires d'autoriser le stationnement juste devant le passage. Le stationnement à moins de 5 mètres en deçà d'un passage pour piétons est cependant très dangereux, surtout aux alentours des écoles. Selon une étude de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, la plupart des accidents mortels impliquant des piétons se produisent précisément sur les passages pour piétons (voir Accidents de piétons, Benoît Dupriez et Arnaud Houdmont, IBSR, 2009). Il est

donc capital de toujours garantir la visibilité à l'approche d'un passage pour piétons. Même lorsque les places de stationnement sont aménagées en dehors de la chaussée, il convient de veiller à une visibilité optimale. Dans ces cas, il est également recommandé de ne pas prévoir de places de stationnement à moins de 5 mètres en deçà du passage. En Région de Bruxelles-Capitale, ces règles sont même ancrées dans le Règlement communal d'urbanisme.



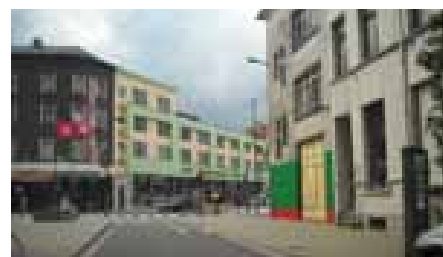
Le marquage de la zone de stationnement se termine 5 mètres avant le passage pour piétons.

STATIONNEMENT AUX CARREFOURS

Le code de la route prévoit également l'interdiction de l'arrêt et du stationnement aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale. Ici aussi, le gestionnaire peut déroger à cette règle et autoriser le stationnement aux abords d'un carrefour. Pour des raisons de sécurité, il est déconseillé d'utiliser cette dérogation. Tant la chaussée que les accotements et les trottoirs doivent être le plus possible exempts d'obstacles, non seulement

pour la visibilité des automobilistes, mais aussi pour faciliter la traversée des piétons et des cyclistes.

L'arrêt et le stationnement sont également interdits à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés aux carrefours. Bien que le gestionnaire puisse également déroger à cette règle, ce n'est pas conseillé pour des raisons de sécurité. Voici un bon exemple rencontré dans une rue d'Anvers :



Une avancée de trottoir est prévue jusque 20 mètres en-deçà des feux de signalisation (Boudewijnstraat, Anvers).

LARGEUR DE LA CHAUSSÉE

Le stationnement est interdit lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres. Cet article du code de la route est peut-être le moins connu. Mais une application systématique de cette règle par les gestionnaires réduirait le nombre de panneaux à placer. Une voie publique avec une largeur de chaussée de cinq mètres permet le stationnement. Pour interdire le stationnement, il faut par conséquent placer des panneaux. Si le stationnement n'est pas souhaité à cet



endroit, le concepteur peut toutefois prévoir une largeur de chaussée de 4 mètres, ce qui interdit automatiquement le stationnement.

ZONES RÉSIDEN- TIELLES ET ZONES DE RENCONTRE

Afin de modérer la vitesse des véhicules dans une rue et de décourager la circulation de transit, des places de stationnement sont parfois aménagées de manière à créer une chicane. Le problème est qu'il n'est mentionné nulle part dans le code de la route que l'on doit obligatoirement stationner son véhicule dans un emplacement de stationnement délimité. Si le conducteur veut y stationner son véhicule, le code de la route stipule uniquement que le véhicule doit être bien installé dans l'emplacement. En d'autres termes, rien n'empêche le conducteur de stationner son véhicule en dehors des emplacements, sauf si d'autres interdictions de stationnement sont applicables (par exemple, une chaussée divisée en bandes de circulation, une ligne jaune discontinue, un panneau d'interdiction de stationner ou si la largeur de la chaussée est réduite à moins de 3 mètres). Afin d'éviter la prolifération des signaux routiers, le gestionnaire peut appliquer le concept de zone résidentielle ou de zone de rencontre. Dans ces zones, le stationnement est interdit partout, sauf aux endroits où le stationnement est autorisé par un signal du type E9, par un marquage au sol ou par un revêtement d'une couleur différente marqué de la lettre P.



CONFIRMATION DES INTERDICTIONS DE STATIONNEMENT DU CODE DE LA ROUTE

Les gestionnaires ne peuvent pas confirmer les dispositions en matière d'interdiction figurant au code de la route en



installant une signalisation routière. Dans les endroits où la chaussée est divisée en bandes de circulation, le gestionnaire ne peut donc pas placer de panneau interdisant le stationnement. En effet, le code de la route stipule que le stationnement est interdit sur une chaussée divisée en bandes de circulation. Mais attention, un marquage ou un panneau peut modifier la règle de stationnement. Si nous reprenons notre exemple, à savoir une chaussée divisée en bandes de circulation, le gestionnaire peut placer un signal interdisant également l'arrêt. Le stationnement est interdit sur une chaussée divisée en bandes de circulation, mais l'arrêt est autorisé. Parfois, ce principe est mal interprété. Un exemple : le code de la

route interdit l'arrêt et le stationnement sur la chaussée à moins de 5 mètres en-deçà d'un passage pour piétons. Souvent, cette règle est bafouée par les automobilistes et pour leur rappeler que le stationnement est interdit à cet endroit, une ligne jaune discontinue est appliquée sur une distance de 5 mètres en-deçà du passage pour piétons. Mais l'application de ce marquage autorise les conducteurs à s'arrêter. Les marquages ont priorité sur les règles de circulation. Une ligne jaune discontinue interdit le stationnement, mais autorise l'arrêt. Cette mesure bien intentionnée se révèle donc contre-productive.



Cette ligne jaune discontinue autorise l'arrêt de voitures. Sans le marquage, l'interdiction générale de l'arrêt et du stationnement en-deçà du passage pour piétons est applicable.



Erik Caelen,
 Attaché
 Cabinet du Ministre en charge des
 travaux publics, des transports et de la
 politique de stationnement
ecaelen@grouwels.irisnet.be

Cet article a été rédigé avec la collaboration de Monsieur Jean-Pierre Van de Winckel du Centre de recherches routières
jp.vandewinckel@brrc.be

PLUS D'INFORMATIONS :

- Vade-mecum politique de stationnement durable, Pouvoirs publics flamands, www.mobielvlaanderen.be > vademecums
- Les règles de stationnement, E. Caelen, éditions Centre de formation Mobilité et Circulation routière, www.verkeersopleiding.be

“ UN NOUVEL OUTIL À LA DISPOSITION DES AMÉNAGEURS ”

Ce nouveau Cahier vise à apporter une aide concrète aux aménageurs communaux et régionaux pour résoudre les problèmes posés par les livraisons en ville. Il concerne donc essentiellement l'aménagement de l'espace public mais aborde aussi des mesures de police.

Il n'existe pas de méthodologie universelle pour définir exactement la répartition des aires de livraison. Il est d'ailleurs logique qu'il n'y ait pas de règles uniques, ni de nombre idéal d'emplacements de livraison par nombre de commerces, puisque cela dépend du type de commerce, de sa taille, des marchandises transportées mais aussi de son environnement. Ce Cahier se propose d'aborder une série de questions essentielles que tout aménageur devrait se poser, comme par exemple : quels sont les critères à considérer pour un diagnostic rapide et efficace ? Où et comment aménager une aire de livraison ? Quelle gestion horaire ?

Appuyé par une collaboration entre Bruxelles Mobilité et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, le Cahier vous propose des réponses concrètes et illustrées à ces questions. Ce guide s'est inspiré de l'étude effectuée par le bureau d'études Interface Transport pour le compte du CERTU et qui a été publiée dans le manuel « Aménagement des aires de livraison, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement », éditions du Certu, 2009, Lyon (France).

La question des livraisons soulève inévitablement celle du stationnement et du contrôle.

Qui dit places réservées aux livraisons dit places en moins pour le stationnement (tant pour des riverains que pour des clients dans un quartier commerçant). Il en ressort que la concertation des différents acteurs est essentielle pour une organisation efficace des livraisons. C'est pourquoi, bien que ce guide s'adresse en premier lieu aux aménageurs de l'espace public, il est important de valider les propositions qui en seront issues avec des représentants des secteurs commerçants, des livreurs et des transporteurs.

L'occupation illicite des emplacements de livraison par des voitures individuelles en stationnement de longue durée est généralement constatée lors de la mise en œuvre de nouvelles zones. La question du contrôle du bon usage des aires de livraison est donc essentielle. Pour cette raison, étant donné la complexité du sujet, une première version du Cahier avait été présentée aux différents acteurs et discutée lors de séminaires participatifs. Les recommandations ont ensuite été amendées pour prendre en compte leurs commentaires.

Vous l'aurez compris, ce Cahier aborde la question des livraisons dans son intégralité, depuis le diagnostic jusqu'au contrôle en passant bien entendu par sa mise en œuvre (signalisation, marquage, etc.).



Retrouvez la Collection des Cahiers du Moniteur et de la Sécurité routière sur www.avcb-vsgeb.be/Mobilite/Moniteur-de-la-Mobilite.

Pas encore inscrit au Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière ?

N'hésitez pas à remplir le formulaire d'inscription en ligne disponible à l'adresse suivante : <http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>

“ LA PLACE DU PIÉTON EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ”

ANALYSE JURIDIQUE DU STATUT DU TROTTOIR ET PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le service d'étude et la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont réalisé, à la demande de Bruxelles-Mobilité, une étude sur le statut des trottoirs. Cette dernière s'inscrit dans les efforts actuels de la Région en matière de promotion des modes actifs, et de la marche en particulier. Au-delà de cette première étude du genre, la Région souhaite envisager toutes les voies possibles pour améliorer la gestion des trottoirs sur son territoire, et par là-même, la sécurité (tant physique que juridique) des piétons.



Le trottoir est traité en parent pauvre dans la littérature juridique. Il n'existe aucun ouvrage de référence général relatif aux trottoirs. Et dans les livres existants, on trouvera à peine un chapitre sur le trottoir, qui plus est traité le plus souvent en même temps que la question de la voirie. Le travail réalisé a donc consisté dans un premier temps à rassembler tout le matériel possible à propos des trottoirs, et ce, dans toutes les branches du droit qui pourraient le concerner.

L'étude est divisée en quatre parties, qui abordent chacune différents aspects du trottoir :

1. la définition du trottoir et sa place dans le domaine public ;
2. la police spéciale de l'urbanisme ;
3. les redevances qui peuvent être fixées ;
4. le code de la route.

Chacune de ces parties est subdivisée en chapitres accompagnés de conclusions

et commentaires du service d'étude de l'Association. La première partie aborde la question du statut des trottoirs, des autorisations de voiries, ou encore des responsabilités. La deuxième s'attarde sur les questions d'alignement, les autorisations individuelles, les terrasses ou encore les obligations des propriétaires riverains. La troisième définit les taxes et redevances diverses aux niveaux communal et régional et dresse un inventaire des règlements-taxes de remboursement applicables à Bruxelles. Enfin, la quatrième partie propose une lecture du code de la route sous l'angle des piétons. Ces parties peuvent être lues séparément, mais il est conseillé de consulter au préalable la définition du terme « trottoir ».

Cette étude, avec l'analyse approfondie du matériel qui l'a précédée, devrait servir de base à de nouveaux travaux, plus prospectifs ceux-là, visant à ouvrir la réflexion à de nouveaux modèles de gestion des trottoirs.

L'étude peut être consultée sur le site internet de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, à l'adresse suivante : www.avcb.be

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@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
Vandeputte Henri	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	henri.vandeputte@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@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	lmertens@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@wb.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



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 devrions l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

jean-michel.reniers@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 :

jean-michel.reniers@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