

# le Cemaphore

Bulletin d'information  
sur la mobilité



## Au sommaire

### LE SUJET DU MOIS

- Vision « zéro mort », mot d'ordre de la Suède en matière de sécurité routière
- Le code de la rue : un nouveau concept, de nouveaux outils

### DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

### BILLET D'HUMOUR

### L'AGENDA

Le Cemaphore est un élément dynamique du réseau des conseillers en mobilité. Il s'adresse à tous les acteurs de terrain concernés par la gestion de la mobilité, en particulier au niveau local. Au fil des numéros, il propose des informations portant sur les études, les outils, les projets, les actions développées, mais également sur la politique menée, les nouvelles réglementations, en Région wallonne ou ailleurs, et ce, à travers des articles, des compte-rendus, des brèves, des conseils de lecture et l'agenda des manifestations mobilité.

La parole à ... Marianne THYS,  
Ingénieur à l'Institut Bruxellois pour la  
Gestion de l'Environnement (IBGE), de  
la Région de Bruxelles-Capitale

À partir du 1er juillet 2004, les entreprises bruxelloises, occupant plus de deux cents personnes sur un même site, devront entamer un plan de déplacements d'entreprise. Une nouvelle pièce s'ajoute au puzzle de la gestion de l'environnement et de la mobilité en ville. Le plan de déplacements d'entreprise a pour objectif une gestion plus durable des déplacements liés aux activités des entreprises ou, autrement dit, vise à concilier l'usage d'alternatives à la voiture en solo avec le développement de l'activité économique et le bien-être du personnel.

Concrètement, une entreprise ne peut à elle seule ni influencer l'offre de transport ni atténuer la congestion. Mais, en imposant cet effort aux grandes entreprises bruxelloises, l'obligation touchera près de la moitié des travailleurs et rendra la démarche efficace.

Chaque entreprise est unique. Son activité, sa structure et sa localisation influencent ses paramètres de mobilité. L'obligation définit un canevas commun pour évaluer les spécificités de chaque entreprise, cependant, elle n'impose pas les résultats à obtenir.

Les collaborations entre les partenaires privés et publics sont l'un des facteurs de réussite des plans de déplacements d'entreprise. Ensemble, mettre en marche une dynamique qui mène à des changements concrets des habitudes de mobilité et à une amélioration de la qualité de vie en ville, voilà le défi.

Pour davantage d'informations, consulter le site :  
[http:// www.ibgebim.be](http://www.ibgebim.be), rubrique Entreprises.

Marianne THYS  
Tél. : 02 775 76 57  
Courriel : [pdebvp@ibgebim.be](mailto:pdebvp@ibgebim.be) [pdebvp@ibgebim.be](mailto:pdebvp@ibgebim.be)



DU CÔTÉ DU CENTRE DE DOCUMENTATION

## Conseils de lecture

### Publications de la Direction générale des Transports

Béatrice Houchard, **Délinquance routière : vers la fin du scandale ?**, Milan, 2003 (Débats d'idées).

2000 morts de moins en un an : depuis que la sécurité routière est devenue une priorité nationale en France, une petite révolution se profile. L'auteur, journaliste politique, démontre que même si une véritable prise de conscience semble s'opérer, la prudence nouvelle des conducteurs est encore essentiellement expliquée par le durcissement de la répression. Elle détaille avec précision l'évolution des lois, le rôle de l'alcool, la responsabilité de la vitesse, l'évolution du contrôle routier et plaide pour une harmonisation européenne des politiques de sécurité routière.

**Vélo-city 2003 – 23-26 septembre 2003 Paris : les Actes**  
Ce CD-Rom permet d'avoir une excellente vision d'ensemble sur ce congrès. On y trouve bien sûr toutes les contributions, les exposés et les moments forts de la conférence, et notamment : l'intégration du vélo dans les politiques d'ensemble, les stratégies pour le vélo, les conditions pour une mise en œuvre efficace. Côté pratique, les coordonnées des partenaires et organisateurs sont également repris.

N'hésitez pas à faire appel au centre de documentation pour tout prêt ou recherche documentaire...

Delphine ROSSOMME et Brigitte ERNON – Gestionnaires  
Centre de documentation et de diffusion en mobilité  
Courriel : [centre-doc-mobilite@met.wallonie.be](mailto:centre-doc-mobilite@met.wallonie.be)  
Site : <http://documentation.mobilite.wallonie.be>  
Tél. : 081 77 31 25 – 081 77 31 32

Visitez l'agenda du site web des CeM pour découvrir d'autres activités : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

**Votre commune ou votre institution organise un colloque, une rencontre, une activité en lien avec la mobilité, transmettez-nous les modalités pratiques et nous les glisserons dans cet agenda.**

### Billet d'humour

VUE – "... quand la réalité rejoint la fiction ...

Pour compléter la touche sécuritaire de ces lieux magiques, il ne reste plus qu'à ajouter un exemplaire de la maquette en carton représentant un officier de police dans l'exercice de ses fonctions (leurre à l'échelle 1/1 commis par la "maréchaussée" pour prévenir les débordements kilométriques de nos concitoyens motorisés) ..."



**mobilité en wallonie**  
direction générale des transports

## L'AGENDA

### Du réseau

- Le 27 mai prochain aura lieu la rencontre annuelle des CeM. Elle portera sur le thème de la signalisation et aura lieu à l'Arsenal, rue Bruno 11 à 5000 Namur.  
Infos : Brigitte Ernon  
Tél. : 081 77 31 32  
Courriel : [bernon@met.wallonie.be](mailto:bernon@met.wallonie.be)

## L'AGENDA

### Hors réseau

#### En Belgique

- Le 23 juin 2004, formation générale à l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, formation Pédibus, de 13H30 à 16H30, au CAMET, boulevard du Nord 8 à 5000 Namur  
Infos : Service Pédibus  
Tél : 081 24 19 37  
Courriel : [contact@gamah.be](mailto:contact@gamah.be)

#### À l'étranger

- Les 3 et 4 juin 2004, "Repenser l'espace public en faveur du piéton : les perspectives",  
Les 8 et 9 juin 2004, "L'information multimodale", à Paris (France)  
Le 15 juin 2004, "Mise en œuvre des mesures marchandises des PDU",  
Du 6 au 8 octobre 2004, "Sécurité, déplacement et aménagement urbain"  
Infos : Ecole nationale des Ponts et Chaussées  
28, rue des Saints-Pères, F-75343 Paris cedex 07  
Tél. : 33 (0)1 44 58 27 13, Fax : 33 (0)1 44 58 28 30  
Courriel : [rose@enpc.fr](mailto:rose@enpc.fr)  
Site : <http://pfe.enpc.fr>

#### Dépôt des articles

Si vous souhaitez proposer un article, merci de nous l'envoyer pour le premier jour du mois qui précède celui de la publication.

Les articles auront un maximum de 3.000 caractères espaces compris (format Word) et devront nous parvenir par mail ou sur disquette par voie postale. Les textes seront idéalement accompagnés d'illustrations (photos, logos, dessins, ...) libres de droit (préciser la source). Les documents numériques ne doivent pas être insérés dans le corps du texte, mais être envoyés séparément en format image.

#### A vos plumes !

Si vous n'êtes pas CeM et que vous souhaitez recevoir le Cemaphore, veuillez transmettre vos coordonnées à Bernadette Gany, coordinatrice du réseau, tél : 081 77 30 99

Personnes de contact :

Brigitte Ernon, tél : 081 77 31 32,  
Muriel Mandiau, tél : 081 77 31 23

Fax : 081 77 38 22

MET-D311 – Direction des Etudes et de la Programmation

Boulevard du Nord, 8

B-5000 Namur

Courriel : [reseau-cem@met.wallonie.be](mailto:reseau-cem@met.wallonie.be)

Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>



## Vision « zéro mort » : mot d'ordre de la Suède en matière de sécurité routière

Le 22 mars dernier s'est tenu à Bruxelles un séminaire intitulé "Solutions intelligentes pour la sécurité routière – expériences belges et suédoises". Une bonne occasion de faire le point dans ce Cemaphore, sur l'approche des Suédois, sur une vision qui constitue depuis octobre 1997 le bras de levier de leur politique en cette matière, sur une image du futur qui refuse la fatalité de **tout accident mortel** : celui-ci **est inacceptable** disent-ils !

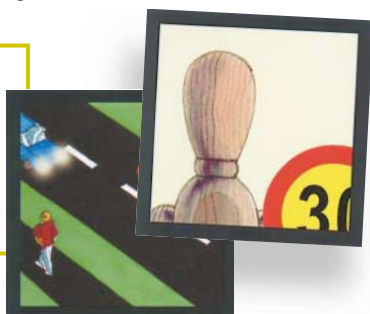
La Suède enregistre déjà de très bons résultats, comparativement à la moyenne européenne, et mieux encore par rapport aux statistiques belges.

Nombre de décès pour 100 000 habitants par an, en 2000 :

Belgique : 14, soit 1470 (au total)

Europe : 11

Suède : 7



SOURCE – Vägverket, wedish National Road Administration  
VUE – "Vision Zero on th move"

### Mais comment font-ils et surtout... comment vont-ils faire mieux encore ?

La vitesse, l'alcool, la somnolence au volant... sont les principaux fléaux de la route. Pour les combattre, la Suède a défini les points d'appui de sa politique, d'abord en constituant une sorte de plate-forme éthique : la santé et la vie sont plus importantes que tout. Ainsi, **les mesures à prendre pour assurer la sécurité doivent l'être dans le même esprit que celles qui assurent la sécurité aérienne, du rail ou du travail**. Notre système de transport ne tient pas suffisamment compte de l'erreur humaine : distraction ou faute de jugement. Il faut donc concevoir des voiries et des véhicules qui, dans ce cas, ne débouchent pas sur les conséquences dramatiques que l'on sait ! L'individu doit être parfaitement informé et encouragé à choisir le véhicule le plus sûr qui soit. Par ailleurs, tout ce qui est de nature à sécuriser le trafic doit être pris en compte et considéré comme une priorité. Enfin, les responsabilités doivent être considérées et partagées à tous les niveaux : responsabilité de l'usager, mais aussi du concepteur et du gestionnaire des infrastructures, des véhicules, des inspecteurs de la réglementation... non pour déresponsabiliser l'individu, mais pour créer un sentiment de responsabilité collective dans cette lutte contre l'insécurité.

Concrètement, les Suédois voient, depuis pas mal d'années déjà, le visage des routes changer par la mise en place de dispositifs réduisant la vitesse et sécurisant les carrefours, optant souvent pour le giratoire par exemple, car diminuant la gravité de l'accident. Dans cette politique, les communes sont particulièrement réceptives et actives. En agglomération, la "zone 30" a été mise en œuvre à grande échelle. Elle est considérée comme la vitesse maximum admissible pour qu'un piéton ou un cycliste ait beaucoup de chances de survivre à un accident <sup>(1)</sup>. Les voies rapides ont pratiquement toutes été équipées de glissières de sécurité centrales et la vitesse y est limitée à 110km/h. En outre, ceinture de sécurité et port du casque pour les deux roues restent indispensables pour limiter la gravité d'accidents éventuels.

L'assurance "qualité transport" est encore un outil supplémentaire sur la voie d'une plus grande sécurité routière. Les sociétés de transport de personnes ou de biens sont invitées à y souscrire et les Suédois sont particulièrement sensibles à choisir ces sociétés plutôt que d'autres.



source – Vägverket, wedish National Road Administration  
VUE – Système ISA (Intelligent Speed Adaptation)

Une voie possible encore... et la Suède, entre autres pays, y travaille activement : c'est la voiture intelligente : deuxième thème de cette journée de séminaire. À l'heure de la télématique, des tests sont en cours, notamment, pour rappeler à l'ordre le conducteur qui dépasse les vitesses autorisées par un signal sonore ou lumineux (Intelligent Speed Adaptation : ISA). Les Suédois qui l'ont essayé semblent tout à fait conquis... La voiture va-t-elle bientôt prendre l'homme par la main et lui dire ce qu'il doit ou ne doit pas faire ? Voilà qui peut en laisser plus d'un perplexe. Et pourtant...

Un ensemble d'outils, d'axes de travail, coordonnés et complémentaires qui tous concourent à un seul objectif. Mais, le Belge n'est pas le Suédois. Evitons les comparaisons et les raccourcis hâtifs. Néanmoins, zéro mort sur les routes, c'est quand même notre préoccupation à tous : que nous soyons usager, gestionnaire ou mandataire... Des initiatives pour une éthique sans ambiguïté !

<sup>(1)</sup> À noter que l'on estime qu'un piéton renversé par un véhicule qui se déplace à du 30 km/h a 85% de chance d'en sortir indemne. Si le véhicule se déplace à du 50 km/h, cette chance se réduit à 40% (source : IBSR).



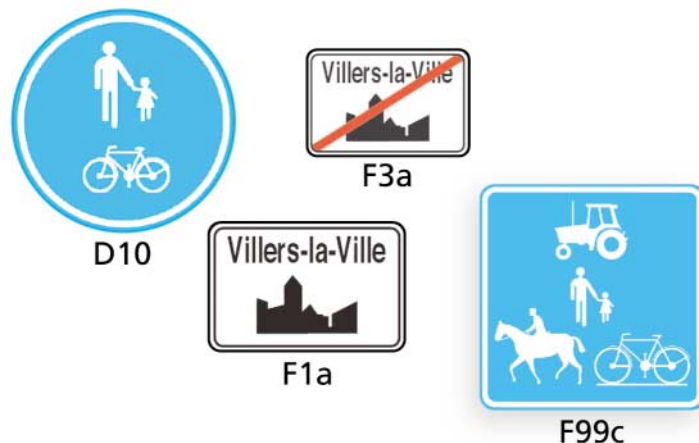
## Le code de la rue : un nouveau concept, de nouveaux outils

Le "code de la rue" développe un nouveau concept qui débouche sur une série de modifications au code de la route en faveur des usagers les plus vulnérables : pour un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et pour une amélioration de la sécurité routière. L'IBSR a récemment consacré une brochure <sup>(1)</sup> à la présentation des nouvelles dispositions qui vont dans ce sens. Elle les aborde en se plaçant successivement sous l'angle de leur impact sur la gestion de l'espace public, puis du comportement et des devoirs des différentes catégories d'usagers : conducteur, piéton, cycliste, cyclomotoriste ...

Certaines de ces dispositions ont été exprimées dans l'Arrêté royal du 4 avril 2003 <sup>(2)</sup> et sont d'application depuis le 1er janvier de cette année. Cette législation introduit un principe général de prudence, qui impose désormais **une obligation de prudence du plus fort, vis-à-vis du plus faible. Ainsi, elle induit une modification fondamentale du comportement de l'utilisateur.** Elle propose également une série de définitions, inexistantes dans la version précédente du code de la route : la rue, le trottoir, la zone de rencontre, ... ou en modifie d'autres. Enfin, elle met à la disposition des gestionnaires de voiries de nouveaux outils en créant de nouveaux panneaux de signalisation, en modifiant ou en étendant l'usage d'autres signaux.

**L'agglomération** est à l'honneur. Il était important de rappeler qu'elle a d'abord une fonction locale et de séjour. De nouveaux signaux F1a et F3a vont petit à petit remplacer les anciens, de manière à exprimer, par un logo plus approprié, une caractéristique de la zone concernée. Reprenant les signaux définis dans les Conventions de Vienne et de Genève <sup>(3)</sup> (souvent visibles dans nos communes frontalières), ils pourront être de format vertical ou horizontal (et ainsi bien s'adapter à l'endroit précis où ils seront installés), représenter une silhouette qui symbolise l'agglomération et indiquer ou non le nom de l'agglomération.

**La zone résidentielle** couvrant des périmètres accueillant essentiellement la fonction d'habitat, il importait d'introduire un nouveau concept, qui concerne les zones où la fonction commerciale, scolaire, touristique... est dominante. C'est ainsi qu'a été créée **la zone de rencontre**. Ce qui la différencie de la première, c'est qu'elle admet un trafic plus lourd, indispensable aux activités présentes. Pour le reste, les règles sont identiques. La vitesse autorisée ne peut dépasser



20 km/h maximum. Toute la largeur de la voirie peut être utilisée par les piétons et les jeux d'enfants sont autorisés. Les conducteurs ne peuvent mettre en danger ni gêner les piétons, et s'arrêteront au besoin. Le stationnement est interdit sauf aux endroits indiqués. L'arrêt et le stationnement sont admis tant à droite qu'à gauche de la voirie. La zone de rencontre est annoncée par les signaux F12a et F12b. Elle sera à l'honneur lors de la prochaine semaine de la mobilité !

Un nouvel outil a été créé pour réglementer l'usage de certaines voiries, d'abord destinées à la desserte des terres agricoles. **Les chemins réservés à la circulation des véhicules agricoles, des piétons, des cyclistes et des cavaliers** sont annoncés par de nouveaux signaux : F99c et F101c. Outre ces usagers, sont admis les tri-cycles et quadricycles non motorisés, les patins à roulettes et trottinettes, les véhicules se rendant ou venant des parcelles agricoles riveraines. Ce qui différencie ces signaux du signal C3 avec l'additionnel "excepté ...", c'est que les usagers peuvent utiliser toute la largeur de la voirie, sans se mettre mutuellement en danger ni se gêner. En particulier ils doivent redoubler de prudence en présence d'usagers faibles et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Un nouveau signal d'obligation D10 contraint **les piétons et les cyclistes à emprunter la partie de la voie publique qui leur est réservée**. Ce qui le distingue du D9, c'est qu'il ne prévoit pas de séparation de l'espace qui est affecté à l'un ou à l'autre usager. Les cyclistes ne pourront y mettre en danger les piétons qui y circulent.

Ces outils s'ajoutent donc aux autres : zones 30, dispositifs de modération des vitesses, trottoirs traversants... pour concourir à redessiner petit à petit un autre partage de l'espace public pour une autre convivialité et davantage de sécurité pour chacun !

<sup>(1)</sup> Pour obtenir cette brochure, s'adresser à l'IBSR, chaussée de Haecht 1405 à 1130 Bruxelles. Tél. : 02 244 15 11 – <sup>(2)</sup> Publié au Moniteur belge du 8 mai 2003 – <sup>(3)</sup> Les Conventions de Vienne et de Genève visent à harmoniser la signalisation européenne. Pour en savoir plus, on se référera utilement à la brochure *Règles européennes en matière de circulation et de signalisation routière*. Celle-ci peut être demandée en prêt au CDDM.