



## Sommaire

Mobilité à Evere grâce à la participation citoyenne	1
Les motards et l'infrastructure routière	5
Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes	6
"Jesuispour": une action pour des routes plus sûres	9
Stationnement payant à Etterbeek. Bilan et perspectives	10
Le stationnement dangereux, ça nous concerne tous !	12
Quand la STIB et la SNCB travaillent ensemble pour votre mobilité...	13
La participation à toutes les sauces... Comment réussir la mayonnaise bruxelloise ?	15
« J'achète à vélo » : quand vélo et commerce de proximité filent le parfait amour !	18
Agenda	19
Ne pas confondre vitesse et précipitation ! Commentaires sur la loi relative à la circulation routière	20
La STIB sur les rails du Développement durable	21

## Une semaine pour prendre l'air

*Du 16 au 22 septembre, la Région de Bruxelles-Capitale organise, en collaboration avec les 19 communes bruxelloises, sa traditionnelle **Semaine de la Mobilité**. Un moment fort de la semaine reste, bien sûr, l'incontournable **Dimanche sans voiture**. Il s'agit d'une occasion pour les Bruxellois de découvrir leur ville autrement, avec un regard différent.*

*L'enquête de satisfaction réalisée en 2004 a révélé que 80% des Bruxellois interrogés apprécient le Dimanche sans voiture et que 10% d'entre eux se déclarent même prêts à modifier leur comportement en matière de déplacement.*

*Chaque année, le concept s'est amélioré. Lors de la 2ème édition, l'accent a été mis sur le renforcement de la communication. Lors de la 3ème édition, les efforts ont visé l'augmentation du nombre d'activités proposées. Lors de la 4ème édition, des solutions ont été apportées pour mieux répartir les activités sur tout le territoire de la Région, notamment par la multiplication d'activités cyclistes en 2ème couronne.*

*En 2005, l'accent est mis sur le renforcement des activités tout au long de la semaine de la mobilité et l'éducation à la mobilité, notamment avec la participation de plusieurs écoles et comités de quartiers. En effet, aujourd'hui, 350.000 déplacements de moins de 5 kilomètres sont effectués quotidiennement dans la Région. Apprendre à nos enfants qu'il est possible de se rendre à l'école autrement qu'en voiture est un enjeu. Les enfants d'aujourd'hui seront les adultes de demain qui influenceront à leur tour la mobilité à Bruxelles. L'espace public n'est pas le domaine exclusif des voitures et du trafic. L'espace public appartient à chacun d'entre nous. La Semaine de la Mobilité nous donne l'occasion de le partager, de l'organiser, de faire en sorte qu'il devienne un peu le salon de la ville, où chacun trouve sa place.*

*Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics*

## Objectif Mobilité

### Mobilité à Evere grâce à la participation citoyenne

**Par Catherine Noël, éco-conseillère et conseillère en mobilité à Evere**

#### Les objectifs et priorités de la politique de mobilité de la commune

La commune d'Evere saisit toutes les occasions qui se présentent à elle pour favoriser la mobilité douce (confort et sécurité des piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes et usagers des transports en commun), mais aussi pour lutter contre la pollution (de l'air et sonore) et améliorer ainsi la qualité de vie dans ses quartiers (diminution des

vitesses, action sur le stationnement, etc.).

Ces objectifs concernant la mobilité ont été définis dans le cadre de l'élaboration du Plan Communal de Développement. Ils sont résumés dans l'encadré ci-contre.

La mise en **zone 30** de la plupart des quartiers d'habitat, et une **hiérarchisation des voiries** en collecteurs de quartier et voiries interquartiers, conduisant au réseau automobile principal de la Région de Bruxelles-Capitale, contribuent à la réalisation de ces objectifs. Ces mesures doivent également apporter une amélioration sensible de la **sécurité routière**.

**« Evere doit adapter son réseau de voiries, de manière à maintenir et améliorer en priorité une bonne qualité de vie dans ses quartiers, tout en y maintenant de bonnes conditions d'accessibilité et en y améliorant sensiblement les conditions de circulation et de séjour pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR), les cyclistes et les transports en commun ».**

## Les différents plans

Afin de concrétiser ces objectifs, divers plans ont été élaborés : plan directeur des zones 30, résidentielles et piétonnes, plan de stationnement, réseau piétonnier sécurisé communal (RPSC), Sens Uniques Limités (SUL) et politique cyclable, ...

Tous ces plans sont autant d'outils de gestion et de planification des actions à mener. Ils constituent aussi différents volets du **Plan communal de Mobilité**, actuellement à l'étude (phase 3 en cours). Ce dernier, « global » et stratégique, regroupera ces différents plans d'action et traduira concrètement les options et engagements de la commune en matière de mobilité.



La participation au cœur des préoccupations de la Commune  
(Source : Evere)

## La promotion de la participation citoyenne

Les autorités communales sont particulièrement soucieuses de promouvoir la participation citoyenne, dans ce domaine particulier qu'est la mobilité. Outre les enquêtes publiques légales (permis d'urbanisme) de nombreuses réunions avec la population sont organisées tout au long de l'année afin de recueillir les remarques des usagers et riverains sur divers plans de mobilité décrits ci-dessus et aménagements locaux (place de la Paix, rue du Tilleul, avenue Conscience, etc.).

La commune a également souhaité que plusieurs représentants de citoyens (membres du Conseil Consultatif de la Mobilité Douce, représentants d'associations) rejoignent le comité d'accompagnement du PCM. Elle a également donné son accord à un projet pilote de promotion de la participation citoyenne dans le cadre du PCM en collaboration avec Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et « Brusselse Raad voor het Leefmilieu » (BRAL).

En outre, elle est en contact constant avec des « experts » en matière de politique cyclable (GRACQ) et en matière d'aménagements pour PMR (AMT Concept, par exemple).

## Organisation communale au point de vue de la mobilité

Dès janvier 2001, un échevinat de la Mobilité a été créé et confié à Madame Collin.

La conseillère en environnement, qui fait partie de la section Urbanisme / Environnement du Service Travaux, s'est occupée dès le départ et en collaboration avec le service voirie des compétences en mobilité. Elle a ensuite suivi la formation de conseiller en mobilité (CEMA) lors de la première promotion bruxelloise.

Un second CEMA, agent de la section Voirie du Service Travaux, a également été formé, ainsi que du personnel de la zone de Police.

### La cellule mobilité

Le fait que des représentants de ces services aient suivi cette formation CEMA est un élément très important pour assurer la transversalité dans ce domaine, une homogénéité dans le vocabulaire employé, une cohésion dans la gestion des dossiers, etc.

Dans cette optique, la commune a mis sur pied en 2001, une **cellule mobilité** qui se réunit mensuellement. Celle-ci est un lieu d'échange et de coordination entre les différents services communaux concernés par la mobilité et la Police. Elle analyse les dossiers en cours, en assure le suivi, recherche des solutions à des problèmes locaux de mobilité (stationnement anarchique, vitesses inadaptées, trafic de transit, SUL dangereux, ...), joue le rôle d'interface entre le pouvoir public, les entreprises, la population, les instances régionales, etc.

### Le Conseil consultatif de la Mobilité douce (CCMD)

Créé en 2003, ce Conseil consultatif de la Mobilité douce est la concrétisation du souhait de la commune de développer le concept de « participation citoyenne » dans le domaine de la mobilité.

Le CCMD est chargé entre autres d'émettre des avis sur des aménagements proposés par la commune et de faire des propositions en ce sens ; des contacts privilégiés ont lieu avec des représentants des PMR et des cyclistes, même en dehors des réunions du CCMD. Les membres du CCMD sont très actifs et la commune s'en réjouit.

### **Composition de la cellule mobilité**

- Echevine de la Mobilité qui assure la présidence de la cellule et de l'Echevin des Travaux (Bourgmestre)
- Directeur du Service des Travaux
- Représentants des sections du Service Travaux concernées : Urbanisme / Environnement (dont le CEMA qui assure le secrétariat de la cellule), Voirie et Régie
- Représentant de la zone de Police 5344.

### Quelques dossiers traités par le service mobilité

Parmi les très nombreux dossiers traités par le service mobilité, épinglons quelques "chevaux de bataille" de la commune.

#### Réseau piétonnier sécurisé communal (RPSC)

Dans le cadre de l'année européenne de la personne handicapée et des actions visant à promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite dans la vie quotidienne et dans la ville, la Commune d'Evere a décidé d'œuvrer pour que valides et moins valides puissent se déplacer à pied en toute autonomie et dans les meilleures conditions de sécurité.

C'est ainsi que la commune a initié la création d'un Réseau piétonnier sécurisé communal, qui se présente sous la forme de boucles reliant différents pôles d'activités, qu'ils soient administratifs, commerciaux, touristiques, de loisirs ou de transports publics. C'est une expérience pilote en région de Bruxelles-Capitale. Elle a, à ce titre, bénéficié d'un subside.

La première boucle sur Evere a comme point de départ le centre AVJ (Aide à la Vie Journalière), dans la cité Germinal, où sont logées de nombreuses personnes handicapées. L'itinéraire relie ce centre aux infrastructures sportives toutes proches du complexe sportif et de la piscine. Il donne ensuite accès aux grandes surfaces commerciales Carrefour et Delhaize. Après avoir traversé l'axe du Léopold III, la boucle relie le noyau commercial du centre de la commune sur les avenues Conscience et Notre-Dame et rejoint la Maison communale. Plusieurs pôles d'enseignement sont également concernés. Le parcours retenu est aussi desservi par 6 lignes de bus et par une ligne de train. Ce plan sera exécuté courant 2005 et 2006. Par ailleurs, des primes sont proposées aux commerçants en vue d'installer à l'entrée des commerces des rampes d'accès adaptées aux personnes à mobilité réduite.

#### Plan directeur couvrant la mise en œuvre de zones 30, zones résidentielles et piétonnes

La commune d'Evere souhaite mettre d'importantes parties de son territoire communal en zones 30 et zones résidentielles. Le pourcentage de zones 30 et assimilées réalisées à Evere s'élève déjà à 39,2 % (chiffre de décembre 2004 – pourcentage basé sur les rues qui peuvent être prises en compte pour une mise en zone 30 c'est-à-dire le réseau de quartier du Plan Régional de Développement). Evere se positionne ainsi en 2<sup>ème</sup> place des communes les mieux aménagées en zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale. Le plan directeur des zones 30 prévoit quatre phases de réalisations qui s'échelonnent sur plu-

sieurs années avec des priorités objectives (abords d'écoles, abords des logements sociaux, etc.).



Viser à garantir l'accès aux PMR (Source : Evere)

#### Généralisation des sens uniques limités et politique cyclable

Afin de stimuler l'utilisation du vélo à Bruxelles, la commune met divers moyens en œuvre :

- des emplacements pour vélos sont exigés dans les permis d'urbanisme des immeubles d'appartements ou de bureaux conformément au RRU,
- des parkings pour vélos sont installés à plusieurs endroits dans la commune (centres sportifs, administratifs et commerçants, etc.),
- des itinéraires cyclables régionaux et communaux sont en réalisation,
- tous les SUL réalisables ont été aménagés,
- soutien du ramassage scolaire à vélo par la mise à disposition de personnel encadrant (ALE), de matériel et de la logistique, en partenariat avec la Police de la zone, la commune de Schaerbeek, le Gracq, Pro Velo, les parents, etc.,
- soutien au projet de brevet cycliste mené à l'école Clair Vivre,
- soutien et coordination en vue de la réalisation d'un circuit éducatif cycliste par la Police, en collaboration avec le GRACQ, l'IBSR et avec le soutien de la Région (subside).



Evere, lauréat du Vélo d'Or en 2000, 2003 et 2005 (Source : Evere)

Evere a obtenu à trois reprises le « Vélo d'Or » en 2000, 2003 et 2005, ce qui la confirme dans son image de commune vélo-dynamique.

## **Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) et les plans de déplacements scolaires**

L'administration communale d'Evere a rédigé son PDE en avril 2003 suite à un projet pilote entamé en 2002 avec l'IBGE. Elle fait partie, une fois encore, des entreprises pionnières et pro-actives en matière d'environnement et de mobilité. En effet, la législation ne l'impose pas pour la taille de notre administration.

La mise en place de mesures concrètes a commencé, pour certaines, bien avant le PDE : vestiaires, douches et prime pour les cyclistes, abonnement à une centrale de co-voiturage, mise à disposition de véhicules alternatifs pour les déplacements de service (véhicules électriques, vélo), etc.

Pour d'autres mesures, l'intervention d'acteurs extérieurs à l'administration communale, les implications pour le personnel, les finances communales, etc. imposent un examen plus approfondi.

Une station de car-sharing a été créée en 2003 à proximité de la maison communale, la formation du personnel communal a été organisée en octobre 2004, une fiche d'accessibilité a été réalisée, etc.



Station de car sharing à proximité immédiate de la Maison communale (Source : Evere)

La commune d'Evere remet également un avis sur les PDE des entreprises situées sur son territoire.

Enfin, la commune soutient logistiquement et financièrement un projet de Plan de déplacements scolaires mené à l'école Clair Vivre.

### **Plan de stationnement**

Le plan de stationnement qui a été mis en place en mai 2005, a pour objectif de protéger le stationnement des habitants dans des quartiers où de nombreuses personnes extérieures viennent se garer. Il vise également à augmenter les possibilités de parking à proximité des commerces.

### **Contacts :**

Catherine Noël, éco-conseillère et conseillère en mobilité  
Tél : 02/247.64.38 - E-mail: mobilite@evere.irisnet.be



Qu'il pleuve ou qu'il vente, rien n'arrête Dring Dring (Source : Evere, Dring Dring Entreprises mai 2005)

La première phase dans le secteur sud de la commune est en cours. Elle sera suivie d'une évaluation et d'une éventuelle extension à d'autres quartiers.

### **Événements de sensibilisation**

La sensibilisation à une mobilité plus durable est un élément important de toute politique de mobilité.

C'est pourquoi la commune d'Evere participe chaque année, depuis leurs créations, aux opérations « Dring Dring » et « En ville sans ma voiture! ».

Elle a également mis sur pied la première opération « **J'achète à vélo** » sur le territoire bruxellois en 2004. 46 commerçants y ont pris part pour plus de 500 achats. En 2005, il y aura plus de 70 commerces qui y participeront du 2 au 22 septembre dans le cadre de la semaine de la mobilité (2000 € de prix). Ces actions sont organisées conjointement par les services Urbanisme / Environnement, Promotion économique et par le GRACQ.

### **Du pain sur la planche...**

Bien sûr, tous ces dossiers une fois initiés, doivent être suivis et soutenus dans le temps dans une optique de développement durable. Les CEMA en commune ont encore du pain sur la planche.

A Evere, il y a entre autres : le suivi et la mise en œuvre des pistes d'actions issues du PDE et du Plan communal de Mobilité, le développement du Réseau piétonnier sécurisé communal et des itinéraires cyclables communaux, l'organisation des opérations de sensibilisation de la population, etc.

### **En guise de conclusion...**

Le cocktail gagnant pour une mobilité qui avance dans la bonne direction (durable) : une impulsion politique dynamique, l'importance accordée à la concertation et à la participation citoyenne, la bonne et étroite collaboration entre tous les services concernés (via par exemple la cellule mobilité), entre les usagers (par exemple le CCMD), le dynamisme de la zone de Police 5344 et de responsables d'associations actives en matière de mobilité (GRACQ, AMT Concept, Association des Parents de Clair Vivre, etc.). Qu'ils en soient tous ici remerciés. Sans eux, de nombreuses réalisations n'auraient pas pu voir le jour.

## Les motards et l'infrastructure routière

Depuis quelques années, l'accroissement du nombre de motocyclistes sur nos routes est manifeste. Leur prise en considération dans la politique de sécurité routière et dans l'aménagement de nos routes est d'autant plus important qu'ils sont parmi les usagers les plus vulnérables : les conséquences d'un accident sont généralement plus sévères pour un motocycliste que pour un autre usager motorisé.

Un groupe de travail fédéral, présidé par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, a été constitué en vue d'étudier spécifiquement les problèmes d'infrastructures rencontrés par les motocyclistes et de proposer des recommandations applicables dans les trois Régions du pays.

La brochure intitulée « Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure » constitue le fruit de ces discussions et s'adresse aux

gestionnaires de voiries. Elle analyse les sources de danger ou d'inconfort pour les deux-roues motorisés et propose des solutions dans le respect des principes de base d'une bonne infrastructure : une bonne adhérence par tous les temps, une information routière lisible permettant au motocycliste d'adapter sa conduite, une bonne visibilité passive et active, et une limitation du risque de collision avec des obstacles. La brochure se divise en 5 grandes parties. La première concerne le motocycliste (données statistiques, comportement routier...).

La deuxième partie aborde les principes de base pour une infrastructure de qualité. La brochure répond ensuite aux principales questions relatives au stationnement des deux-roues motorisés, tandis que la quatrième partie détaille les éléments liés à l'infrastructure routière elle-même (choix des matériaux, configuration des chaussées, marquages, ralentis-

seurs, obstacles latéraux...). Enfin, la dernière partie est consacrée à un ensemble de conclusions et recommandations.

Notons pour finir, que la brochure est richement illustrée de dessins techniques et de photos explicatives.

Cette brochure peut être commandée auprès de l'IBSR (via un courriel à [shop@ibsr.be](mailto:shop@ibsr.be)) ou téléchargée sur son site internet [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be).

**Info :** la Région a organisé le 6 septembre 2005 une formation relative à la prise en compte des motards dans l'infrastructure.

**Information et contact :**  
pjbertrand@mrbc.irisnet.be



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

*La montée par l'avant est de plus en plus souvent rendue obligatoire dans les transports en commun... et visiblement, dans ce cas-ci, on n'est pas prêt à faire des concessions !*

## « Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes »

Par Jean-Michel Reniers  
(AVCB)

**La plupart des villes sont confrontées à de graves problèmes de congestion routière et de pollution. Elles se posent souvent les mêmes questions concernant le développement des modes de transports alternatifs, la gestion des transports publics ou encore l'introduction de nouveaux instruments économiques. C'est pourquoi, le Conseil des Communes et Région d'Europe (CCRE) et ses associations membres ont décidé, déjà en 1995, de travailler sur les dossiers Transports et Mobilité durable avec la mise en place d'une commission ad hoc (voir encadré). Au travers de rencontres régulières, les participants échangent des idées et des bonnes pratiques, débattent des sujets d'actualité et étudient les propositions faites par l'Union européenne (comme par exemple la nouvelle stratégie européenne sur l'environnement urbain) afin de dégager des positions communes et agir comme levier efficace auprès des instances européennes pour y défendre les intérêts des pouvoirs locaux et régionaux.**

C'est dans ce cadre que la Commission Transport, présidé par Jacques Auxiette, Président du Conseil régional du Pays de la Loire, vient de publier un manifeste intitulé 'Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes'. Le Moniteur se propose d'en faire le tour avec vous.

Les membres de la Commission ont identifié sept domaines appelant une réflexion plus approfondie et des actions de la Commission européenne, des gouvernements des Etats membres et des collectivités locales et régionales. Il s'agit des domaines suivants :

1. Identification des barrières à l'usage des transports publics,
2. Promotion du transport public et des alternatives à l'utilisation de la

### Le CCRE, c'est quoi exactement ?

Le Conseil des Communes d'Europe a été fondé à Genève en 1951 par un groupe de maires européens, avant d'ouvrir ses rangs aux régions et devenir ainsi le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE). Aujourd'hui, il constitue la plus grande organisation d'autorités locales et régionales en Europe; ses membres sont les associations nationales de villes et régions de plus de trente pays, représentant environ 100.000 villes et régions.

Le maire et gouverneur de Vienne, Michael Häupl, préside actuellement la structure politique de l'organisation. Le Bureau exécutif rassemble des personnalités locales et régionales tels les maires de Vienne, Rome ou Barcelone. Une vingtaine de collaborateurs/trices constituent l'administration, dirigée par le secrétaire général Jeremy Smith.

Le CCRE œuvre à promouvoir une Europe unie fondée sur l'autonomie locale et régionale et la démocratie. Pour atteindre cet objectif, il s'efforce d'influencer l'avenir de l'Europe en renforçant la contribution des collectivités locales et régionales, en influençant la législation et les politiques communautaires, en favorisant l'échange d'information aux niveaux local et régional, et en coopérant avec ces partenaires ailleurs dans le monde.

Le CCRE couvre un vaste champ d'activités tels les transports, la politique régionale, l'environnement, l'égalité des chances, la gouvernance... Ses commissions et groupes de travail cherchent à influencer la législation européenne pour faire en sorte que les intérêts et préoccupations des autorités locales et régionales soient pris en compte très en amont du processus législatif européen. Ces commissions contribuent au programme d'activités du CCRE en organisant des séminaires et des conférences sur de nombreux sujets afin de promouvoir l'échange et la dissémination d'expériences locales et régionales.

En 1995, le CCRE a créé la Commission Transports, composée d'élus et d'experts des collectivités locales.

Enfin, le CCRE constitue la section européenne de la nouvelle organisation mondiale unifiée, "Cités Unies et Gouvernements Locaux".

voiture,

3. Développement de mesures incitatives afin de gérer la demande d'espace routier,
4. Examen des problèmes de qualité et de sécurité,
5. Révision et amélioration du cadre juridique régissant la privatisation, les marchés publics, concessions et obligations de service public dans les transports publics,
6. Développement d'instruments économiques pour faciliter les domaines mentionnés ci-dessus,
7. Développement de meilleurs liens politiques et stratégiques entre la planification urbaine et la

politique de transport à tous les niveaux de gouvernance promotion de modes de transport plus durables.

Dans son manifeste, la Commission Transports souligne l'importance de coopérer au développement de toutes les politiques de transport par un dialogue ouvert impliquant les représentants des gouvernements nationaux et des collectivités locales et régionales. Un engagement avec la société civile et le secteur privé contribuera aussi à atteindre des objectifs communs.

Le manifeste aborde chacun de ces thèmes et les illustre par l'un ou l'autre exemples pratiques puisés parmi les expériences locales.

## Les barrières à l'usage des transports publics

Le CCRE pose la question de savoir pourquoi le transport public et les autres modes alternatifs à la voiture individuelle sont négligés par les habitants. Il avance plusieurs hypothèses reposant sur un postulat selon lequel ces barrières sont souvent psychologiques et liées à des clichés qui ne correspondent pas toujours à la réalité. Les pouvoirs locaux, régionaux, nationaux et européens devraient identifier l'écart entre l'image qu'ont les citoyens des transports publics et la réalité du terrain lorsque le système est utilisé. Ces résultats permettront une approche plus stratégique et cohérente tant de l'offre que de l'image du transport public local.

Par ailleurs, la commission avance également différents obstacles supplémentaires tels que le manque de coordination (tarification, information, offre) entre les réseaux et les systèmes de transport ou le problème de l'étalement urbain et de la nécessaire intégration de la politique des transports dans celle de l'aménagement du territoire.

### La promotion des alternatives à la voiture individuelle

Le CCRE promeut les campagnes d'information et de participation des citoyens comme outils indispensables à la modification du comportement et au changement modal. Il soutient également une approche ciblée, tenant compte des intérêts des différents groupes d'usagers et permettant de ce fait de concevoir des réseaux et systèmes de transport qui ciblent mieux les besoins de tous les usagers. Par ailleurs, s'appuyant sur les conclusions d'un forum organisé par le Groupement des autorités responsables de transport (GART) en France, il reconnaît que les automobilistes seraient plus disposés à modifier leurs habitudes de mobilité si les politiques, et l'industrie, leur parlaient des enjeux (changement climatique, dommages environnementaux, allongement des temps de déplacement, entrave à la compétitivité des entreprises, etc.).

## Les mesures d'incitation

Une action de promotion ou de sensibilisation est sans doute vouée à l'échec si elle ne s'accompagne pas



de mesures visant à limiter l'accès des villes aux voitures. Au travers de son manifeste, le CCRE recommande donc à la Commission européenne l'évaluation de différents outils mis en place dans certains pays d'Europe en vue de réduire le trafic automobile dans les zones urbaines, à savoir :

- Réduire l'espace routier réservé aux voitures et augmenter l'offre en transport public
- Mesurer l'impact, notamment environnemental et économique, des rocades sur le trafic intérieur de la ville
- Faire de la réglementation des parkings un outil visant à limiter l'usage des voitures
- Créer des pistes cyclables et développer les zones piétonnes
- Mesurer l'impact sur les activités commerciales des politiques incitant à une moindre utilisation des voitures en centre-ville

- Développer des stratégies de mobilité destinées aux employeurs afin de changer les comportements des travailleurs

- Echanger des bonnes pratiques sur les initiatives en matière de tarification routière urbaine en place en Europe

### La qualité et la sécurité

Le CCRE place le problème de la qualité parmi ses priorités en vue d'accroître l'utilisation des transports publics. Ce problème devrait être considéré sous les angles suivants :

\* qualité des équipements (des véhicules moins chers et plus performants, résultats de l'évolution de l'industrie européenne)

\* qualité des services (vente de billets, guichets d'accueil, information en temps réel, etc.)

\* qualité de l'accès aux transports publics en termes d'équipement et en termes d'aménagement urbain

\* fiabilité des services et ponctualité

\* amélioration de la formation du personnel et des conducteurs

\* problèmes spécifiques liés à une faible densité de population, aux zones rurales, ou à l'éloignement de certaines régions.

Les résultats de projets de recherche tels que QUATTRO (Quality Approach in Tendering urban public TRansport Operation, mené par un consortium européen entre 1996 et 1998 et visant à développer et à améliorer la qualité dans le secteur public urbain) peuvent servir à guider les collectivités locales et régionales, afin d'assurer la qualité lors de l'organisation des systèmes de transport, et notamment en ce qui concerne la sous-traitance.

Par ailleurs, le CCRE reconnaît que la sécurité publique devenant

également une préoccupation de plus en plus importante pour les collectivités locales, l'accent devrait être davantage mis sur ce problème dans les systèmes de transport public.

### **Privatisation, marché publics, concessions et obligations de service public**

L'Union européenne devrait, fin 2005, faire une nouvelle proposition de règlement sur les exigences de service public dans le domaine des

transports de voyageurs. Le CCRE estime sur cet épineux dossier que les collectivités locales sont les mieux placées pour choisir le modèle économique qui garantisse au mieux une offre de transport public de qualité répondant aux attentes des citoyens. Si, en effet, la mise en concurrence peut avoir des effets bénéfiques en termes avant tout financiers, il craint que, bien trop souvent, de tels bénéfices surviennent aux dépens de la qualité et d'une coordination efficace entre les différents modes de transport. Dans certains cas, la qualité, l'innovation

et la coordination sont mieux garanties soit par l'offre directe de transport public par les pouvoirs publics, soit par un système de « concurrence contrôlée » tel que la franchise. Dans les cas où les transports publics sont ouverts à une plus grande libéralisation, la commission transport pense que la concurrence doit alors obéir à des normes obligatoires minimales, en fonction desquelles les organismes publics peuvent spécifier des critères de service stricts, y compris des objectifs de durabilité, notamment dans les procédures d'appels d'offres.

### **L'expérience irlandaise**

De récents développements ont fait du réseau d'autobus de Dublin l'un des meilleurs d'Europe en termes de qualité de service. Les «Quality Bus Corridors» (QBC – Couloirs d'autobus de qualité), introduits en 1996, sont des voies spéciales interdites à tout trafic à l'exception des bus, taxis, véhicules d'urgence et cyclistes. Des jonctions spéciales permettent également un gain de temps considérable. La fluidité du service de bus est facilitée par les forces de police. Parmi les caractéristiques des QBC, on retiendra: services de bus à fréquence élevée opérés par des bus confortables et respectueux de l'environnement ; personnel dûment qualifié pour le service à la clientèle ; aribus de qualité à la plupart des arrêts ; amélioration du marquage des voies ; alignement des trottoirs et signaux de circulation ; limitation des mouvements de stationnement et de braquage ; mesures de priorité pour les bus. Une importante campagne médiatique a été lancée pour faire valoir auprès du public les avantages du transport public. En outre, le processus de mise en œuvre d'un QBC comprend la collecte et l'analyse d'informations (3 mois), une procédure de consultation publique (4 mois), et des réunions avec les représentants publics locaux. Le projet final prend 3 mois, et la construction 18 mois.

#### **Objectifs**

Faciliter l'offre d'un service de bus plus rapide, plus fréquent et plus fiable ; fournir des aménagements de chargement et de stationnement adaptés aux entreprises ; améliorer la sécurité pour toutes les classes d'usagers de la route, y compris les piétons. L'objectif global est de parvenir à un équilibre plus équitable entre les usagers de la route en compétition et une amélioration de la sécurité pour tous. Cette situation engendre quelques retards supplémentaires aux voitures privées aux heures de pointe, étant donné que le trafic est principalement confiné à une voie dans chaque direction sur nombre de routes du Quality Bus Corridors (QBC), ce qui a pour conséquence de décourager l'utilisation de la voiture.

#### **Résultats**

Pendant la période allant de 1997 à 2003, la capacité des autobus a augmenté de 35%. Pendant la même période, le nombre de passagers se déplaçant en autobus pendant les heures de pointe du matin (7h-10h) a augmenté de 60%. De même, dans le même temps, on a enregistré une réduction de 25% du nombre de voitures entrant dans le centre-ville. Le temps de trajet moyen en bus pendant les heures de pointe du matin est inférieur au temps de trajet correspondant en voiture pour 7 des 10 couloirs d'autobus de qualité (novembre 2003). La répartition modale de l'ensemble des déplacements vers le centre-ville pendant les heures de pointe du matin, autrement dit la proportion de l'ensemble des déplacements vers le centre-ville, effectués en bus, est passé de 34% en 1997 à 52% en 2003.

*Étude de cas fournie par: Dublin Transportation Office*

### **Instruments économiques**

Le CCRE, par la voie de sa commission transport, se montre favorable à l'instauration de différents outils économiques tels que les écotaxes, les taxes sur l'énergie, les taxes sur le CO<sub>2</sub>, les taxes d'embouteillage ou encore les péages urbains. Ces différents instruments devraient en effet contribuer au transfert modal, partant du principe que l'utilisation de la voiture privée ne prend pas en compte pour le moment les coûts sociaux et environnementaux liés à son usage, supportés par la société dans son ensemble.

Une approche économique qui comprendrait l'ensemble des coûts sociaux marginaux des transports (coûts environnementaux et de congestion par exemple), devrait augmenter de manière significative l'efficacité et la durabilité des systèmes de transports, pour autant que les revenus générés soient utilisés au développement de formes de transport plus durables et pas comme taxe 'cachée' destinée à financer d'autres priorités du gouvernement.

Enfin, le manifeste consacre une partie de ce chapitre aux récents progrès intervenus dans l'utilisation des nouvelles technologies de positionnement par satellite (GPS) qui pourrait permettre dans un avenir plus ou moins proche d'envisager une taxe 'universelle' qui couvrirait tous les véhicules sur toutes les routes.

## Aménagement urbain et développement spatial

Le CCRE rappelle dans son manifeste quelques principes de base en vue de concilier de manière optimale développements urbanistiques et systèmes de transport. Il propose comme but ultime la mise en place de stratégies de mobilité globales, qui portent non seulement sur les transports, mais également sur les dimensions culturelles, économiques et sociales. Pour ce faire, elles devraient s'appuyer l'identification des besoins des citoyens en matière de mobilité et des méthodes de planification prenant en compte des problèmes allant de l'exclusion sociale et de la répartition des activités économiques, à la situation des quartiers résidentiels et culturels.



Ligne 38 Centre Ville - Ladyswell à Dublin  
(Source : <http://bus38.online.fr/monde2.html>)

Le manifeste « Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes » du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) duquel est tiré cet article est téléchargeable à l'adresse internet suivante : [http://www.ccre.org/bases/T\\_599\\_21\\_3520.pdf](http://www.ccre.org/bases/T_599_21_3520.pdf)

Contact : CCRE - 22, rue d'Arlon - 1050 Bruxelles- tél : + 32 2 511 74 77 - fax : + 32 2 511 09 - e-mail : [cemr@ccre.org](mailto:cemr@ccre.org) - [www.ccre.org](http://www.ccre.org)

# "Jesuispour": une action pour des routes plus sûres

Par Benoît Godard (IBSR)

**Plus de 1.000 morts et 8.000 blessés graves par an tel est le prix que nous payons en Belgique dans la circulation. La douleur des victimes et de leur famille est souvent insupportable. C'est pourquoi nous ne voulons pas rester plus longtemps sans réaction. Une seule vie perdue, un seul blessé grave sont de trop. Telle est la raison d'être de "Jesuispour": l'association de ceux qui sont pour davantage de sécurité routière. Et, vous aussi, vous pouvez participer et changer les choses.**

Si, vous aussi, vous souhaitez devenir membre de "Jesuispour", il suffit de signer la charte qui se trouve sur le site [www.jesuispour.be](http://www.jesuispour.be). Cette charte existe en deux versions: l'une pour les membres individuels, l'autre pour les organisations. Un kit de bienvenue vous sera même envoyé !

**jesuispour.be** >>>



"Jesuispour" est un groupe de citoyens et d'organisations à l'esprit positif. Leur objectif: agir efficacement pour améliorer la sécurité routière, chacun dans le domaine qui lui est propre et selon ses possibilités. Des citoyens, des associations, des entreprises, des écoles, des communes...: TOUT LE MONDE PEUT Y PARTICIPER ! "Jesuispour" est le lien qui relie toutes les initiatives, actions et campagnes prises en matière de sécurité routière dans notre pays. Chaque action a ainsi un plus grand écho et un effet plus durable.

Toutes les infos concernant l'action "Jesuispour" se trouvent sur le site [www.jesuispour.be](http://www.jesuispour.be), ainsi que dans deux dépliants spécialement consacrés à cette action. "Êtes-vous déjà pour ?" et "Jesuispour... l'action" peuvent être notamment téléchargés à partir du site de l'IBSR: [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be).

# 01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

## Stationnement payant à Etterbeek.

### Bilan et perspectives

*Par Michel Van Pevenage (Receveur communal à Etterbeek) et Jean-Michel Reniers (AVCB)*

**En 2001, la commune d'Etterbeek a mis en oeuvre sur son territoire une nouvelle politique de gestion du stationnement payant. Le Moniteur de la Mobilité se propose de tirer les premières conclusions financières et organisationnelles de cette profonde réorganisation.**

L'instauration d'un nouveau plan de stationnement visait à résoudre le problème de saturation engendré par les voitures ventouses, privilégier les riverains et apporter une rotation suffisante au sein des zones commerciales communales. Pour atteindre ces objectifs, la commune a dû adapter ses règlements, revoir son organisation interne et s'équiper de matériel performant.

#### De profondes réformes

Etterbeek a investi dans l'acquisition de nouveaux horodateurs et complètement réorganisé le service chargé de la gestion du stationnement. Alors que la commune ne comptait que 15 horodateurs en 2001, elle en dénombre aujourd'hui 268. Ces horodateurs, alimentés par panneaux solaires, sont reliés par modem à un système central informatisé qui permet à tout moment de disposer de statistiques fiables sur l'état du stationnement payant. Le cadre administratif a lui aussi considérablement augmenté pour atteindre aujourd'hui 18 personnes (9 en 2001) dont 14 stewards affectés au contrôle, 3 responsables administratifs en charge du suivi des paiements et 1 responsable de cellule.

Par ailleurs, la commune a remplacé le principe de la redevance par celui de la taxe, ce qui permet d'éviter les recours devant les juridictions civiles. Le receveur communal est en effet habilité à engager des poursuites administratives en matière de taxe, lui permettant de recourir, sans frais, à la sommation et au commandement par huissier de justice.

Enfin, la gestion financière est pratiquée « hors budget », sous la forme d'un compte d'exploitation reprenant les charges et les produits de l'ensemble du département. Les bénéfices sont réinvestis dans des réalisations liées à la mobilité et au stationnement. Les résultats d'exploitation sont présentés annuellement à une Commission Spéciale du Conseil Communal composée

de représentants de la majorité et de l'opposition.

L'enjeu du plan était très important : il devait permettre de trouver la juste place de la voiture dans la ville. Le piéton, le vélo, l'automobiliste, le riverain et le commerçant doivent pouvoir s'y retrouver.

Il était donc primordial d'élaborer un compromis harmonieux entre les habitants qui espéraient retrouver un endroit où se garer près de chez eux, les navetteurs qui déposaient leur véhicule près des accès de transports publics,

les personnes qui travaillaient sur le territoire ou encore les commerçants qui espéraient que leur clientèle parvienne enfin à se garer à proximité du magasin.

Les moyens mis en oeuvre à Etterbeek depuis 2001 ont permis de réaliser cette quadrature du cercle.

*Le territoire communal est divisé en zones de stationnement :*

- \* **zones rouges**: visant la rotation maximum, ces zones sont situées dans les noyaux commerciaux. Le stationnement y est limité à 2 heures, le prix est progressif (1€ la première heure, 1.50€ la seconde) et le contrôle maximum.
- \* **zones vertes**: visant à diminuer le stationnement ventouse et à privilégier le stationnement des riverains, ces zones sont situées notamment autour des zones rouges. Le stationnement y est limité à 4 heures 30 et le taux horaire y est de 1€. La gratuité est offerte aux résidents de la zone (via une carte à puce « habitant ») et des formules d'abonnements mensuels ou trimestriels ont été créées.

Après 4 années d'exploitation d'un système qui prévaut par sa souplesse et sa rigueur, les premiers constats semblent très encourageants. Il ressort des fréquentes tournées des stewards sur le terrain que le système des zones rouges porte ses fruits. Des places sont toujours disponibles pour les clients grâce à une rotation accrue. Dans les zones vertes, le nombre de voitures ventouses a diminué au profit des riverains et des entreprises qui peuvent y stationner pour un prix avantageux. Il faut toutefois apporter deux bémols à ce tableau. Tout d'abord, s'il est exact que les habitants se sont adaptés avec beaucoup de satisfaction, il n'en a pas toujours été de même avec les commerçants. Ensuite, il faut bien se rendre compte que la rigueur du système en est sans doute la pierre angulaire. Pour atteindre les résultats escomptés, la présence permanente des stewards sur le terrain reste indispensable.

### Une entreprise bénéficiaire ?

Après quatre années d'expérience, il est aujourd'hui possible de comparer les résultats et d'analyser les impacts des adaptations successives du système (tableau 1).

Il apparaît que l'augmentation des recettes a engendré des bénéfices supplémentaires malgré des charges plus importantes dues à l'achat, l'installation et l'entretien de nouveaux horodateurs ainsi qu'à l'engagement de stewards supplémentaires. Le bénéfice est passé de 124.690€ en 2001 à 1.190.291€ en 2004 alors que les charges passaient de 131.286€ à 902.369€ et les recettes de 255.977€ à 2.092.661€. Le bénéfice en 2004 a augmenté de 70% par rapport

	2001	2002	2003	2004
<b>Produits</b>				
Recettes horodateurs (monnaie/proton)	116.161	392.458	571.221	855.692
Recettes taxes (c.courant/huissier)	130.951	803.105	737.154	1.040.763
Abonnements				
Intérêt des placements	8.865	30.300	51.855	164.470
	0	0	16.242	31.732
<b>Total des Produits</b>	<b>255.977</b>	<b>1.225.863</b>	<b>1.376.472</b>	<b>2.092.661</b>
<b>Charges</b>				
Frais de personnel	64.943	260.746	322.776	450.028
Frais de fonctionnement	39.322	84.645	158.962	257.001
Amortissements	0	126.536	149.462	149.462
Intérêts	27.021	29.358	44.611	45.878
<b>Total des Charges</b>	<b>131.286</b>	<b>501.284</b>	<b>675.811</b>	<b>902.369</b>
<b>Bénéfices:</b>	<b>124.690</b>	<b>724.579</b>	<b>700.661</b>	<b>1.190.291</b>

Tableau 1 (Source : Etterbeek)

	2002	2003	2004
Monnaie (proton + abonnements)	34,5%	42%	48,7%
Taxe	65,5%	58%	51,3%

Tableau 2 (Source : Etterbeek)

à 2003. En outre, le bénéfice est resté, chaque année, supérieur à 50% du produit.

Nous constatons aussi que la part des abonnements va crescendo passant de 3,5% en 2001 à près de 8% du produit (hors intérêt). En ce qui concerne les charges, les frais de personnel représentent à eux seuls 50%, tandis que les frais de fonctionnement s'élèvent à un peu moins de 30%.

Il est intéressant de constater que le taux de perception a, lui aussi, connu une évolution positive puisqu'il est passé de 80% en 2002 à près de 88% en 2004.

	2002		2003		2004	
	Zones rouges	Zones vertes	Zones rouges	Zones vertes	Zones rouges	Zones vertes
Monnaie	190.956€	211.444€	219.353€	351.868€	245.547€	610.144€
	47,5%	52,5%	38%	62%	29%	71%
Taxe (hors huissier)	334.892€	416.446€	265.959€	431.699€	328.182€	660.339€
	45%	55%	38%	62%	33%	67%

Tableau 3 (Source : Etterbeek)

Le tableau 2 nous permet de constater que la tendance est résolument tournée vers une conscientisation de devoir alimenter l'appareil plutôt que d'attendre d'être taxé. C'est sans doute le fruit de contrôles assidus. Alors qu'en 2002, seulement 35% des recettes provenaient de l'alimentation « monnaie », ce pourcentage a aujourd'hui presque atteint 50% ! Le tableau suivant nous permet d'affirmer ce constat en se penchant sur l'évolution du taux d'encaissement entre zones rouges et vertes.

En 2002, les recettes « monnaie » en zones rouges étaient quasi aussi importantes que celles en zones vertes (environ 200.000€). Par contre, en 2003, elles ne sont plus que de 40% du total et, en 2004, elles deviennent inférieures à 30%. Ce tableau nous montre par ailleurs qu'en zones rouges, avec un nombre identique d'horodateurs (15) durant les 3 années, la perception monnaie évolue chaque année (augmentation constante, passant de 190.956€ à 245.547€), tandis que le recette liée aux

taxes se stabilise (aux environs de 60% des recettes). Preuve que les usagers préfèrent de plus en plus alimenter l'appareil plutôt que de se faire taxer.

## Conclusions

Au vu de ces quelques chiffres et tableaux, on peut constater que l'exploitation du système du stationnement payant à Etterbeek est une réussite tant du point de vue financier que technique.

Mais il est surtout une réussite de par le choix de la méthode appliquée à Etterbeek.

Un plan de stationnement est quelque chose de vivant qui se doit d'évoluer en fonction de paramètres de terrain qui sont en perpétuel changement. La configuration de chaque quartier est différente, les besoins sont différents. Un plan ne peut sortir correctement ses effets que s'il est géré par l'autorité la plus proche du citoyen c'est à dire l'administration communale. Dès qu'une demande apparaît, la commune analyse le problème et intervient très rapidement par une modification du règlement.

Les contrôles, qui doivent rester permanents, sont effectués par du personnel de proximité engagé directement par la commune. Ils sont le plus à même de transmettre aux utilisateurs la philosophie du plan

sans pour cela privilégier uniquement l'aspect financier comme cela pourrait être le cas lorsque la commune délègue cette tâche à une firme privée. Il est parfois plus important d'être préventif que répressif.

La commune doit être à l'écoute de sa population et veiller à son bien être. Le plan de stationnement s'inscrit dans cette politique et est perçu par les utilisateurs, comme un service rendu par l'administration à sa population ainsi que le prouve les nombreux témoignages de satisfaction,

Pour preuve du caractère innovant de la commune, citons l'instauration, depuis le début de cette année, du quart d'heure gratuit en zones rouges, des extensions de zones vertes et oranges et de la carte invité « 1 heure gratuite ».

Enfin, le permis d'urbanisme pour la construction d'un parking public square Forte di Marmi a été délivré.

**Contact :** [mvanpevenage@etterbeek.irisnet.be](mailto:mvanpevenage@etterbeek.irisnet.be)

## Le stationnement dangereux, ça nous concerne tous !

**Lors des États Généraux de la Sécurité Routière, la Région de Bruxelles-Capitale, soutenue notamment par les 19 communes, s'est engagée à réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves sur nos routes d'ici 2010. Pour atteindre cet objectif, plusieurs pistes ont été tracées et différents outils développés depuis un an et demi: la réalisation de parcours cyclables ou piétons, l'installation prochaine de radars automatiques, l'instauration de zones 30, des travaux d'aménagement de carrefours ou de chaussées dangereux ou encore des campagnes d'information et de sensibilisation.**

La Région en partenariat avec les communes bruxelloises, la STIB et de Lijn, l'IBSR, l'Association de la Ville et des Communes, le Gouverneur, les zones de police et le DIRCO a souhaité développer une action de sensibilisation sur le stationnement dangereux. Il s'agit d'un problème typiquement urbain, particulièrement criant en Région bruxelloise.

On a sans doute tous déjà voulu stationner « 2 minutes » sur un arrêt de bus ou un passage pour pié-

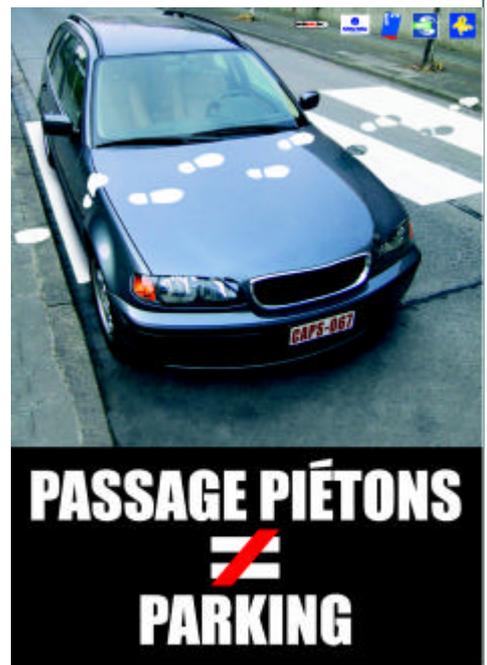
tons, sans s'imaginer le moins du monde qu'on pouvait mettre la vie d'un enfant, d'un cycliste ou d'un passant en péril.

### **Passage piétons ? parking, piste cyclable ? parking, arrêt bus ? parking**

La campagne se déroulera en octobre et visera tout particulièrement le stationnement sur les passages pour piétons (rappelez-vous qu'il est également interdit de stationner à moins de 5 mètres en deçà du passage), les pistes cyclables et les arrêts de transports en commun (c'est-à-dire à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt !). Il est bon de rappeler que le stationnement est également interdit, entre autres, sur le trottoir, à moins de 5 mètres d'un carrefour, sur les rails du tram, les emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite ou en double file.

Soyez courtois et préservez la sécurité de chacun en garant votre véhicule de manière réglementaire.

Des dépliants et affichettes seront diffusés dans les communes et les écoles de la Région et les affiches de la campagne seront apposées sur les bus et les trams.



### **La zone de police et le Parquet associés à la campagne**

La police locale renforcera ses contrôles durant le mois d'octobre et intensifiera son action la dernière semaine d'octobre. Le Parquet apportera aussi sa collaboration en renforçant le suivi de ces dossiers.

### **Contact :**

[jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be) - [jvandamme@smet.irisnet.be](mailto:jvandamme@smet.irisnet.be)

# Quand la STIB et la SNCB travaillent ensemble pour votre mobilité...

**Par Valérie Panier (Account Manager, STIB)**

## Pourquoi une cellule mobilité ?

Il y a maintenant cinq ans, alors que Bruxelles commençait à connaître d'importants problèmes de mobilité, la « cellule mobilité STIB-SNCB » a vu le jour avec l'objectif d'aller à la rencontre des sociétés situées sur Bruxelles et de les conseiller sur leurs problèmes de mobilité.

Quelle société ne connaît pas les éternels problèmes de parking, de déplacements longs et stressants, d'une accessibilité de plus en plus contraignante ou de coûts énormes en voitures de société, pour ne citer que ceux-là ?

laborer un Plan de Déplacements, a suscité encore plus de questions au sein des entreprises. Certaines d'entre elles n'avaient parfois même encore jamais pensé à leurs problèmes de mobilité.

## Qu'est-ce qu'un plan de déplacements (PDE) ?

Un Plan de Déplacements consiste à dresser le profil mobilité de l'entreprise en analysant, dans une première phase, les habitudes de déplacements des travailleurs, l'accessibilité de l'entreprise et les solutions mises à disposition du personnel (nombre de places de parking, véhicules de société, remboursement des frais de déplacements, infrastructures existantes, etc.). Dans une seconde phase, la société doit établir une liste d'actions qu'elle s'engage à mettre en oeuvre pour améliorer l'accessibilité de son site.

## Que propose la cellule Stib - Sncb ?

### L'enquête Mobilpol

La SNCB a développé un outil informatique permettant de récolter les données demandées dans le PDE; il s'agit d'une enquête appelée Mobilpol.

Après avoir répondu à l'enquête informatique, les données sont analysées et un rapport est fourni à la société. Ce rapport contient toutes les informations concernant les habitudes de déplacement du personnel mais aussi le(s) mode(s) de transport qu'il souhaiterait utiliser si l'employeur consentait à quelques investissements (amélioration de l'infrastructure, meilleur remboursement des frais de transport, meilleure desserte

du site, mise à disposition d'alternatives, ...).

Sur base de ces données, l'entreprise peut alors décider des actions qu'elle va développer.

### La fiche d'accessibilité

Pour informer tant le personnel que les visiteurs ou les clients, la STIB réalise une fiche d'accessibilité personnalisée de l'entreprise. Il s'agit d'un document recto/verso reprenant d'une part, la cartographie complète qui permet de visualiser le site dans son environnement proche, et d'autre part, les informations détaillées pour y accéder (itinéraires, fréquences des lignes de transport en commun, parkings voitures et vélos, taxis, ...).

On peut véritablement parler d'une information complète car tous les modes de transport y sont repris.



Stand d'information (Source : STIB)

Très vite, le bouche à oreille a porté ses fruits et la notoriété de cette union entre la STIB et la SNCB s'est répandue dans le monde de l'entreprise. La cellule a été de plus en plus sollicitée par les différents responsables en charge de la mobilité. Petit à petit une série d'outils et de services ont été développés permettant aux firmes de sensibiliser leur personnel sur leur mode de déplacement et sur l'alternative plus adaptée que représentent les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied. L'objectif n'est donc pas de mettre en concurrence la STIB, la SNCB et les autres modes de transport mais bien de favoriser leur complémentarité et ainsi harmoniser les centaines de milliers de déplacements s'effectuant quotidiennement à Bruxelles. Tel est le rôle de la cellule mobilité !

De plus, depuis 2004, l'obligation régionale bruxelloise pour chaque entreprise de plus de 200 travailleurs d'é-

### Le stand d'information

Comment convaincre le personnel de changer ses habitudes pour se rendre sur son lieu de travail? Il faut bien entendu que chacun puisse s'informer sur les différentes options disponibles. C'est pourquoi la cellule mobilité propose aux sociétés de tenir un stand d'information au sein même de leur entreprise afin que chaque travailleur puisse obtenir un conseil personnalisé: un itinéraire optimal en transport en commun, les horaires des lignes, de la documentation, bref tout ce dont il a besoin pour pouvoir bénéficier d'un trajet optimal et agréable.

### Des conseils intéressants...

La cellule STIB-SNCB, c'est également une source d'information importante en matière de gestion globale de la mobilité. Plusieurs actions peuvent être développées en fonction des besoins et des attentes de chaque entreprise. En voici quelques exemples :

- \* Développer une *page mobilité* sur le site intranet de la société pour que chacun puisse avoir accès à toute l'information utile dont il a besoin sans devoir perdre de temps dans sa recherche.
- \* Sensibiliser les travailleurs au *covoiturage* afin de partager les frais mais aussi le voyage, ce qui est bien plus convivial entre collègues. On peut même prévoir de leur réserver une place de parking gratuite tout près de l'entrée du bâtiment !
- \* Prévoir des infrastructures adaptées pour les personnes qui viennent travailler à *vélo*, (parking vélo, vestiaires, douches, etc.). Mais aussi intervenir dans les frais induits. Et pourquoi pas mettre des vélos à disposition du personnel ?
- \* Nommer un *Mobility Manager* qui pourra centraliser toutes les demandes et veiller à ce que la mobilité de l'entreprise soit un succès et non plus un souci !

Et bien *d'autres conseils* encore qui répondront à des besoins plus précis de votre entreprise.

### La convention tiers-payant

Chaque société de transport en commun a développé un système contractuel de délivrance d'abonnements qui permet à chacun d'être gagnant.

Le *travailleur* reçoit son abonnement et ne paie plus que sa quote-part (s'il en a une, car de plus en plus d'employeurs prennent la totalité des frais à leur charge et offrent l'abonnement à leur personnel). Fini d'aller chercher son abonnement tous les mois, d'en payer la totalité du coût pour ensuite attendre son remboursement. La convention tiers-payant a tout prévu.

### Contact :

Valérie Panier

Account manager

<<http://www.stib.irisnet.be/FR/12200F.htm>>

Tél. : 02/515.50.67

GSM : 0475/951.667

L'*employeur*, quant à lui, reçoit une facture détaillée avec le montant qui lui revient et le nombre d'abonnements qui a été délivré. Fini de récupérer les abonnements tous les mois et fini les calculs de remboursements longs et fastidieux. Mais le système tiers-payant, c'est aussi une économie intéressante car le prix d'un abonnement annuel ne représente que 10 fois le montant d'un équivalent mensuel, soit une économie de 2/12 !

### Quels sont les partenaires de la cellule mobilité ?

Au fil du temps, la STIB et la SNCB se sont associées aux autres acteurs de mobilité en Belgique et à Bruxelles :

- \* De Lijn ;
- \* TEC ;
- \* Taxistop (qui s'occupe du covoiturage et du car-sharing) ;
- \* l'IBGE et la Région de Bruxelles-Capitale (qui sont les contacts incontournables pour faire évoluer notre ville) ;
- \* Provélo (qui sensibilise les sociétés à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement à part entière).

C'est tous ensemble que nous ferons de Bruxelles une ville où les soucis de mobilité ne seront plus qu'un lointain et mauvais souvenir !!!



Stand d'information (Source : STIB)

# La participation à toutes les sauces... Comment réussir la mayonnaise bruxelloise ? Suite du n°2005/02

Par Ben Bellekens (Bral)

## La mobilité, un sujet brûlant

La mobilité fait souvent l'objet de discussions animées, surtout lorsqu'il s'agit de mesures touchant à liberté de l'automobiliste. Toutefois, notre espace public n'est pas illimité. Une mesure pour promouvoir les transports en commun ou une nouvelle ligne vont souvent de pair avec la perte d'espace de stationnement ou d'une bande de circulation. C'est toujours soit l'un ou l'autre et jamais les deux en même temps. De telles mesures se heurtent souvent à la résistance des habitants de la ville. Des comités d'action faisant campagne pour une seule cause prolifèrent et font capoter toutes les procédures en cours. Le changement se heurte souvent aux a priori. Dans ce cas, la participation peut constituer une issue. La participation en tant que processus par le biais duquel les habitants et les utilisateurs sont informés bien à l'avance de la nécessité de changement ; la participation en tant que processus permettant d'examiner de concert avec eux, comment mettre en oeuvre ce changement de façon optimale. La participation élargit non seulement l'assise des projets à réaliser, mais permet aussi une prise de décisions plus réfléchie de la part des autorités compétentes.

## Il n'existe pas de solution optimale

La participation constitue une approche multiforme. Il faut l'utiliser de manière créative. Il n'existe pas de solution optimale. Le BRAL et IEB ont entrepris quelques voyages d'étude afin de voir comment l'on aborde ce concept ailleurs. Ainsi, nous avons pu rencontrer des techniciens, des comités de quartier, des fonctionnaires et surtout des professionnels qui ont fait de la participation leur métier. Notre recherche nous a amené aux confins de l'Europe de l'Ouest : Londres, Cambridge, Strasbourg et Bâle. Les organisations "Social Research Associates" et ECOS ont élargi notre vision de la participation, qui est nullement un concept univoque. A Cambridge et à Strasbourg nous avons fait connaissance de stratégies visant à introduire un nouveau dispositif de transport ensemble avec la population.

## Social Research Associates

Au Royaume-Uni, cette organisation est considérée comme experte dans le domaine de la méthode participative et de la consultation publique. Leur idée maîtresse consiste à penser que d'un point de vue stratégique, la consultation publique doit s'insérer dans chaque processus de planification. Le principe de base qui sous-tend chaque entreprise est que chaque situation exige sa propre technique de participation. La partici-

participation exige un travail sur mesure. Avant d'initier un processus de participation, une série d'aspects doivent être clarifiés afin de rendre possible une telle démarche. En fonction de l'enjeu, des objectifs, des groupes cibles et/ou d'intérêt, l'échelle du projet (voisinage, quartier, commune etc.) d'autres techniques de participation doivent être utilisées. Par ailleurs, il faut définir

clairement dans quelle mesure l'on souhaite impliquer les autres. Cela est non seulement important pour les organisateurs mais également pour les autres parties prenantes au projet. En effet, les gens aiment savoir à quoi s'en tenir. Il en va également de votre crédibilité en tant qu'autorité ou entité organisatrice.

« Le principe de base qui sous-tend chaque entreprise est que chaque situation exige sa propre technique de participation. La participation exige un travail sur mesure. Avant d'initier un processus de participation, une série d'aspects doivent être clarifiés afin de rendre possible une telle démarche ».

L'échelle de participation développée par Social Research Associate peut aller d'une simple information de la population (1), d'une simple consultation pour avis (2), à une discussion avec la population (3) voire une participation effective de celle-ci au processus décisionnel (4).

Sur cela viennent ensuite se greffer une série de techniques.

Pour chaque niveau, nous donnons une technique "intéressante" à titre d'illustration.

- La *newsletter* (1) est particulièrement adaptée pour mettre la population au courant et pour donner un retour d'expérience. Elle est également un outil intéressant lors de projets conflictuels qui se déroulant en plusieurs phases (aménagement d'une nouvelle ligne de tram). Indispensable pour enrayer à temps la circulation d'informations erronées.
- Le *Piggybacking* (2) consiste à recueillir des avis par le biais d'organisations existantes et leur base. Il s'agit d'une méthode peu onéreuse de connaître l'avis d'un grand groupe de personnes. L'on diffuse une question via leurs listes de distribution, par ex. via le journal d'un centre communautaire.
- Le *focus groupe* (3) : Des figures représentatives suivent un dossier pendant une longue période et se prononcent régulièrement sur celui-ci. Leur représentativité par rapport à un groupe donné revêt une importance capitale. Un retour d'expérience régulier concernant leurs travaux (via des newsletters) à l'intention d'un large public accroît leur légitimité.

*Le carnet d'adresses***Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

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

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Blicke Christophe	St-Gilles	02/536.02.16	02/536.02.02	cdeblicke@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

- Les exercices de projection (4): Dans le cadre d'ateliers, l'on demande aux gens de formuler leur vision (utopique) des choses, sans tenir compte de quelque contrainte technique que ce soit. Le résultat de cet exercice de réflexion est utilisé dans le cadre de l'établissement du calendrier. Le fait que le public fixe l'agenda constitue un pas crucial dans le processus de coproduction.

Un mélange de différentes techniques est souhaitable. Indépendamment du niveau, la participation doit commencer au stade le plus précoce possible. Les habitants s'en rendent vite compte lorsqu'on les place devant le fait accompli.

**ECOS**

ECOS peut être comparé avec SRA. Cette organisation est spécialisée dans l'établissement du dialogue social en vue d'obtenir des solutions durables reposant sur un large appui public. Dès le début, Ecos essaye d'associer étroitement toutes sortes de personnes et de groupes d'intérêts au processus de planification. Avant de se lancer dans un quelconque processus de participation, le terrain doit être préparé.

Les conditions suivantes doivent être mises en place préalablement:

- ⇒ Tous les échelons décisionnels, le champ politique et l'administration doivent se déclarer d'accord en vue d'un déroulement du processus de participation qui soit le plus ouvert et le plus transparent possible. Cela se matérialise sous forme d'une déclaration de principe.
- ⇒ Un cadre temporel clair est indispensable. C'est ainsi que cela doit être communiqué au public. On oeuvre à la réalisation d'un objectif, ce qui constitue un élément important pour retenir l'attention de tous les acteurs. Le processus de participation est inséré dans l'espace d'une législation. En effet, une autre majorité peut rapidement fixer d'autres priorités et désavouer l'ensemble du processus de participation.
- ⇒ L'on établit un enjeu et un objectif clair en tant que cadre au sein duquel le processus se déroulera. Ceci revêt une importance capitale afin d'éviter que le processus de participation ne se dégrade. Dans ce contexte, la formulation choisie est cruciale. Ne dites pas : "Nous planifions un site propre pour les bus" mais dites : "Que pouvons-nous faire pour rendre la circulation des transports en commun plus fluide?". Cela constitue une toute autre perspective.

### Cambridge Core Traffic Scheme

Fin des années '90, le centre de Cambridge était menacé d'un engorgement total. L'ampleur de la circulation automobile rendait le centre-ville invivable. La municipalité s'est engagée à remédier à cette situation et a élaboré le "Cambridge Core Traffic Scheme". Toutes sortes de mesures ont été prises afin d'exclure la circulation de transit du centre-ville et de proposer des alternatives sérieuses à l'auto. La méthode appelée "extensive public consultation" est un facteur important qui explique la réussite de la stratégie de Cambridge. L'on a opté pour une stratégie d'une durée de huit ans. Durant toute cette période, la population a été associée à l'élaboration et à l'application progressives du nouveau plan de mobilité. Chaque nouvelle mesure a été testée par les habitants durant un tour de consultation. Chaque tour de consultation se présentait sous forme d'entonnoir: L'on partait du général pour aboutir au

*« ...la communication est un facteur important. Non pas la communication en tant que telle mais en tant que moyen d'accéder à des objectifs supérieurs tels que la transparence et la crédibilité et comme condition nécessaire à un débat sérieux ».*

concret. Le général : "Comment pouvons-nous diminuer la pression automobile dans le centre-ville?" Le concret : Quelles seront les rues interdites à la circulation automobile ? Chaque étape du processus a été verrouillée en appliquant une règle du jeu claire : Les décisions qui ont été prises ne peuvent plus être remises en question.

Nous voyons à nouveau que la formulation du problème revêt une importance capitale. Elle constitue le point de départ. Le constat initial que "quelque chose doit changer" n'est pas à remettre en question. Le public est confronté avec une problématique : "Comment s'y prendre le mieux possible?". Le statu quo n'est pas une option. Beaucoup de temps a été consacré à la création d'une base pour la nécessité de changement. A Cambridge, l'un des facteurs de succès du processus a été la stratégie de communication. L'on a épargné ni coûts ni efforts pour informer la population sans ambiguïté : un site web, des expositions mobiles avec staff, des folders munis d'un talon-réponse détachable (port payé). Les brochures se distinguaient par une présentation très visuelle et très claire. L'on comprend de quoi il s'agit en un coup d'oeil. Cette communication limpide constitue la condition de base pour des tours de consultation réussis.

### Strasbourg

Le processus qui a eu lieu à Strasbourg est très comparable à celui de Cambridge. L'aménagement de différentes lignes de tram a fait l'objet de divers tours de consultation s'appuyant sur une communication transparente. Divers instruments ont été utilisés afin d'informer au mieux la population.

Pour conclure cet article nous en citons quelques-uns :

- ◆ Un infobus qui s'arrêtait en bon nombre de points névralgiques et d'événements. Une technique d'information très efficace: pour un coût fixe réduit l'on atteint un nombre important de personnes.
- ◆ Outre des réunions publiques à caractère plus général, des réunions approfondies avec les différents groupes d'intérêts ont eu lieu.

### Conclusions

La participation est un concept qui s'applique à bon nombre de situations. Les techniques de participation utilisées varient en fonction de l'enjeu, des objectifs, des groupes cible et/ou d'intérêt, l'échelle (voisinage, quartier, commune ...). Il faut également déterminer clairement, dans quelle mesure l'on souhaite impliquer les autres acteurs. Il en va de votre crédibilité en tant qu'autorité ou entité organisatrice. En effet, les gens aiment savoir à quoi s'en tenir.

La mise en route d'un processus de participation ne doit de préférence pas s'effectuer dans la précipitation. Il doit être clairement soutenu par les acteurs chargés de la mise en pratique des résultats (monde politique, administration, sociétés de transport). Un enjeu et un objectif clairement définis sont également indispensables, non seulement en raison leur effet mobilisateur envers la population, mais également en tant que cadre permettant d'éviter que le débat ne dégénère et ne s'éloigne des sujets sur lesquels il devait initialement porter.

Comme mentionné à plusieurs reprises ci-dessus, la communication est un facteur important. Non pas la communication en tant que telle mais en tant que moyen d'accéder à des objectifs supérieurs tels que la transparence et la crédibilité et comme condition nécessaire à un débat sérieux.

**Contact :** ben@bralvzw.be

### Liens utiles :

[www.sraltd.org.uk](http://www.sraltd.org.uk)

[www.communityplanning.net](http://www.communityplanning.net)

[www.cambridgeshire.gov.uk/transport/projects/cambridge/corestage4](http://www.cambridgeshire.gov.uk/transport/projects/cambridge/corestage4)

[www.ecos.ch](http://www.ecos.ch)

# « J'achète à vélo » à Bruxelles et en Wallonie : quand vélo et commerce de proximité filent le parfait amour !

Par Sarah Claeys (GRACQ)

**Les cyclistes Quotidiens asbl, et ses nombreux partenaires, lancent l'opération « J'achète à vélo » dans les commerces de proximité, se décline ce mois de septembre en de nombreux points de la Communauté Wallonie-Bruxelles, dans les noyaux commerciaux mais aussi dans les centres de prêts de la Médiathèque. De nombreux prix en perspective pour ceux et celles qui prendront le vélo par les cornes !**

L'objectif poursuivi par le GRACQ est double :

1. convaincre un plus grand nombre de citoyens d'utiliser leur vélo pour aller faire leurs emplettes dans les commerces de proximité,
2. démontrer aux commerçants que le cycliste est un excellent client trop souvent négligé...Une manière de restaurer l'image du cycliste comme citoyen à part entière.

Les commerces de proximité, souvent sévèrement concurrencés par les grandes surfaces périphériques, pensent fréquemment que c'est en offrant le même type de facilités que les grandes surfaces, qu'ils pourront convaincre les clients de passer par chez eux. Les commerçants sont donc très revendicatifs en matière d'offre de stationnement en faveur des automobilistes.

Or, plusieurs enquêtes ont été menées. Elles livrent toutes des résultats convergents : **les commerçants surestiment systématiquement la proportion de leurs clients automobilistes, et sous-estiment souvent de 50% le nombre de clients piétons, utilisateurs des transports publics et cyclistes.**

## Comment encouragez les clients à venir à vélo ?

En installant un stationnement vélo de qualité et sécurisé, on garantit l'accessibilité du commerce et on rassure la clientèle cycliste. On lui procure un sentiment de bienvenue, propice aux achats. Idéalement, on choisira un emplacement devant le magasin afin d'assurer un contrôle visuel sur les vélos.

## Une course à faire en ville ? Prenez votre vélo !

- À vélo, les embouteillages restent franchissables et vous remontez aisément les files de voitures immobilisées.
- À vélo, vous ne tournez pas en rond pour trouver une place de stationnement.
- Souple et rapide, le vélo vous permet ainsi d'enchaîner facilement plusieurs visites de magasins.
- De plus, la pratique quotidienne du vélo améliore votre santé. Et contribue à préserver celle des autres !
- Le commerçant de proximité connaît sa clientèle et son quartier. Il vous offre des conseils et des services personnalisés.
- À vélo, vous participez à la qualité de vie, à l'animation et à la convivialité de votre quartier.

## Pourquoi attirer le client qui vient à vélo ?

- Le client qui vient à vélo est reconnu plus fidèle et régulier. À Münster, une étude a montré que les cyclistes se rendaient 11x/mois au magasin (7x/mois pour les automobilistes).
- Le client qui vient à vélo dépense plus ! De nombreuses études montrent que ses dépenses hebdomadaires sont identiques voire supérieures à celles du client automobiliste. Ses nombreux petits et moyens achats rapportent gros !
- Les clients piétons et cyclistes offrent une présence rassurante et conviviale à proximité des commerces. Idéal pour les affaires !
- La difficulté de trouver une place de stationnement à proximité du magasin décourage de nombreux automobilistes, qui se tournent alors vers les grandes surfaces. En revanche, les clients cyclistes s'arrêteront beaucoup plus facilement. Par ailleurs, sur un espace de stationnement pour voiture, on peut stationner au moins dix vélos. Dix clients au lieu d'un seul ! À Berne, la rentabilité annuelle par stationnement est de 7500 euros/m<sup>2</sup> pour le vélo contre seulement 6625 euros/m<sup>2</sup> pour la voiture.

## Sources :

- ♦ « Villes cyclables, villes d'avenir », éditée par la Commission européenne, 1999.
- ♦ « Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité », étude réalisée par la Fubicy, en collaboration avec l'ADEME. Dossier du vélo urbain n°6 août 2003

## L'agenda de la Mobilité

Vous organisez un évènement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'évènements qui ne sont pas annoncés dans nos colonnes ?  
Contactez-nous pour nous permettre d'offrir la meilleure information possible à nos lecteurs.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
28 au 30 septembre - Bruxelles	<b>XXème congrès Belge de la Route</b>	Info: <a href="http://www.congresbelgedelaroute2005.be">www.congresbelgedelaroute2005.be</a> - e-Mail: <a href="mailto:info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be">info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be</a>
29 septembre 2005 - Namur	<b>Formation Pédibus</b>	Info: Gamah - Tél.: 081/24.19.37 - e-mail: <a href="mailto:contact@gamah.be">contact@gamah.be</a> - <a href="http://www.gamah.be">www.gamah.be</a>
9 et 10 novembre - Paris	<b>XXème conférence annuel du réseau Polis</b> : '15 years of innovation in local and regional transport: good practice; new trends and challenges; the way ahead"	Info : <a href="http://www.polis-online.org">www.polis-online.org</a>
24 en 25 novembre 2005 - Antwerpen	<b>Vervoersplanologisch spuurwerk</b>	Info: Advies Verkeer en vervoer - Tél: (31) (0)10-2825763 - e-mail: <a href="mailto:r.p.h.clement@avv.rws.minvenw.nl">r.p.h.clement@avv.rws.minvenw.nl</a> - <a href="http://www.vervoersplanologischspuurwerk.nl">www.vervoersplanologischspuurwerk.nl</a>

### Faire ses courses à vélo : une utopie ?

- Plus de 50% des déplacements en ville font moins de 5 km, 42% sont inférieurs à 3 km et 21% font à peine 1 km. Des distances idéales à vélo !
- 96% des achats en ville pèsent moins de 10kg. Faites le calcul : combien de fois votre voiture est-elle vraiment indispensable pour vos achats ? Quelles courses sont-elles plus faciles à pied ou à vélo (pain, timbres, dvd...)?
- L'équipement actuel des vélos permet le transport aisé de marchandises. Portebagages, sacoches, caddies ou remorques : les solutions ne manquent pas !
- Pour les achats lourds ou encombrants, pensez à la livraison à domicile.



Logo de l'opération  
« J'achète à vélo »

### **PRINCIPE de l'opération « J'achète à vélo »**

Pendant toute la durée de l'opération (selon les communes, du 27/8 au 25/9), le client cycliste reçoit un **timbre** à chaque visite chez un des commerçants participants à l'action - identifiables grâce au logo affiché sur leur vitrine ! Le cycliste colle le timbre sur une **carte de participation**. Une fois la carte complétée de ses timbres, et après avoir mentionné son nom et son adresse, le client cycliste dépose la carte dans une **urne** prévue à cet effet. Un **tirage au sort** sera organisé et les gagnants seront invités à participer à la remise des prix. Les prix consistent essentiellement en **bons d'achat** de marchandises diverses ou équipement vélo (panier, sacoches, remorques, ...). Les commerçants participants sont identifiés par une affiche apposée sur leur vitrine.

Cette opération en est à sa deuxième édition puisqu'elle a été initiée en septembre 2004 dans la commune d'Evere à Bruxelles. Encouragé par le succès de cette expérience, l'opération a été largement étendue cette année : A Bruxelles, on note la participation de **Schaerbeek, Evere** et **Saint-Gilles**. En Wallonie, vous pourrez également profiter de l'opération à **Liège, Namur, Charleroi, Fléron, Ciney, Couvin** et **Weldenraedt**.

Cette année, **la Médiathèque** participent activement à l'opération au travers de ces nombreux centres de prêts.

Cette opération n'aurait pas pu se mettre en place sans le **soutien d'un grand nombre de partenaires** dont en premier lieu, les différentes administrations communales et Echevins concernés, pour leur soutien financier et logistique. Qu'ils soient ici vivement remerciés ! Nous remercions également les différentes associations de commerçants qui ont contribué à la réalisation du projet ainsi que les commerçants eux-mêmes.

# Ne pas confondre vitesse et précipitation !

Par Erik Calen (AVCB)

## Commentaire sur les modifications apportées à la loi sur la circulation routière

Nous l'avions déjà annoncé dans le numéro précédent du Moniteur de la Mobilité et c'est désormais officiel : La loi sur la circulation routière (Loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968) a été modifiée par la loi du 20 juillet 2005 (M.B. 11 août 2005).

A la demande du Ministre de la Mobilité Landuyt, il a été décidé, fin de l'année passée, de créer trois groupes de travail au sein de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière afin d'évaluer la loi sur la circulation routière. Il ressort de cette évaluation un besoin accru de cohérence concernant la politique en matière de sécurité routière.

Ci-dessous nous donnons un aperçu des modifications les plus importantes.

- ◆ Suppression de la tutelle sur les règlements communaux complémentaires

Les conseils communaux doivent arrêter des règlements complémentaires pour les routes qui relèvent de leur administration ainsi que pour les routes provinciales. La tutelle spécifique en la matière, exercée précédemment par l'autorité fédérale, est désormais supprimée. Cela ne signifie pas pour autant qu'il est mis fin à la tutelle sur les règlements complémentaires. Bien au contraire, les régions continuent à exercer leur tutelle ordinaire. De

plus, elles disposent désormais de la possibilité d'arrêter un règlement spécifique en vue du suivi des règlements complémentaires.

Il est regrettable que la suppression de la tutelle spécifique n'ait pas été traitée par l'un des groupes de travail mentionnés ci-dessus. Il est en effet important que les procédures soient harmonisées au niveau des trois régions. Une procédure de concertation (une sorte de "procédure de sonnette d'alarme") serait également souhaitable afin de prévenir certains problèmes en "région frontalière". Vu que la loi n'est pas encore en vigueur, nous lançons un appel afin d'organiser encore une concertation avec tous les acteurs concernés: les régions,

### Le travail n'est pas encore fini !

Après ce premier tour de modifications de loi destiné à remédier aux problèmes les plus pressants, la loi sur la circulation routière devra être remise sur le métier. En effet, bon nombre de dispositions, telles que le permis à points, la formation continue à la conduite et l'ordre de paiement ne sont pas encore entrées en vigueur. De plus, les arrêtés d'exécution tels que le Code de la route (AR du 1/12/1975), le règlement relatif au transports de personnes par tram (AR du 15/09/1976) et le Code du gestionnaire (MB du 11/10/1976) demandent une révision. Nous devons effectivement reconnaître que notre réglementation est devenue chaotique : surréglementation, textes légaux équivoques et parfois incohérents, terminologie incorrecte ; ou, pire encore, des arrêtés d'exécution qui n'ont parfois pas été adaptés.

N'est-il pas grand temps que le SPF Mobilité, le SPF Justice, les parquets, les trois régions, les services de police et les représentants des villes et des communes s'installent ensemble autour d'une table afin de mettre de l'ordre dans toute cette réglementation routière ? Cette tâche ne devrait-elle pas revenir à la Commission fédérale pour la Sécurité routière ?

l'autorité fédérale et les représentants des communes.

Les commissions consultatives ont également été supprimées. Pourquoi l'article 3 fait-il encore référence à ces commissions consultatives qui n'existent plus?

- ◆ Catégorisation des infractions

La nouvelle loi introduit une nouvelle catégorisation des infractions: A partir de maintenant l'on ne parle plus d'infractions ordinaires ou lourdes mais bien d'infractions de premier degré, de deuxième degré, de troisième degré et de quatrième degré. La nouvelle répartition repose sur le principe suivant : plus le danger engendré pour les usagers de la route est important, plus l'amende sera élevée. Les infractions de quatrième degré engendrent inévitablement un risque d'accident. Les infractions de troisième degré entraînent directement un risque d'accident. Les infractions de deuxième degré génèrent indirectement un risque d'accident.

Les excès de vitesse sont désormais punis d'une amende par km/h de dépassement de la vitesse maximale autorisée. Lors de l'imposition d'amendes pour de telles infractions, il est également tenu compte du fait que le conducteur circule aux abords d'écoles, en zone 30 ou dans une zone de rencontre ou une zone résidentielle.

Un arrêté d'exécution coulera tous les articles du code de la route dans l'une de ces quatre catégories.

- ◆ Dépénalisation de certaines infractions de stationnement

Maintenant, le législateur a mieux défini les infractions dépénalisées. Dans le Moniteur de la Mobilité n° 2004/1 de février 2004 nous avons déjà mentionné que le texte de loi initial n'était pas formulé de manière

très précise à ce sujet et que par conséquent, chacun en faisait une lecture différente. Il n'était donc pas clair, quels articles du code de la route étaient dépénalisés. Il reste à espérer que la nouvelle formulation corrige ce défaut : En effet, le texte actuel stipule que "Les

stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement, sauf le stationnement alterné semi-mensuel, la limitation du stationnement de longue durée et la fraude avec le disque de stationnement." Seules les infractions relatives au stationnement payant, au stationnement des riverains et au stationnement en zone bleue peuvent désormais être frappées d'une « amende » au moyen d'une redevance ou d'une taxe. Pour les communes ayant opté pour un règlement redevance : La loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur a été également modifiée. Désormais, les remorques pourront également faire l'objet d'un règlement redevance.

- ◆ Retrait immédiat du permis de conduire

Dans la loi sur la circulation de 2003, il était prévu que le parquet puisse retirer le permis de conduire pendant une période d'un mois et qu'il puisse prolonger ce retrait à deux reprises d'un mois. La Cour d'Arbitrage a abrogé cette disposition l'année dernière parce qu'il s'agit d'une mesure pénale, qui ne peut donc pas être ordonnée par le Parquet-même. Maintenant, il est prévu que le parquet puisse requérir, par le biais d'une procédure très simple, la prolongation du retrait auprès d'un juge de police. Comme c'est le cas maintenant, le parquet peut ordonner un retrait de 15 jours. C'est le juge de police qui, par une procédure efficace et rapide, doit décider si le retrait peut être prolongé. Le contrevenant et son avocat ont dans ce cas toujours la possibilité d'être entendus.

#### Conclusion

Il convient de saluer que lors de l'élaboration de ces modifications de loi, l'on ait très largement puisé

dans les recommandations des groupes de travail créés au sein de la Commission Fédérale de la Sécurité Routière afin d'évaluer la loi sur la circulation routière. En effet, les modifications introduites par la loi du 7 février 2003 ont produit un effet de domino faisant apparaître certaines incohérences dans la loi sur la circulation routière. Les modifications de loi du 20 juillet 2005 ont permis de remédier partiellement à cette situation. Dommage que la loi ait été finalisée si rapidement. En effet, le texte de loi publié au Moniteur le 11 août est entaché de divers défauts (dans le texte néerlandais, l'on omet de remplacer, également dans l'article 53, le terme "oplegging" par "immobilisering", dans différents articles il est toujours fait référence aux commissions consultatives qui avaient pourtant été supprimées etc.).

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

## La STIB sur les rails du Développement durable

Par Jean-Michel Reniers (AVCB)

Depuis quelques années déjà, la STIB s'est engagée dans le développement d'une politique de gestion emprunte des concepts chers au Développement durable, reposant sur un juste équilibre entre principes sociaux, environnementaux et économiques. Elle dessine par cette politique une vision toujours plus durable de la mobilité bruxelloise.

#### La STIB actrice du Développement durable

La STIB, en tant qu'opérateur de transport public, permet de limiter les impacts environnementaux des déplacements effectués dans la région, elle permet aussi d'en limiter les dépenses énergétiques (fonction environnementale). La STIB rend également accessible à tous, de façon équitable, l'ensemble des fonctions et pôles d'activité socio-économiques de la Région (fonction sociale). Elle génère en outre pas moins de 6.000 emplois et est le deuxième plus gros employeur de la Région (fonction économique).

La STIB a multiplié au cours des dernières années les actions visant à renforcer sa politique et son image d'actrice engagée, tant en interne qu'en externe. Exemples. Elle a signé la Charte de l'Union Internationale des Transports Publics pour le Développement durable en 2003. Elle a édité, en 2004, une brochure intitulée « la STIB sur les rails du Déve-



veloppement durable » qui regroupe les actions de la société en matière de durabilité. Elle a signé des accords de coopération avec l'IBGE en vue de réduire les nuisances sonores provoquées par les transports en commun. Elle a commencé à équiper les stations de métro de poubelles permettant le tri sélectif et les autobus de sa flotte de nouveaux filtres à particules. Et la liste n'est pas exhaustive.

Pour plus d'information sur la dernière campagne de la STIB relative au développement durable, rendez-vous sur : <http://www.stib.irisnet.be/FR/13500F.htm>

**Cette publication est le fruit d'une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, asbl**

**N° 2005/03 — septembre 2005**

**Direction :** Alain Broes — Marc Thoulen

**Rédaction :** E. Caelen, J-M Reniers, C. Noël, B. Godard, M. Van Pévenage, V. Panier,  
B. Bellekens, Sarah Claeys

**Traduction :** L. Vankelecom

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

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

Tél : 02/233.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



**[ Faites circuler ! ]**

### C'est gratuit

*Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse e-mail à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgeb.be.*

### C'est écologique

*Pour éviter les gaspillages, nous souhaiterions diffuser le Moniteur de la Mobilité en priorité par e-mail. Par conséquent, si vous avez reçu ce numéro sous format papier, alors que vous disposez d'une adresse e-mail, nous vous saurions gré de bien vouloir nous la communiquer à l'aide du bon ci-joint ou via un e-mail à l'adresse suivante: erik.caelen@avcb-vsgeb.be*

**Bon à renvoyer à la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale**

Rue d'Arlon 53  
Boîte 4  
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.51.65

Fax: 02/280.60.90

**E-mail:**

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom \_\_\_\_\_

Prenom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Telephone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

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

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

Nom \_\_\_\_\_

Prenom \_\_\_\_\_

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