



Sommaire

La planologie au service de la mobilité à Ganshoren	1
Congrès belge de la Route, XXème du nom	4
Modification de la réglementation concernant les permis de conduire: les échéances se rapprochent et les modalités pratiques s'affinent	7
Progression du vélo à Bruxelles	10
Lu pour vous...	11
Car-sharing: le cap des 1000 clients a été franchi	12
Le Code du gestionnaire illustré	13
Les plans communaux de mobilité et les mobilités-convenant: le point de vue des communes	14
L'agenda de la Mobilité	21



Objectif Mobilité

La planologie au service de la mobilité à Ganshoren

Par Philippe Libert (Conseiller en Mobilité, Service Travaux Publics)

La commune de Ganshoren est traversée par deux voiries régionales importantes: l'avenue Charles-Quint et l'avenue de l'Exposition Universelle, qui relie le ring à l'entrée du tunnel Léopold II et sont empruntées par de très nombreux navetteurs. Aux heures de pointe, lorsque le trafic est bloqué sur ces axes régionaux, ceux-ci n'hésitent pas à emprunter les voiries intermédiaires, s'infiltrant progressivement au cœur de quartiers résidentiels et menaçant

ainsi la qualité de vie des riverains. D'où l'importance que revêtent les questions de mobilité pour Ganshoren.

La commune de Ganshoren ne possède pas de service Mobilité en tant que tel, mais le Contrôleur des Travaux de la commune a suivi la formation de conseiller en mobilité lors de la première promotion bruxelloise. Cette formation est bien évidemment très utile lors de l'examen de problèmes afférents à l'aménagement de l'espace public ou lors de l'élaboration de dossiers de sécurisation de carrefours, de mise en zone 30 de quartiers ou de modification des mesures de circulation routière.

Il n'existe pas, à Ganshoren, d'échevin de la Mobilité, les dossiers sont supervisés en concertation par la Bourgmestre et les Echevins des Travaux et de l'Urbanisme.

La commune s'appuie depuis quelques années sur différents outils planologiques, permettant une gestion cohérente et rationnelle de la mobilité sur son territoire. L'élaboration de ces plans est soit confiée à un bureau d'études, soit prise en charge par le Contrôleur des Travaux.

Plan-directeur zones 30

Le plan directeur d'aménagement et de gestion du réseau local des voiries de la commune, permettant la mise en

œuvre de zones 30, zones résidentielles et zones piétonnes a été achevé par le bureau d'études BRAT fin 2003 et a permis de réaliser un premier inventaire formel de la situation de la commune en matière de mobilité et d'aménagement de l'espace public.

Il résulte de ce plan plusieurs propositions de mise en zones 30 de quartiers ainsi que plusieurs propositions d'amélioration des zones 30 existantes. Un rond-point et les voiries situées à ses abords seront d'ailleurs prochainement réaménagés,

au moyen de subsides du programme triennal d'investissement, selon les recommandations émises par le bureau d'étude, et plusieurs zones 30 ont également été installées ou agrandies sur base de ce rapport.

Les recommandations formulées par ce plan en matière de zones 30 seront réévaluées dans le cadre du Plan Communal de Mobilité afin de tenir compte des dernières réalisations communales et des dernières modifications réglementaires (zones 30 aux abords d'écoles par exemple).

Plan Communal de Mobilité

Un Plan Communal de Mobilité est actuellement en cours d'élaboration à Ganshoren. La phase 1 de ce plan s'est achevée en septembre 2005 par une consultation de la population et une réunion publique. Le bureau d'études a réalisé un état des lieux et un diagnostic de la situation de la commune.

Durant la phase de consultation, près de 250 habitants se sont exprimés sur le thème de la mobilité relevant environ 1.300 observations concernant des embarras relatifs à la circulation des véhicules, des piétons ou des cyclistes. Une enquête « écoles » et une enquête « entreprises » a été réalisée en parallèle et a permis de mieux cerner les habitudes de mobilité des personnes travaillant ou devant se rendre sur le territoire de la commune.

Le Plan Communal de Mobilité devra orienter la politique de la commune notamment en matière de gestion du trafic de transit et de gestion du



Mise en œuvre des zones 30 à Ganshoren (Source : Ganshoren)

stationnement. La phase 2, concernant l'élaboration de scénarios contrastés, devrait s'achever vers la fin de l'année 2005 et la phase 3, concernant le plan d'actions, devrait s'achever dans le courant 2006.

Autres réalisations afférentes à la mobilité

Plusieurs autres plans ont été mis sur pied par les services communaux :

- ◆ la suppression du stationnement alterné bimensuel dans toutes les voiries communales, permettant ainsi la mise en œuvre des sens uniques limités ainsi que l'exécution de travaux de sécurisation tels que les extensions de trottoirs ;
- ◆ la mise en œuvre des sens uniques limités sur le territoire de la commune, en tenant compte des largeurs de voiries, des circonstances locales, des carrefours sur lesquels débouchent les SUL et des voiries régionales situées à proximité ;

« ... le Contrôleur des Travaux de la commune a suivi la formation de conseiller en mobilité lors de la première promotion bruxelloise. Cette formation est bien évidemment très utile lors de l'examen de problèmes afférents à l'aménagement de l'espace public ou lors de l'élaboration de dossiers de sécurisation de carrefours, de mise en zone 30 de quartiers ou de modification des mesures de circulation routière ».



*La sécurité routière et la limitation du trafic de transit passent bien souvent par l'aménagement des voiries
(Source : Ganshoren)*

- ♦ la mise en œuvre de zones 30 aux abords des écoles, puisque toutes les voiries communales situées aux abords d'une école ont été réglementées en zones 30.

Commission consultative de l'urbanisme, de l'environnement et de la mobilité

La commission consultative de l'urbanisme, de l'environnement et de la mobilité a été mise sur pied en 2002 et permet de discuter des problèmes liés notamment à la mobilité et d'apporter un éclairage sur ces dossiers avant que le Collège échevinal ne prenne une décision. Cette C.C.U.E.M. est composée du Collège échevinal, des conseillers communaux et des services communaux.

D'une manière générale, on peut dire qu'à Ganshoren, les possibilités d'améliorer la mobilité et la sécurité des usagers de la route sont toujours prises en compte mais sont pour l'instant traitées au cas par cas, en fonction des moyens disponibles et des aménagements envisagés. Les derniers plans élaborés ou en cours d'élaboration (plan zones 30 et P.C.M.) tendent désormais à mieux organiser cette gestion, même si les moyens humains et financiers restent limités.

Contact :

Philippe Libert, Service des Travaux Publics

Tél : 02/464.05.47 - E-mail: plibert@ganshoren.irisnet.be



Une politique de mobilité qui tient compte également des PMR (source : Ganshoren)

Congrès belge de la Route, XXème du nom

Allocution d'ouverture par M. Jean-Claude Moureau, Président du Congrès – Directeur général de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements – Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

« C'est un honneur et un plaisir de vous accueillir toutes et tous, ici, au Parc des Expositions de Bruxelles pour le XXème Congrès belge de la Route.

C'est, en effet, la vingtième fois qu'est organisé dans notre pays, un congrès où la route est placée au centre des travaux et des débats. Il faut reconnaître qu'au fil du temps le concept de route a fortement évolué. D'une voirie conçue d'abord essentiellement sur base de sa fonction économique, la route est devenue, de plus en plus, spécialement dans les villes – et on sait combien notre pays est dense – un espace public multifonctionnel où les différents usagers doivent trouver place. En quelque sorte, spécialement, en agglomération, la route est devenue citoyenne. Le code de la route traduit d'ailleurs cette mutation puisqu'il intègre, aujourd'hui, un code de la rue.

L'Association belge de la Route est l'association qui a repris la tradition d'organiser tous les quatre ans, dans notre pays, le congrès de la route. Lorsqu'elle a confié à la Région bruxelloise, spécialement à mon Administration, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, le soin d'organiser son XXème Congrès, elle ne pouvait pas mieux faire que de retenir comme fil conducteur de ses travaux : « La place et le rôle de la route et de la rue en ville et en périphérie. »

Au début de ces trois journées, je voudrais vous dire mon enthousiasme ; en effet, j'ai eu le privilège de prendre connaissance, en avant-première, de toutes les communications qui seront présentées et commentées. Il n'y en a pas moins de 202 ! Je suis persuadé que ce sera très intéressant et cela, essentiellement en raison des différents thèmes retenus. Prenons quelques exemples.

Premier thème : la mobilité

Tout le monde en parle ; c'est le sujet à la mode par excellence ; il en est question tous les jours dans la presse écrite, à la radio ou à la télévision ; et c'est assez normal puisque la mobilité concerne directement le citoyen dans sa vie de tous les jours. Ne raisonne-t-on pas aujourd'hui en termes de « droit à la mobilité », c-à-d le droit pour le citoyen – quel qu'il soit – de pouvoir bénéficier d'infrastructures et de modes de déplacements adaptés à ses besoins. Au cours de ce congrès, certains distingueront quatre formes de mobilité : la mobilité sédentaire, la mobilité recomposée, la mobilité incursive et la mobilité kinétique. Mais, je ne vous en dis pas plus et je vous renvoie aux exposés qui détaillent certains aspects des relations entre mobilité et économie ou encore les défis à relever en matière de

transport de marchandises en ville ou de gestion des carrefours à feux lumineux.

Deuxième thème : la sécurité routière

On connaît l'objectif fixé par les Etats généraux de la sécurité routière : réduire de 50% le nombre de tués sur la route à l'horizon 2010 avec comme objectif intermédiaire, une réduction de 33% du nombre de victimes de la route, à l'échéance 2006. Ces chiffres ne pourront être atteints sans une politique volontariste en la matière, notamment de la part des Régions. Nous verrons, par exemple, comment le Gouvernement flamand s'attaque aux points noirs de son infrastructure routière : sa volonté est de sécuriser 800 carrefours dangereux en Flandre, endéans les 5 ans. Le plan stratégique de la Direction générale Wallonne des autoroutes et des routes prévoit, quant à lui, 3 sortes d'actions :

1. les actions visant le comportement des conducteurs - on se souviendra que c'est ce comportement qui est la principale cause des accidents - ;
2. les actions sur l'infrastructure et l'exploitation ; on attribue aux infrastructures, ± 25 % des accidents ;
3. les actions complémentaires à caractère social ou juridique.

Les espaces publics et les voiries ne sont pas seulement des lieux de passage, ce sont également des endroits où l'on vit, près desquels on habite. Ils doivent, donc, être aménagés en préservant la qualité de l'environnement ; et voilà présenté, **le troisième thème de notre congrès : les aspects environnementaux de la route**. Parmi les 29 communications relatives à ce thème, je voudrais mettre en exergue quelques aspects de deux d'entre elles :

- ♦ Savez-vous que la surface totale des accotements le long des voiries régionales et communales en Flandre est d'environ 25 000 ha ; c'est autant que la superficie totale des réserves naturelles en territoire flamand ; ces accotements méritent, donc, bien qu'on s'en occupe.
- ♦ On ne peut nier que les divers dispositifs de ralentissement de vitesse (ralentisseurs, plateaux, chicanes et autres coussins berlinois) ont des effets positifs, mais ils sont à l'origine de nuisances sonores causées par les véhicules, spécialement du fait que nombre de ces ralentisseurs se détériorent sous l'effet de fortes sollicitations. Il faut, donc, à la fois tenter de mesurer et de quantifier les nuisances sonores mais aussi améliorer la qualité des matériaux utilisés et perfectionner leur mode de pose.

Et ceci nous conduit, tout naturellement, au **4ème thème de notre congrès**, à savoir **l'utilisation du béton dans les revêtements routiers**. En Région

bruxelloise, on a constaté qu'en raison de l'intensité du trafic, les revêtements en pavés (les bons vieux pavés en porphyre, « the Belgian blocks », comme les appellent les Américains) de certaines artères se dégradent fortement ; nous les remplaçons, dès lors, par des revêtements en béton imprimé et coloré dont l'installation est rapide, facile, tout en préservant l'aspect esthétique. Autre technique qui sera présentée, celle de l'utilisation d'un béton armé continu avec une structure tricoche pour une voie mixte tram-bus à Gand. Du fait de leur âge (30 à 50 ans parfois), bon nombre de routes en béton, partout dans le pays, doivent être réparées. Afin de minimiser le temps de non utilisation de la voirie, divers types de béton à prise rapide (permettant la mise en service après 12 heures) ou même ultra-rapide (mise en service après 6 heures de durcissement) seront étudiés.

Ces derniers mois, notre pays a souffert de violents orages qui ont provoqué des inondations en de nombreux endroits. Une des causes de celles-ci est l'augmentation nette des surfaces construites et des revêtements imperméables à l'eau de pluie. Une recherche a, dès lors, été entamée pour évaluer les performances de pavages drainants alliant perméabilité élevée et portance suffisante. Les premiers résultats de cette recherche seront proposés.

2005 aura été une année de grands travaux autoroutiers : la réfection du ring d'Anvers, la réhabilitation des autoroutes E 411 et E 25, etc... Ces chantiers nécessaires ont malheureusement engendré des kilomètres de bouchon et de multiples pollutions, malgré les efforts des responsables. C'est pourquoi un des thèmes de notre congrès, **le 5^{ème} est consacré à l'examen des aspects socio-économiques, budgétaires, juridiques et administratifs relatifs à la route**. Quels systèmes de bonification peut-on accorder à l'entrepre-

neur pour l'inciter à limiter davantage les embarras causés à la circulation et à réduire la durée des travaux, sans détériorer la qualité ? Comment améliorer les procédures d'attribution des marchés publics, notamment par l'échange électronique de documents ? Quelles formules nouvelles peut-on proposer pour assurer le financement des investissements ? Comment coordonner véritablement l'organisation des chantiers ? Toutes questions auxquelles des réponses seront proposées aux congressistes.

Et les **usagers faibles**, c-à-d les piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, ... ? Ils n'ont pas été oubliés, au contraire, puisqu'une trentaine de communications sont consacrées aux zones piétonnes, aux zones trente, aux politiques cyclables, aux plans de déplacements scolaires, à la signalisation et à l'éclairage public adapté.

Enfin, le **7^{ème} et dernier thème, les techniques nouvelles en enrobés bitumineux**, nous rappelle que construire une route reste, avant tout, un acte technique et que c'est la qualité de ses matériaux et de sa réalisation qui permet de satisfaire la majorité des besoins des usagers.

Ce matin, en guise d'introduction, j'ai voulu vous donner quelques flashes sur certains aspects de notre congrès dont le programme est riche et varié, puisqu'il comporte aussi 5 visites techniques qui auront lieu demain après-midi et une exposition, pendant les 3 jours, de matériel routier souvent innovant. Le programme est donc vaste. Afin de répondre à certaines remarques formulées lors de Congrès précédents, nous avons opté pour une organisation de séances parallèles qui alloue deux séances par thème. Il ne s'agit absolument pas de séances redondantes, mais au contraire de séances qui permettent un examen approfondi d'aspects complémentaires d'un même



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

Et avec ça on dira encore que l'automobiliste est tombé dans le panneau...

Piste cyclable recherche amateurs de sensations fortes...



thème, la seconde séance vous donnant bien souvent davantage la parole. Ne ratez donc pas celles-ci.

Aussi, sans plus attendre, je vous propose de commencer nos travaux et je déclare ouvert le XXème Congrès belge de la route ».



Allocution de clôture par M. Jean-Claude Moureaux, Président du Congrès – Directeur général de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements – Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

« Nous voici arrivés au terme de ces 3 journées de congrès. Elles furent bien remplies.

Plutôt que d'en tracer un premier bilan – ce qui se fera avec l'ABR dans quelques jours – permettez-moi de mettre en lumière quelques éléments.

Lors de la séance d'ouverture, après les allocutions des représentants des 3 régions, et, en particulier, du Ministre Pascal Smet, de la région bruxelloise, ce fut au tour des autorités communales à prendre la parole.

Les Bourgmestres présents ont eu l'occasion, lors d'un débat, d'exprimer leurs préoccupations basées sur les spécificités de leur commune. Il est clair que la mobilité et la sécurité sont au centre de leurs préoccupations, spécialement en raison d'un manque chronique de moyens.

Dans le cadre de l'objectif de réduction drastique du nombre de tués sur les routes, plusieurs Bourgmestres ont exprimé leur souhait de pouvoir disposer d'outils appropriés pour être en mesure d'interpréter les statistiques d'accidents valablement et de façon cohérente pour les trois régions.

Des réponses à ces souhaits ont été clairement formulées lors de la session consacrée à la sécurité. Différents indicateurs adéquats ont, en effet, été proposés à l'échelle nationale.

Les séances de travail se sont succédées selon le programme établi : plus de 100 orateurs inscrits y ont pris la parole. A cet égard, il convient de rappeler l'énorme travail accompli pendant plusieurs années par les 7

présidents de thème et les 14 rapporteurs. Qu'ils soient remerciés d'avoir organisé les travaux préparatoires de leur groupe, sélectionné les communications écrites et orales et animé les débats.

De nombreux points furent abordés lors des différentes sessions, en autres :

- les plans de mobilité et les conventions de mobilité ;
- une sécurité routière accrue grâce à des infrastructures adaptées ;
- la cohabitation de différents modes de transports et l'accroissement de l'offre par l'application d'alternatives adéquates ;
- la rationalisation et la coordination des travaux dans un environnement urbain, compte tenu du très grand nombre d'impétrants ;
- la maîtrise de l'augmentation de la demande de transports couplée à la croissance économique ;
- la politique de stationnement ;
- l'optimalisation de la communication vers le citoyen ;
- la politique en faveur des usagers faibles.

Je pourrais continuer longtemps à vous énumérer les sujets abordés ; je vous dirai, simplement, que lors de la dernière session, celle qui s'est terminée il y a quelques minutes, les discussions étaient tellement intéressantes qu'elles se sont prolongées au point de ne laisser que quelques minutes pour la pause-café. Il s'agissait d'évaluer les avantages et inconvénients d'un chantier pilote en enrobé drainant bicouche.

Les exposants, au nombre de 46, ont été, je l'espère, satisfaits de leur stand, des visiteurs qu'ils y ont ac-

cueillis et des contacts qu'ils ont pu nouer. Pour ma part, j'ai été frappé par la qualité de certains matériels présentés.

Les visites techniques préparées par mon Administration ont eu pour but d'illustrer les différents thèmes du Congrès par nos réalisations pratiques : par exemple, le souci d'intégration des aménagements de voirie dans leur environnement social et culturel.

J'adresse un grand merci à tous ceux qui ont œuvré pour faire de Congrès une réussite : en premier lieu les congressistes pour leur participation active, les membres du Comité du Congrès et tout spécialement le Président de l'Association Belge de la Route, Marc LEMLIN, Edouard TEMMERMAN, le Président de la Fédération Belge des Entrepreneurs de Travaux de Voirie et son Secrétaire général Marc DELABY ainsi que Claude VAN ROOTEN, Directeur général du Centre de Recherches Routières. Mais je tiens à citer aussi les membres du Comité Organisateur réunis sous la direction de Jean-Marie PEETERS et de Willy VANTRICHT et, tout spécialement, Eric GHILAIN, trésorier de l'ABR, Mesdames LERATE, MASUY, BELLEMONT et BOTTEMAN. Merci aussi à Luc BESSEM

qui a animé, avec tant d'enthousiasme l'équipe de mise en œuvre pratique du Congrès ainsi qu'à tout le personnel du Ministère qui s'est dépensé sans compter.

Je cède le flambeau à mes successeurs du Ministère de la Communauté flamande qui organiseront notre prochain Congrès, le XXIème Congrès belge de la Route ; je leur souhaite, de tout cœur, un grand succès.

Je suis persuadé que cette XXIème édition connaîtra un franc succès et que l'on pourra dire, comme je le disais déjà il y a 4 ans à Genval : Vive les Congrès belges de la Route ! »

Le Congrès belge de la Route s'est tenu du 28 au 30 septembre 2005. Retrouvez le programme complet ainsi que l'ensemble des interventions (textes, powerpoints...) du Congrès à l'adresse suivante :

<http://www.congresbelgedelaroute2005.irisnet.be> (sur la page d'accueil, « Download the proceedings »).

Modification de la réglementation concernant les permis de conduire : les échéances se rapprochent et les modalités pratiques s'affinent

Par Mary-Ann De Beuckelaer (SPF Mobilité et Transports)

Ce nouvel article concernant la suppression des timbres fiscaux en vue de l'acquittement des redevances dues pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international et introduction de nouvelles modalités de paiement fait suite aux articles parus dans les Moniteur de la Mobilité 2005/1 (mars) et 2005/2 (juin) et concerne tout particulièrement le paiement des redevances des demandes de permis de conduire.

Pour rappel, l'arrêté royal du 20 juillet 2005 modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et l'arrêté ministériel du 20 juillet 2005 déterminant les modalités de paiement des redevances prévues par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire en-

trent en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Ces arrêtés ont été publiés respectivement au Moniteur belge des 7 et 9 septembre 2005¹.

L'arrêté royal prévoit la suppression des timbres fiscaux comme modalité de paiement des redevances dues pour:

1. la remise de la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international à la commune ;
2. l'inscription à l'examen de réintégration dans le cadre de la déchéance du droit de conduire au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire ;
3. l'introduction de la requête à la commission de recours après deux échecs dans l'examen pratique au Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de conduire.

L'arrêté ministériel remplace quant à lui les timbres fiscaux par d'autres modalités de paiement.

En ce qui concerne le **paiement des redevances des demandes de permis de conduire** (point 1.), il est particulièrement important que les communes prennent en compte les modifications fondamentales et pratiques qui ont été apportées et leur impact en matière de délivrance des permis de conduire. La délivrance et la gestion des permis de conduire font en effet partie des missions des communes.

L'objectif de la suppression des timbres fiscaux est de simplifier la délivrance des permis de conduire ainsi que le paiement des redevances dues. Le citoyen ne sera plus obligé de se rendre à la commune et à la Poste où les timbres fiscaux sont habituellement achetés.

Cette nouvelle réglementation comporte également une modification sur le plan de la procédure de **rétribution des communes pour leurs opérations de délivrance et de**

1. Voir www.moniteur.be

gestion des permis de conduire. Dès le 1^{er} janvier 2006, les communes percevront complètement les sommes qui leur sont attribuées et les verseront à l'autorité fédérale, déduction faite la part qui leur revient, alors qu'actuellement ces sommes leur sont versées l'année suivante par l'autorité fédérale. Les communes disposeront ainsi immédiatement de la rétribution allouée.

La suppression des timbres fiscaux pour le paiement des permis de conduire constitue dès lors un changement important. Les explications suivantes vous donnent un aperçu des modifications.

1. Principe

1.1. A partir du 1^{er} janvier 2006

Le citoyen aura la possibilité de payer la redevance due pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international **en espèces, par virement ou par voie électronique.**

Le demandeur paiera la redevance directement à la commune qui décide librement et en toute autonomie des modes de paiement qu'elle veut instaurer.

1.2. Le mois de transition janvier 2006

Les nouvelles dispositions réglementaires prévoient la suppression du paiement au moyen de timbres fiscaux à partir du 1^{er} janvier 2006. Toutefois, à titre de mesure transitoire, le paiement par timbres fiscaux sera encore possible tout au long du mois de janvier.

Les communes sont néanmoins invitées à limiter autant que possible cette possibilité en introduisant le nouveau système de paiement avant la fin de ce mois de transition.

2. Acquisition de timbres fiscaux

Vu l'introduction imminente du nouveau système de paiement, il

est recommandé aux communes qui vendent des timbres fiscaux, de limiter l'acquisition de nouveaux timbres.

Elles devront en effet demander elles-mêmes le remboursement des timbres invendus à la fin du mois de transition au Service public fédéral Finances. Vous retrouvez le bordereau pour la demande de remboursement de la valeur des timbres fiscaux sur le website <http://finform.fgov.be>. Le bordereau précité doit être remis au Bureau de Recettes Domaniales et d'Amendes Pénales de Bruxelles :

Bureau de Bruxelles VI
Enregistrement
Rue de la Régence 54
1000 BRUXELLES
Tél. : 02/510 95 20
Fax: 02/510 93 01
e-mail:
bur.enr.bruxelles6@minfin.fed.be

3. Formulaires de demande

La suppression des timbres fiscaux entraîne aussi un certain nombre de modifications du point de vue pratique. Ainsi, les différents formulaires de demande ont été adaptés.

Dès l'introduction du nouveau système de paiement, les souches n'auront plus de sens².

Ceci signifie notamment qu'à partir de 1^{er} janvier 2006, toutes les demandes – pour lesquelles les redevances sont payées autrement que par timbres fiscaux - sont effectuées par des nouveaux formulaires de demande, qui ont été fournis aux communes dans le courant du mois de mai 2005.

Les formulaires anciens ne peuvent être utilisés qu'en cas exceptionnel de paiement au moyen des timbres fiscaux dans le courant de mois de transition janvier 2006.

4. Rétribution des communes pour la délivrance et la gestion des permis de conduire

4.1. Procédure à partir du 1^{er} janvier 2006

Les dépenses encourues par les communes pour la délivrance et la gestion des permis de conduire se-

ront directement compensées par une retenue d'un montant fixe de 3,75 EUR par document délivré.

Ce système permet aux communes de disposer immédiatement de la rétribution qui leur est attribuée, sans devoir introduire une déclaration de créance.

Les communes reçoivent la redevance complète du demandeur et peuvent déduire les sommes qui leur reviennent lors du versement semestriel des redevances au Service public fédéral Finances. Ce versement périodique porte donc sur ce qu'on appelle la « **rétribution nette** », à savoir : la redevance payée par le demandeur, déduction faite de la rétribution (3,75 EUR) allouée à la commune.

Concrètement, dans le courant du mois de janvier et du mois de juillet, les communes paieront par virement au numéro de compte **679-2003008-55** du **Service public fédéral Finances**, les redevances perçues au cours des six mois précédents, déduction faite des sommes qui leur reviennent. Il s'agit du bureau d'enregistrement suivant :

Bureau d'enregistrement
BRUXELLES VI
Rue de la Régence 54
1000 BRUXELLES
Tél. : 02/510.95.20
Fax : 02/510.93.01
e-mail :

bur.enr.bruxelles@minfin.fed.be

Ce virement doit être fait pour la première fois **avant le 31 juillet 2006** pour les redevances perçues entre le 1^{er} janvier 2006 et le 30 juin 2006, et la seconde fois, **avant le 31 janvier 2007** pour les redevances perçues entre le 1^{er} juillet 2006 et le 31 décembre 2006. Les virements suivants seront opérés selon la même périodicité.

4.2. Procédure pour le mois de transition janvier 2006

En ce qui concerne le mois de transition janvier 2006, l'Etat dédommagera les communes pour les frais encourus pour la délivrance et la gestion des permis de conduire, en leur versant une somme fixe de 3,75 EUR par document délivré

2. A savoir, les souches revêtues des timbres fiscaux.

dans le courant de ce mois et **payé au moyen de timbres fiscaux**.

Le remboursement de ces sommes allouées aux communes se fera toujours sur production d'une déclaration de créance et des souches revêtues des timbres fiscaux.

Par conséquent, la commune établira **une déclaration de créance séparée** pour le mois de janvier 2006³.

Le remboursement des sommes dues aux communes sur base de cette déclaration sera effectué début 2007 par un versement sur le compte de la banque DEXIA.

5. Surveillance et contrôle par l'autorité fédérale des sommes retenues par les communes

5.1. Le fichier central des permis de conduire

Le Service public fédéral Mobilité et Transports fournit au Service public fédéral Finances – lors du virement semestriel de la rétribution nette⁴ par les communes – **un aperçu du montant que chaque commune est supposée avoir versé sur base des mouvements dans le fichier central des permis de conduire**.

Si - sur initiative du Service public fédéral Finances – on constate **une disparité** entre les recettes et les sommes estimées dues, le Service public fédéral Mobilité et Transports – Service Permis de conduire - fait une vérification.

Le Service public fédéral Finances est chargé du contrôle du paiement.

Les communes envoient également chaque semestre au Service fédéral Mobilité et Transports un relevé justificatif et tiennent un registre

pour faciliter la vérification des montants versés ainsi que pour compléter le fichier central des permis de conduire par les données qui manquent.

5.2. Relevé justificatif

Les administrations communales établissent deux fois par an, à savoir dans le courant des mois de janvier et juillet, un relevé justificatif pour les documents qui, dans les six mois qui précèdent, ont été soit annulés, soit délivrés mais sans être enregistrés dans le fichier central des permis de conduire. Ceci a lieu pour la première fois au cours du **mois de juillet 2006** pour les documents délivrés entre le 1^{er} janvier 2006 et le 30 juin 2006, et la seconde fois, au cours du **mois de janvier 2007** pour les documents délivrés entre le 1^{er} juillet 2006 et le 31 décembre 2006, et ensuite, selon la même périodicité.

Ce relevé doit être envoyé chaque fois au Service Permis de conduire à l'adresse suivante :

Service public fédéral Mobilité et Transports
Mobilité et Sécurité routière
Direction Sécurité routière
Service Permis de conduire
City Atrium, 5^{ème} étage
Rue du Progrès 56
1210 BRUXELLES

5.3. Registre

Aux fins de conformité, les communes tiendront, dès l'introduction du nouveau système de paiement, un registre selon le modèle déterminé par le Service Permis de conduire.

Le Service Permis de Conduire peut à tout moment demander à consulter le registre communal à titre de contrôle.

5.4. La période de transition janvier 2006 : déclaration de créance

En ce qui concerne le mois de transition janvier 2006, au cours duquel les redevances pourront être acquittées tant par des timbres fiscaux que par d'autres modalités de paiement⁵, une déclaration de créance séparée – duquel le modèle est déterminé par le Service Permis de conduire - sera établie **pour les paiements effectués au cours de ce mois au moyen de timbres fiscaux**.

Cette déclaration doit être envoyée **avant le 31 mars 2006** au Service Permis de conduire à l'adresse susdite.

Dans l'optique du développement et de l'introduction pratique du nouveau système de paiement au niveau des communes, il est souhaitable que les instructions soient suivies.

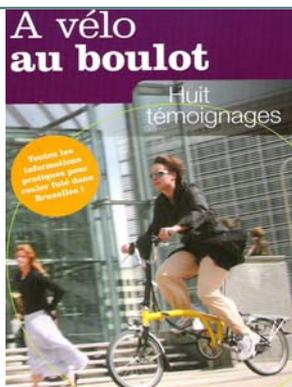
Le SPF Mobilité et Transports (Direction Sécurité Routière – Service permis de conduire) va se concerter avec les fournisseurs des villes et communes dans le cadre de la détermination d'une procédure de suivi des paiements. **Les communes sont invitées à communiquer au Service Permis de conduire si leurs services travaillent en gestion propre afin qu'ils puissent être associés à cette concertation.**

Une deuxième circulaire détaillant la nouvelle procédure de paiement et le suivi des paiements sera transmise aux communes à l'issue de cette concertation.

Contact : maryann.debeuckelaer@mobilit.fgov.be

A vélo au boulot

Ils sont déjà 5.000 à aller travailler à vélo dans Bruxelles ! Parmi eux, 8 cyclistes bruxellois témoignent dans cette brochure de leurs expériences et de leurs motivations. De quoi inspirer et encourager tout un chacun à faire le pas pour les rejoindre. Les auteurs de



cette brochure ont également rassemblé toutes les informations pour permettre aux futurs cyclistes de franchir ce pas en toute sécurité, avec les meilleures chances de succès. A lire d'urgence !

http://www.velo.irisnet.be/fr/velo_entreprise_fr.htm

Contact: pjbertrand@mrbc.irisnet.be

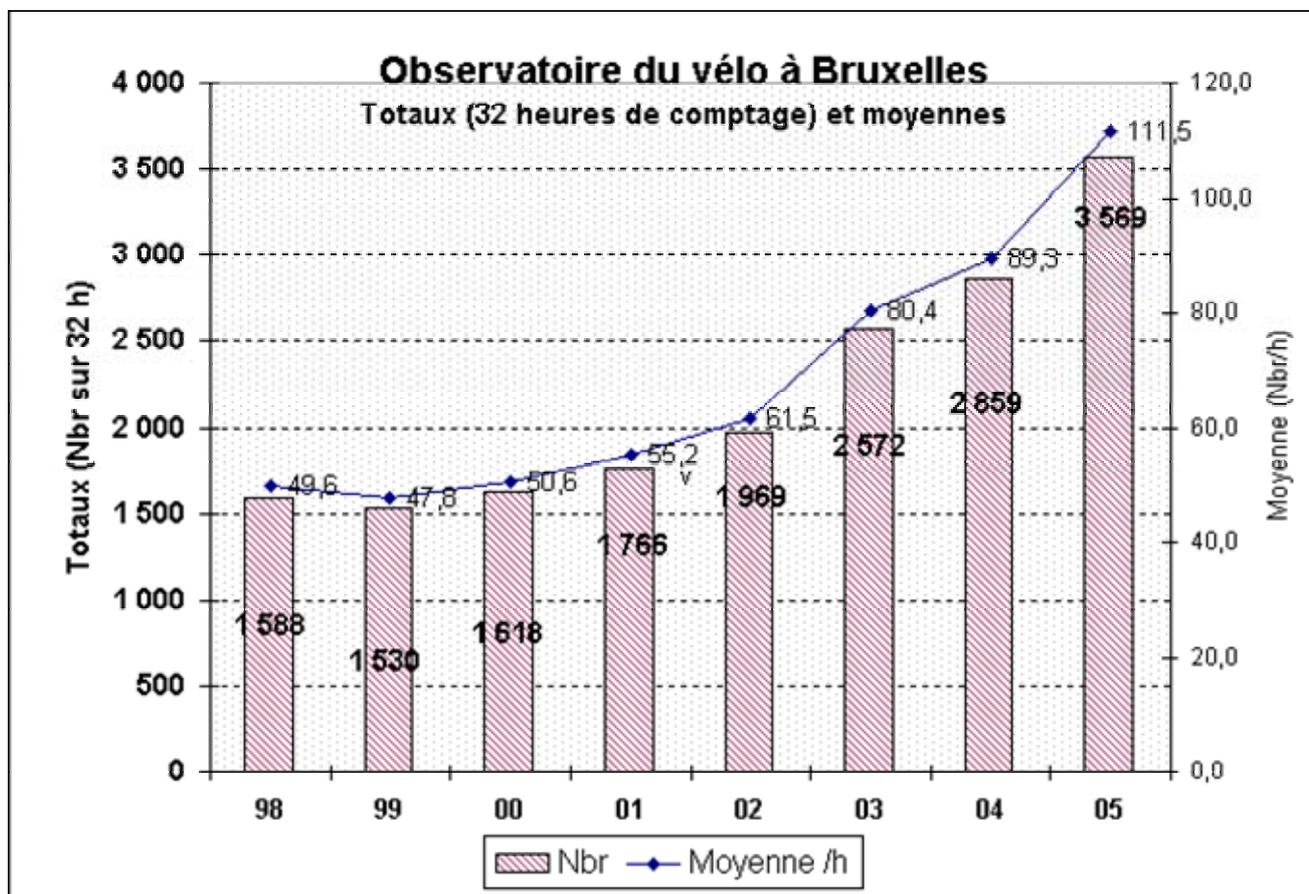
3. Voir point 5.4.

4. A savoir la redevance payée par le demandeur, déduction faite de la rétribution allouée à la commune.

5. A savoir, en espèces, par virement ou par voie électronique.

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Progression du vélo à Bruxelles



L'analyse porte sur 32 heures de comptages (16 en mai, 16 en septembre).

L'augmentation du nombre de cyclistes en 2005 a été de 25%, en 2004 de 11,2% et en 2003 de 30,6%.

Cela veut dire que pour les 16 points de comptage, la moyenne horaire passe de 50 à 112 cyclistes par heure

entre 8 et 9h. En 4 ans (2001-2005), le nombre de cyclistes comptés le matin a doublé.

Ci-dessous les tableaux avec résultats des comptages de mars, mai et septembre 05 (60h de comptages). La moyenne pour septembre 05 était même de 119 cyclistes par heure le matin.

	1998 (32h)		1999 (32h)		2000 (32h)		2001 (32h)		2002 (32h)		2003 (32h)		2004 (32h)		2005 (32h)		Aug-mentati	98-05	00-02	02-04
	Nbr	%																		
Moyenne horaire	49,6		47,8		50,6		55,2		61,5		80,4		89,3		111,5		124,7%	21,7%	45,2%	
Total pour 32h	1588	100	1530	100	1618	100	1766	100	1969	100	2572	100	2859	100	3569	125	124,7%	21,7%	45,2%	
Augmentation annuelle			-3,7%		5,8%		9,1%		11,5%		30,6%		11,2%		24,8%					
Augmentation sur deux ans					1,9%		15,4%		21,7%		45,6%		45,2%		38,8%					
Augmentation sur 6 ans (99-05)															133,3%					

Les 16 points de comptage

1. rue Gerموir / av. de la Couronne
2. Mérode
3. ch. de Wavre / Maelbeek
4. Porte de Schaerbeek
5. Cerisiers / Rodebeek / Reyers
6. Rond-Point de l'Université
7. Porte d'Anvers
8. Loi / Colonie / Royale
9. ch. de Gand / Canal (Porte de Flandre)
10. Woluwe / Hymans / Vandervelde
11. Souverain / Hermann Debroux
12. place Philippe Werrie
13. P. Paepsem / Q. Biestbroeck
14. Pont Van Praet
15. Place Stéphanie
16. Washington / Waterloo

Pour plus d'info:

Trois documents sont disponibles sur le site de Pro Velo en attendant le rapport 2005 prévu pour février-mars 06.

<http://www.provelo.org/Etudes/etudes-publications.htm>

- [Observatoire bruxellois du vélo, études statistiques \(2001\)](#) : 25 pages, format Acrobat : 552 Ko
- [Observatoire bruxellois du vélo \(2003\)](#) : 2 pages, format Acrobat : 247 Ko, article extrait du Moniteur de la Mobilité
- [Observatoire bruxellois du vélo, \(2004\)](#) : 14 pages, format Acrobat : 795 Ko

Pro Velo Bruxelles - Brussel
Maison des Cyclistes - Het Fietsershuis
Luc Coveliers
rue de Londres 15 Londenstraat
1050 Bruxelles / Brussel
Tél : 02/517.17.64
Email : l.coveliers@provelo.org
www.provelo.org

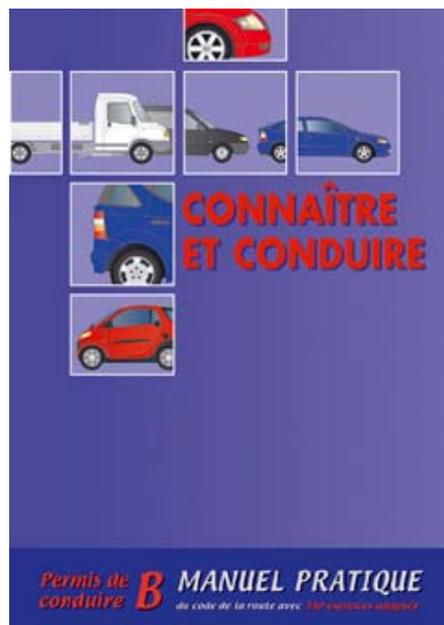
Lu pour vous... **Connaître et conduire : manuel pratique - permis de conduire B**

Par Caelen Erik (AVCB)

"Connaître et Conduire" est un éditeur limbourgeois bien connu par les écoles de conduite. En effet, le *manuel pratique "Connaître et conduire - Permis de conduire B"* a déjà aidé beaucoup de jeunes dans leur préparation à l'examen théorique permettant l'obtention du permis de conduire.

Ce qui est moins connu, c'est que ces manuels sont également utilisés par les fonctionnaires de police et les conseillers en mobilité pour rafraîchir leurs connaissances relatives au code de la route. En effet, le manuel ne se limite pas à donner un aperçu du code de la route, mais il le commente également.

Le manuel se compose de cinq parties. La première partie analyse les notions de base, le conducteur, le véhicule et la voie publique. La deuxième partie se concentre sur les marques routières, les signaux routiers, les signaux lumineux et les agents qualifiés. La troisième partie aborde les règles de priorité et la vitesse, tandis que les mouvements et manœuvres, l'usager faible et les autoroutes sont pris sous la loupe dans la quatrième partie. Enfin, la dernière partie met l'accent sur l'éclairage et la signalisation, le chargement, l'arrêt et le stationnement et les accidents de roulage.



Le code de la route est régulièrement revu et/ou complété. C'est pourquoi cette publication est mise à jour presque annuellement. La dernière édition est sortie des presses en septembre dernier. Pour les professeurs dans les écoles de police ou les centres de formation pour les conseillers en mobilité, un cd-rom est disponible.

Ce cd-rom contient une présentation Powerpoint qui peut servir d'appui aux cours. L'avantage de cette présentation est que le professeur n'est pas obligé de suivre l'ordre des thèmes comme abordés dans l'ouvrage. Ainsi, l'instructeur est libre de choisir la partie adéquate pour son public: s'il fait une formation pour les gestionnaires de la voirie, par exemple, il peut sélectionner la rubrique "signaux routiers" dans le menu.

Le manuel coûte environ 10 euros (en fonction du nombre d'exemplaires commandés). Le cd-rom est disponible sous forme d'abonnement: celui-ci coûte 250 euros pour la première année et 125 euros pour les mises à jour annuelles.

"Connaître et Conduire - Manuel pratique - Permis de conduire B", éd. Connaître et Conduire (sa), Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder, tél.: 011/45.29.15, e-mail info@connaitreconduire.be, web: www.connaitreconduire.be

Car-sharing : le cap des 1000 clients a été franchi

Par Philippe Barette (AED)

En 2002, la Région a conclu une convention pour une durée de trois ans avec la STIB visant le développement et la mise en exploitation d'un service car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale. Pour développer ce service de car-sharing, la

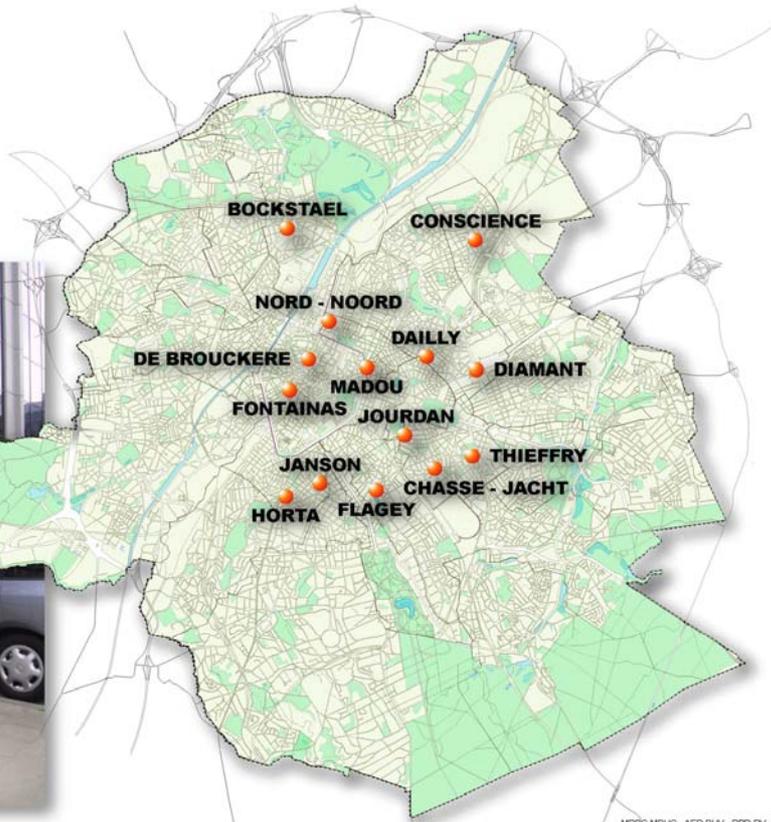
Opel Zafira. Au 15 octobre 2005, 40 voitures étaient en service. Pour fin 2005, la convention prévoit la mise en service de 74 véhicules.

Bruxelles comptait au milieu du mois d'octobre 2005, 1000 abonnés dont une centaine étaient des entreprises. En moyenne, une voiture

est créée à 50% par la Région et à 50% par la STIB. Les médias suivants sont prévus : affichage dans et sur les véhicules de la STIB, journaux, affichage en rue, spots radio, leaflet et mailing aux entreprises.

La convention entre la Région et la STIB arrivant à son terme, la Région

CARSHARING



MRBC-MBHG - AED-BLUV - DPO-DV - 2010/2005

STIB a créé, avec Optimobil (société regroupant Taxistop, asbl spécialisée dans la gestion de la mobilité, et Cambio, opérateur allemand de car-sharing), une filiale dénommée Optimobil Bruxelles, dont le nom commercial est Cambio.

Les premières stations sur le territoire de la région bruxelloise ont été inaugurées le 22 mai 2003. Au 15 octobre 2005, 14 stations étaient ouvertes ; elles figurent sur la carte ci-dessus. L'objectif est d'arriver à 17 stations réparties dans la Région de Bruxelles-Capitale pour la fin 2005.

Deux à quatre véhicules sont disponibles dans chaque station parmi les modèles suivants : Opel Corsa, Opel Combo, Opel Astra break et

de car-sharing est donc partagée entre 25 utilisateurs. Sur base des derniers mois, les voitures ont été réservées en moyenne près de 1.000 fois par mois et le taux d'utilisation des véhicules est de 36%.

Avant la mise en service de nouveaux véhicules et l'ouverture de nouvelles stations, le souhait est d'augmenter le nombre de clients. A cette fin, la Région aide actuellement financièrement Taxistop à réaliser une campagne de promotion du car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale. La campagne, bilingue, est finan-

a souhaité réaliser un audit externe de Cambio. Cet audit avait pour but, d'une part, d'évaluer le fonctionnement de Cambio depuis sa création et, d'autre part, d'adresser des recommandations aux différents partenaires pour l'exploitation future du service. L'audit a été réalisé par

Price Waterhouse Coopers durant le mois de septembre 2005. Les premières recommandations de cet audit portent

Les entreprises aussi peuvent recourir aux véhicules de car-sharing pour leurs déplacements professionnels. A Bruxelles, 100 abonnements sont détenus par des entreprises.

sur les matières suivantes :

- ♦ Modifier le code de la route (essentiellement le stationnement) pour prendre en compte le car-sharing (ce qui devrait être

réalisé au niveau fédéral pour le printemps 2006) ;

- ◆ Rédiger une convention standard pour l'ouverture de chaque station. Cette convention, passée entre Cambio, la Région et la commune, définira les obligations et les droits de chaque partie. Cela permettra de suivre un plan d'actions uniforme à chaque ouverture de station ;
- ◆ Réaliser une étude de benchmarking du développement du car-sharing dans d'autres villes afin d'élaborer un nouveau plan de développement du car-sharing en Région de Bruxelles-Capitale pour la période 2006-2010 ;
- ◆ Préciser le rôle de la STIB en matière de car-sharing (promotion, abonnement combiné STIB-Cambio ...) dans le contrat de gestion de la STIB qui sera établi pour la période 2006-2010.

Le car-sharing ? Pour qui ?

Globalement, on peut considérer que le partage de voitures est idéal pour les personnes ne roulant pas fréquemment en voiture mais qui en ont sporadiquement besoin. Donc, certainement pas pour une utilisation journalière de et vers le travail, mais plutôt pour faire des courses, pour une excursion ou pour un week-end. A la différence de la voiture privée dont les coûts fixes sont élevés et les coûts variables proportionnellement faibles, le car-sharing est une formule « pay as you drive » qui amène l'utilisateur à prendre conscience « quotidiennement » du coût de l'utilisation de la voiture et donc à comparer et à choisir pour chaque déplacement le(s) mode(s) le(s) plus approprié(s) : train, transport urbain, voiture, vélo, marche.

Le car-sharing ? Combien ça coûte ?

Deux formules tarifaires sont possibles. Le tarif « Start », avec des frais d'activation et un abonnement mensuel peu coûteux et des frais d'utilisation plus élevés est idéal pour les personnes utilisant peu la voiture. Le tarif « Bonus » propose une participation financière et un abonnement mensuel plus coûteux et des frais d'utilisation avantageux. A titre d'exemple, pour le tarif « Start », les frais d'activation sont de 33 euros (à payer une seule fois), l'abonnement mensuel est de 3,3 euros et l'usage de la voiture est facturé 2 euros de l'heure et 0,32 euros par kilomètre. Un module de simulations des coûts d'une voiture personnelle et d'une voiture partagée est disponible sur le site internet de Cambio.

Pour toute information complémentaire :

Cambio Bruxelles
Rue Fossé-aux-Loups, 28
1000 Bruxelles
tél : 02/227.93.01
www.cambio.be
bruxelles@cambio.be

Ir. Claude Van Rooten, Directeur général (Centre de Recherches routières)

Positionner correctement les feux et panneaux de signalisation, les marquages routiers, en intégrant tous les aspects de la réglementation, les nouvelles conceptions de la sécurité routière, les spécificités de chaque site est un art ... et l'art est difficile.

Pour aider les gestionnaires de voirie, le Centre de Recherches routières (CRR), via sa Division "Sécurité – Gestion de la Route", a pris l'initiative de réunir autour de la table les experts en signalisation routière des ministères concernés et des organisations ou institutions de recherche les plus concernées par cette matière.

Nous avons pu compter sur une collaboration exemplaire de tous les membres du groupe de travail et nous voulons encore une fois remercier très chaleureusement nos partenaires.

L'ouvrage "Code du gestionnaire illustré" téléchargeable gratuitement sur le site du CRR est le fruit des nombreuses heures de discussions animées et passionnées entre ces experts, conscients de ce qu'une bonne signalisation routière peut apporter à la sécurité des usagers de la route.

Car au-delà de faciliter la tâche des gestionnaires de voirie, ce travail ambitionne bien sûr une contribution

Le Code du gestionnaire illustré

à la réduction du nombre de victimes de la route.

Le Code du gestionnaire illustré n'a pas pour objet de se substituer à la réglementation que les gestionnaires de voirie se doivent de connaître et d'appliquer dans tous les cas. Son statut est celui de recommandations.

Soumettant cet ouvrage à la pratique quotidienne, il vous viendra probablement des idées pour l'améliorer. Peut-être aussi aurez-vous un autre point de vue que les auteurs sur certains aspects évoqués. Nous vous engageons dans tous les cas à en faire part à la Division "Sécurité – Gestion de la Route" du Centre de Recherches routières qui est à votre service pour vous assister et relayer auprès du groupe de travail, qui reste en activité, les questions que vous soumettez.

Nous espérons aussi que l'ouvrage ici présenté constituera la pierre angulaire de la formation des futurs gestionnaires de voirie. Le Centre de Recherches routières organise régulièrement de tels cycles de formation ou y contribue.

En matière de signalisation routière, le Centre de Recherches routières peut aussi apporter son expertise aux villes et communes et à d'autres administrations

ou aux bureaux d'études pour les aider à rationaliser la signalisation en place. Le cas échéant, nous vous invitons à prendre contact à ce sujet avec la Division "Sécurité – Gestion de la Route".

Bon travail à tous.

Le Code du gestionnaire illustré est téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.crr.be/pdf/codegest.pdf>

Contact : jp.vandewinckel@brrc.be



Source : <http://www.crr.be/crr/f00-00.php>

Les plans et les conventions de mobilité : le point de vue des communes

Par Sylvie Smoos, Conseiller juridique, et Tom De Schutter, Chef du Service Mobilité, Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW).

Erik Caelen, Responsable Mobilité, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB).

Erwin Debruyne, Chargé de mission – Mobilité et Gestion routière, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

La mobilité est une préoccupation croissante des pouvoirs locaux. Plusieurs enjeux fondamentaux y sont en effet intimement liés: sécurité routière, qualité de la vie (pour laquelle la congestion ou la pollution automobile sont de graves atteintes), attractivité économique ou encore équité sociale quant aux capacités de déplacements (qui sont intimement liées aux questions d'accessibilité).

Ces enjeux multiples et importants amènent les villes et communes belges à développer des outils, en partenariat avec les autorités régionales, pour gérer au mieux la mobilité et l'accessibilité de leur territoire: ce sont les plans communaux de mobilité et les mobiliteits-convenant.

Les démarches de gestion de la mobilité et de l'accessibilité locales

sont relativement nouvelles. Les cadres légaux de celles-ci le sont encore plus. Certaines conclusions peuvent cependant déjà être dégagées quant aux démarches et aux effets de celles-ci.

La situation en Région wallonne

Le plan communal de mobilité est un instrument de gestion de la mobilité dans les communes. Les expériences menées jusqu'à présent ont mis en évidence ses forces, parmi lesquelles on retrouve la démarche participative et le caractère souple du document, capable de s'adapter aux circonstances, spécificités et problématiques locales. Le plan communal de mobilité est donc devenu, depuis les premières expériences-pilotes menées en 1996, l'outil par excellence de gestion de la mobilité dans les communes wallonnes quelles que soient leur taille et leurs caractéristiques, urbaine ou rurale.

Le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2005, renforce le dispositif des plans commu-

naux de mobilité et crée un nouvel outil de gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération urbaine: le plan urbain de mobilité.

Le plan urbain de mobilité

Celui-ci a une valeur indicative et a pour objectifs d'organiser les **éléments structurants** de la mobilité à l'échelle d'une agglomération urbaine, de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité et de coordonner tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité.

Le plan communal de mobilité est "un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune"

Le PUM ne remplace en aucune manière le PCM, il servira de cadre de référence pour les

plans communaux de mobilité qui ont été adoptés précédemment par les communes du bassin urbain concerné ainsi que pour celles qui vont entrer dans la démarche.

Le PUM est élaboré par le **Gouvernement wallon**. Le plan est réalisé en **concertation avec les communes** de l'agglomération urbaine concernée et la CRAT (Commission régionale de l'Aménagement du Territoire) est régulièrement informée de l'avancement des travaux.

Le PUM sera adopté par le Gouvernement si la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant **au moins les deux tiers de la population** a émis un avis favorable. Si un certain nombre de communes représentant au moins un tiers de la population donne un avis défavorable, le Gouvernement wallon devra revoir son PUM et les propositions qu'il contient.

Les plans communaux de mobilité

Le plan communal de mobilité (ci-après PCM) est "un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une commune".

Il est toutefois possible pour des communes contiguës d'élaborer **conjointement** leur PCM, le cas échéant avec le même auteur de projet. Le projet d'arrêté du Gouvernement wallon relatif au financement de l'élaboration et de la mise en oeuvre de plans communaux de mobilité et de plans de déplacements scolaires prévoit que si le groupement de communes est jugé pertinent par le Ministre ayant en charge la mobilité, le montant maximum de la subvention prévue sera multiplié par le nombre de communes groupées.

Le décret précise que le PCM a une **valeur indicative** pour la commune, ce qui signifie que la commune, en adoptant son PCM, se donne une ligne directrice quant aux choix et options qui s'offrent à elle; si elle désire s'en écarter, elle le pourra mais elle devra motiver son choix.

Le PCM a comme objectifs d'organiser les éléments structurants de la mobilité **à l'échelle de la commune** et de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité.

Le PCM doit contenir au minimum trois parties:

1. un diagnostic de la mobilité sur le territoire communal

mettant notamment en évidence les enjeux et les dysfonctionnements majeurs en matière de mobilité;

2. les objectifs à atteindre en matière de déplacements des personnes et des marchandises et d'accessibilité pour chacun des modes de déplacement et les priorités à assurer;
3. les mesures et recommandations à entreprendre concernant, notamment, la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier, le développement des modes de déplacement les moins polluants, la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route, les mesures visant à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, l'amélioration de la qualité du cadre de vie, les mesures destinées à assurer la planification optimale et coordonnée des investissements et, enfin, des recommandations sur l'aménagement du territoire visant à limiter le volume global de déplacements.

La réalisation d'un PCM est une démarche participative. Ainsi, assistée d'une commission régionale de suivi, spécifique pour chaque PCM, la commune doit soumettre à plusieurs reprises le document à la CCAT, ou à défaut la CLDR, qui peuvent à tout moment formuler des suggestions qu'ils jugent utiles. A mi-parcours de l'élaboration, une phase d'information de la population est organisée sur base d'une synthèse du diagnostic et des objectifs généraux du projet. Une fois le projet approuvé par le conseil communal, celui-ci est soumis à une **enquête publique** et à l'avis de la CCAT ou de la CLDR.

Une fois le plan approuvé, la mise en oeuvre des actions prioritaires peut alors commencer. Obligation est faite au collège des bourgmestre et échevins de transmettre chaque année au conseil communal ainsi qu'à la commission de suivi et à la CCAT, ou à défaut à la CLDR, un rapport d'évaluation destiné à apprécier l'avancement du PCM et les modifications éventuelles à y apporter.

Des **subventions** peuvent être accordées par le Gouvernement pour l'élaboration et la mise en oeuvre d'un PCM.

Les communes qui élaborent ou révisent globalement un PCM peuvent obtenir une subvention **représentant 75 %** des honoraires de l'auteur de projet ou de la charge du personnel communal relatif à l'élaboration du PCM si une ou plusieurs personnes sont spécifiquement affectées à ce projet, dont au moins un conseiller en mobilité, pour un montant maximum de 200.000 euros.

Deux conditions cumulatives sont nécessaires pour l'octroi des subventions à savoir:

- ◆ l'existence d'une commission consultative en aménagement du territoire ou, le cas échéant, d'une commission locale de développement rural et;
- ◆ la présence d'un conseiller en mobilité au sein de l'administration communale.

On constate ainsi que le dynamisme participatif existant au travers des CCAT ou des CLDR est exploité par le décret ce qui permet une rationalisation des instruments de participation et évite la multiplication des commissions communales. Toutefois, l'Union des Villes et Communes de Wallonie regrette que l'existence d'une de ces commissions soit une condition nécessaire pour obtenir une subvention et qu'il n'y ait pas de place pour les commissions communales de mobilité qui existent dans certaines communes.

Le décret prévoit explicitement en son article 23, par. 3 l'octroi d'une subvention pour l'engagement ou le maintien de l'engagement d'un conseiller en mobilité. Toutefois, actuellement, la hauteur des budgets ne permet l'octroi de cette subvention qu'aux communes de plus de 50.000 habitants. L'Union des Villes et Communes de Wallonie plaide pour que les budgets soient augmentés pour qu'une telle subvention soit accessible à toutes les communes wallonnes.

*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 commu-

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	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	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	plibert@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

Par ailleurs, des financements communaux complémentaires peuvent être alloués aux communes qui disposent d'un PCM adopté ou révisé globalement depuis moins de douze ans. Ces subventions seront égales à 75 % du montant du projet avec un montant maximal qui varie selon le nombre d'habitants de la commune: le montant est limité à 150.000 euros pour les communes inférieures à 10.000 habitants, à 200.000 euros pour les communes de 10.000 à 50.000 habitants et à 250.000 euros pour les communes de plus de 50.000 habitants. Pour ce faire, les projets susceptibles d'obtenir la subvention doivent répondre à certaines conditions:

- être inscrits en ordre utile dans le PCM adopté,
- viser à favoriser la convivialité entre les différents modes de déplacements, à faciliter le développement des transports publics, de la voiture partagée, etc.

On notera qu'une troisième condition est expressément prévue dans l'arrêté du Gouvernement mettant en œuvre le décret; ainsi, on peut lire à l'article 12, par. 1^{er}, 3^o que les projets doivent répondre à la condition qu'ils "ne sont pas inclus ou n'ont pas été retirés du programme triennal des travaux". En d'autres termes, l'arrêté du Gouvernement

oblige la commune à faire un choix entre le budget des travaux subsidiés et le budget des PCM. En effet, un financement complémentaire ne sera pas alloué aux projets qui sont déjà subventionnés par les travaux subsidiés. De même, la commune ne

pourra pas "retirer" de son programme triennal des travaux, des projets pour les faire subsidier via le budget PCM. Une fois, la "voie travaux subsidiés" choisie, celle-ci doit être poursuivie jusqu'au bout. Toutefois, si le Gouvernement n'a pas

« La participation citoyenne est renforcée, avec l'organisation d'enquêtes publiques, ce qui pourra permettre une meilleure appropriation du PCM par les citoyens, le dépassement du phénomène NIMBY et une meilleure participation aux changements de comportement ».

donné son accord pour l'inscription d'un projet dans le programme triennal, la commune pourra reprendre ce projet et solliciter une

subvention via le budget spécifique PCM. On peut, ainsi, constater que les subventions prévues pour les PCM sont subsidiaires aux subventions des travaux subsidiés.

Il est important de noter qu'aucune promesse de subvention ne sera ac-

cordée si on constate un retard supérieur à 50 % du calendrier de réalisation d'un projet relatif à une subvention attribuée l'année budgétaire antérieure.

L'Union des Villes et Communes de Wallonie plaide pour que les budgets alloués aux financements des actions issues du PCM soient augmentés et que les montants maximums prévus dans l'arrêté puissent être supprimés. De plus, il serait souhaitable qu'une fois le montant global augmenté, un droit de tirage soit prévu ce qui permettrait aux communes de planifier au mieux la mise en oeuvre de leur PCM.

Conclusion

Le plan communal de mobilité constitue un document souple pour la gestion de la mobilité au sein des communes wallonnes.

La procédure de suivi donnant la possibilité de réviser le plan lorsque la commune le juge nécessaire, permet au plan de mobilité d'être un document de planification évolutif.

La participation citoyenne est renforcée, avec l'organisation d'enquêtes publiques, ce qui pourra permettre une meilleure appropriation du PCM par les citoyens, le dépassement du phénomène NIMBY et une meilleure participation aux changements de comportement.

En termes de planification, le PCM est un document particulièrement important pour doter la commune d'une vision prospective de sa mobilité à moyen terme.

Le processus pourrait cependant être utilement renforcé pour ce qui concerne la mise en oeuvre des actions qui sont inscrites dans les plans communaux de mobilité. Les budgets, certes importants, dévolus à la mise en oeuvre des projets, ne sont en effet pas suffisants pour répondre dans des délais raisonnables à l'attente d'une meilleure organisation de la mobilité, créée dans le chef des citoyens lors de la participation citoyenne dans le cadre de l'élaboration du plan communal de mobilité, et dans le chef des près de 90 communes wallonnes inscrites dans la démarche.

La situation en Région flamande: la convention de mobilité

Dans les années 90, une prise de conscience progressive du caractère fondamental des défis en matière de mobilité s'opère en Région flamande. Les embouteillages s'allongeaient, le nombre d'accidents demeurait préoccupant, la qualité de vie dans bon nombre de noyaux urbains était sérieusement menacée

« Par la mise en oeuvre de conventions de mobilité, on souhaite accroître la sécurité routière, améliorer la qualité de vie en organisant la circulation routière et maîtriser la demande de transports ».

par une circulation quotidienne excessive, la pollution de l'air augmentait... Conjointement à l'introduction du principe de développement durable, l'idée de donner une nouvelle orientation de la politique de mobilité prenait de l'essor. Ce constat aboutit à la proposition d'une politique intégrée de mobilité urbaine via des conventions. Ainsi, la convention de mobilité fut créée en 1996. Elle fut consacrée dans le décret relatif aux conventions de mobilité du 20 avril 2001.

Quel est le but de la convention de mobilité ?

Par la mise en oeuvre de conventions de mobilité, on souhaite accroître la sécurité routière, améliorer la qualité de vie en organisant la circulation routière et maîtriser la demande de transports. On tente d'atteindre ces trois objectifs par le biais d'une réorganisation spatiale et une accessibilité (plus) sélective en voiture conjuguée à une accessibilité accrue aux moyens de transport alternatifs et à leur renforcement.

Pour arriver à une mobilité durable, la Flandre doit inverser la tendance de manière volontariste et ne peut se contenter de répondre à la demande. Le point de départ de cette démarche est une politique de mobi-

lité multimodale intégrée dans le "Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen" (RSV), qui est traduite dans le "Mobiliteitsplan Vlaanderen".

La convention de mobilité est une conséquence logique de la politique flamande de mobilité, mais il va de soi qu'un bon plan de mobilité communal constitue également – tout particulièrement pour les communes – une aide

considérable dans la mise en place d'une politique communale de mobilité, pour laquelle la commune dispose de compétences fortes, notamment pour ce qui concerne la sécurité routière, le développement d'un réseau local de pistes cyclables, etc. Pour les communes, le plan de mobilité constitue également un cadre qui leur permet d'expliquer, de

communiquer et de défendre leur politique auprès de la population. La convention de mobilité constitue donc l'instrument de base pour la mise en oeuvre d'une politique de mobilité durable en Flandre.

Qui sont les partenaires de la politique en matière de conventions ?

Une voie régionale passant par le centre d'un village, le développement d'un réseau de pistes cyclables, un bus pris dans un embouteillage sur un axe central, ... avant même de s'en rendre compte, les communes, les villes, les provinces, De Lijn et la Région flamande sont présentes sur leurs terrains réciproques par le biais de leurs politiques de mobilité. Il est donc indiqué qu'elles fassent concorder leurs plans et mesures respectives afin de pouvoir mener une politique cohérente. Lorsque les partenaires concernés par la politique de mobilité collaborent, se concertent et prennent des engagements (et les concrétisent par le biais d'une convention), elles peuvent mettre en oeuvre les moyens disponibles de manière coordonnée en vue d'une approche intégrée, systématique et multimodale des problèmes de mobilité. Etant donné que le bud-

get disponible pour l'infrastructure routière est limité, tous les investissements doivent s'effectuer de manière ciblée. Lorsque les Régions et les communes orientent leurs actions dans la même direction, l'efficacité de leurs investissements routiers augmente.

Aussi, la convention de mobilité prévoit une collaboration structurée entre:

- ◆ la Région flamande (compétente pour ses routes régionales, l'aménagement du territoire et la dotation à De Lijn);
- ◆ les autorités communales (compétentes en matière d'aménagement du territoire au niveau local et de politique de stationnement, gestionnaires du réseau routier communal et disposant d'une compétence de police);
- ◆ le cas échéant également les Provinces (compétentes pour les voies provinciales);
- ◆ de Lijn (compétente pour l'exploitation et les investissements en matière de transports urbains et régionaux);
- ◆ d'éventuels "tiers" (c.-à-d. écoles, entreprises, organisations, ...) qui signent la convention.

Plusieurs communes peuvent également conclure conjointement une convention de mobilité.

Qu'est-ce donc au juste qu'une telle convention de mobilité ?

Une convention est un accord entre les partenaires concernés, conclu en vue d'atteindre un résultat préalablement défini. Evidemment, cet accord est un compromis. La commune doit pouvoir présenter un plan de mobilité communal approuvé par la Région flamande, c'est-à-dire déclaré conforme, avant que la Région ne réalise des projets relatifs aux voies régionales sur le territoire de cette commune.

La convention de mobilité se compose d'une convention-mère assortie d'un ou de plusieurs 'modules' (repris sous un module central).

La convention-mère

La convention-mère fixe les engage-

ments de caractère général. En d'autres termes, il s'agit de la déclaration d'intention des partenaires signataires de collaborer en vue d'une approche systématique et multimodale des problèmes de mobilité au profit de la (des) commune(s) concernée(s). Pour apporter son soutien, la commune s'engage à élaborer un plan communal de mobilité. Bien entendu, cela s'effectue en concertation avec les autres partenaires. Pour l'établissement du plan de mobilité, la commune peut d'ailleurs se voir octroyer un subside (via le module 1, voir ci-dessous). La convention-mère stipule également qu'une commission communale d'encadrement (gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)) doit être créée. La GBC est un forum de réflexion destiné à préparer les prises de décision autour de la convention. Concrètement, la GBC assure la préparation et le suivi du plan de mobilité communal et accompagne également la préparation des dossiers de projet qui relèvent de la convention. Tous les acteurs et partenaires locaux de la convention siègent dans la GBC.

Afin de ne pas encourager des solutions ad hoc et l'improvisation, la convention-mère prévoit que les projets futurs feront l'objet d'une évaluation et d'un retour d'expérience vers les initiateurs de la convention-mère et du plan de mobilité local. Cette évaluation est effectuée par la Commission provinciale d'Audit (provinciale auditcommissie (PAC)); l'auditeur présent rédigera un rapport contenant des recommandations à l'intention du Ministre de la Mobilité. Les représentants provinciaux des partenaires de la convention siègent au sein de la PAC.

Le relais vers les communes est assuré par une dizaine de fonctionnaires de l'Administration flamande des Routes et de la Circulation (Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer) affectés à cette tâche à plein temps.

Le plan de mobilité

Après signature de la convention-mère, l'autorité locale s'engage à élaborer un plan de mobilité qui est une vision prospective de la politi-

que communale de mobilité. L'élaboration du plan de mobilité passe par les phases suivantes:

- ◆ la phase d'orientation, durant laquelle l'on réalise un inventaire et une synthèse des études et des plans existants, on dresse un tableau de la vision des différents acteurs, on fait une description et une analyse des problèmes de mobilité et on définit les études à venir. Il en résulte une note d'orientation;
- ◆ la phase d'établissement du plan. D'abord, des études complémentaires sont éventuellement effectuées. Ensuite, un scénario tendance et un ou plusieurs scénarios de développement alternatifs axés sur la mobilité durable sont élaborés et évalués. Cette phase débouche sur une note de synthèse.
- ◆ la phase d'élaboration du plan de politique. L'on opère un choix parmi les scénarios. Ce choix est concrétisé dans un plan de politique qui énonce les lignes de force des domaines d'actions ainsi que les responsabilités des acteurs politiques. Les mesures à prendre par les partenaires sont reprises dans un programme d'actions. Les actions sont classées en fonction du degré de priorité et de la durée de manière à hiérarchiser la mise en oeuvre;
- ◆ une fois que le plan de mobilité est finalisé, la mise en application des choix politiques opérés peut débuter. La mise en œuvre de la convention fait l'objet d'une phase d'évaluation. Il n'existe pas de directives claires quant au moment et à la méthode de cette évaluation. Toutefois, il va de soi que les communes, dans lesquelles des projets d'envergure ont été mis en œuvre, examinent quels impacts ceux-ci ont sur le plan de mobilité initial et, s'il y a lieu, apportent des modifications. Des compléments peuvent également être souhaitables, par exemple un volet stationnement, un volet spécifique sécurité routière, etc.

Le plan communal de mobilité constitue donc le cadre d'actions pour les communes en matière de mobilité. Ces actions sont reprises dans les modules.

Le système des modules

Une commune ayant signé la convention-mère, peut (en fonction des besoins) conclure des avenants (modules). Il existe trois types de modules.

1. La première catégorie comprend des modules déterminant le financement et le planning. Le module 1 fixe le subventionnement et l'encadrement de la commune lors de l'établissement du plan de mobilité (2/3 des frais d'étude ainsi que d'éventuels frais de personnel). Le module 19 fixe le subventionnement de la réalisation d'une étude relative à une route régionale ayant une fonction de liaison supra-locale ou régionale (2/3 des frais d'études).
2. La deuxième catégorie se compose de modules relatifs à l'infrastructure et/ou aux transports en commun. Le nombre de modules pouvant être conclus dans le cadre d'une convention n'est pas préalablement déterminé. Grâce à la structure modulaire de la convention, cela ne pose pas de problème. De nouveaux modules (projets) peuvent à tout moment être annexés à la convention-mère via un module central.
3. La troisième catégorie comprend des modules qui fixent le subventionnement de projets d'infrastructure ou de mesures d'encadrement. Ainsi, le module 13 règle le subventionnement de l'aménagement de pistes cyclables le long des voies régionales par l'autorité locale et le module 15 le subventionnement de projets autour des mesures d'encadrement. Cette troisième catégorie peut être combinée avec la deuxième et est également rattachée à la convention-mère via un module central.

Les modules spécifiques relatifs à la réalisation de projets sont rattachés via un module central. Chaque module central se compose d'une page introductive comportant quelques dispositions générales ainsi que un ou plusieurs modules (par ex. le module relatif au réaménagement des abords des écoles peut être combiné avec le module relatif à l'aménagement de pistes cyclables). Le module central, quant à lui, est signé par toutes les parties concernées. Grâce à l'existence de ces modules, une approche sur mesure est possible et les projets peuvent être considérés intégralement. En effet, il serait insensé de réaliser des projets isolés, sans que ceux-ci ne s'inscrivent dans la vision globale de la mobilité de la commune concernée. Les projets particuliers doivent s'articuler autour du plan communal de mobilité.

Pour la Région flamande, les conventions vont souvent de pair avec un engagement en vue de l'exécution d'un projet d'investissement. L'autorité locale s'engage à entreprendre des démarches et des actions concrètes afin d'accroître l'efficacité du projet d'investissement. De Lijn sera également impliqué dans bon nombre de

Les 19 modules actuels sont les suivants:

- Module 1 : soutien d'activités de planning stratégique que dans le cadre de la convention de mobilité;
- Module 2 : aménagement de routes de contournement et d'autres nouvelles voies de liaison;
- Module 3 : réaménagement de voiries régionales en agglomération;
- Module 4 : éclairage public dans les voiries régionales en agglomération;
- Module 5 : mesures antibruit le long des voies régionales;
- Module 6 : promotion de la propreté sur les voies régionales;
- Module 7 : fourniture d'informations concernant les transports en commun;
- Module 8 : aménagement de lignes de bus ou de tram en site propre;
- Module 9 : augmentation de l'offre de transports en commun;
- Module 10 : subventionnement du réaménagement des abords des écoles;
- Module 11 : aménagement de nouvelles pistes cyclables de liaison le long des voies régionales;
- Module 12 : aménagement de nouvelles pistes cyclables de liaison – en site propre – le long des voies communales ou provinciales;
- Module 13 : subventionnement de nouvelles pistes cyclables de liaison le long des voies régionales;
- Module 14 : aménagement ou réaménagement d'une infrastructure de désenclavement en vue d'améliorer l'accessibilité de zones spécifiques d'activité commerciale en gestion privée ou publique;
- Module 15 : subventionnement de mesures d'encadrement en vue de soutenir une politique de mobilité locale durable;
- Module 16 : réaménagement de tronçons qui ne peuvent pas être considérés comme des voiries régionales en agglomération;
- Module 17 : éclairage public de carrefours et de tronçons qui ne peuvent pas être considérés comme des voiries régionales en agglomération;
- Module 18 : réaménagement de carrefours particuliers et de passages pour piétons particuliers en dehors de l'agglomération;
- Module 19 : subventionnement de la réalisation d'une étude relative à une route régionale de liaison supra-locale ou régionale.

projets. En effet, les transports en commun doivent venir s'insérer de manière optimale dans l'infrastructure routière.

Convention de mobilité: condition nécessaire mais insuffisante à l'exécution du projet

Il existe un lien étroit entre le programme d'actions de l'Administration des Routes et de la Circulation (Administratie Wegen en Verkeer (AWV)) et la conclusion de conventions de mobilité. En effet, l'exécution de projets d'infrastructure par la Région flamande est liée à la volonté, dans le chef des autorités locales, de conclure une convention de mobilité. De toute évidence, cela apporte une nuance importante à la notion de conclusion "volontaire" de ladite convention.

La conclusion d'une convention de mobilité est une condition nécessaire mais **non** suffisante pour l'exécution d'un projet d'infrastructure. En effet, l'AWV se réserve le droit de déterminer annuellement, moyennant une analyse objective des besoins (et des moyens financiers disponibles), quels projets d'infrastructure seront repris au programme annuel. Mais c'est bien là que le bât blesse: lors de l'approbation formelle du plan de mobilité communal, la Région flamande – en sa qualité de partenaire lors de l'établissement du plan de mobilité communal – marque son accord sur les priorités contenues dans ce plan de mobilité. Toutefois, le moment décisif venu, la Région flamande applique une logique propre qui ne tient aucunement compte des projets considérés comme étant prioritaires dans le plan de mobilité communal qu'elle a elle-même co-approuvé.

Il convient également de souligner que les investissements relatifs au réseau routier principal et les travaux d'entretien structurels sont détachés de la convention de mobilité et que seul des projets d'infrastructure

à proximité immédiate des voies régionales relèvent de celle-ci.

Par ailleurs, le couplage facile de ces projets routiers avec les projets subsidiés d'égouttage laisse bien à désirer, ce qui explique que certains projets prennent parfois des années de retard.

Résultats

Plus de 97 % des communes flamandes ont actuellement signé la convention-mère et 80 % des villes et communes flamandes disposaient fin 2004 d'un plan de mobilité finalisé et déclaré conforme. Presque toutes les communes restantes entreprennent les démarches nécessaires afin de faire déclarer conforme leur plan de mobilité. Dans la majorité des cas, la phase d'orientation est donc révolue. Seule une dizaine de communes flamandes, sur 308, n'ont pas encore conclu la convention de mobilité.

Depuis la création de la convention de mobilité, plus de 700 modules de projets ou d'infrastructure ont été conclus, ce qui signifie concrètement qu'environ 40 % du budget annuel de l'AWV est actuellement consacré à des projets liés à la convention.

« Plus de 97 % des communes flamandes ont actuellement signé la convention-mère et 80 % des villes et communes flamandes disposaient fin 2004 d'un plan de mobilité finalisé et déclaré conforme ».

En outre, bon nombre de projets de De Lijn relatifs à l'infrastructure et à l'augmentation de l'offre tombent sous la convention ainsi que les

projets concernant les abords des gares, dans lesquels la SNCB participe en tant que partenaire.

Que réserve l'avenir?

Le suivi et le contrôle général de qualité de la convention de mobilité en tant qu'instrument politique sont assurés par une Taskforce régionale. Cette commission se compose de représentants des différentes divisions du Département flamand de l'Environnement et de l'Infrastructure (Vlaams departement Leefmilieu en Infrastruc-

tuur), du (des) cabinet(s) ministériel(s), de De Lijn, de l'Association des Villes et Communes de Flandre, de l'Association des Provinces flamandes et conseille le Ministre sur une base régulière afin d'optimiser l'application de l'instrument de gestion de la mobilité. En outre, la Taskforce fait procéder annuellement à une évaluation et un remaniement approfondis de la politique relative aux conventions de mobilité. L'instrument est cependant encore perfectible. Bon nombre de modules peuvent être améliorés, tant au niveau de leur concept que de leur application concrète. Dans le cadre de ce rapport, nous ne nous penchons pas sur chaque module. Toutefois, notre constat récurrent est que les communes ont trop souvent l'impression que la Région flamande met à la charge des communes des frais et/ou des procédures qui lui incombent (trottoirs, pistes cyclables, éclairages, écrans anti-bruit, entretien des espaces verts ...), et ce via les modules. De plus, la collaboration avec les autres partenaires pourrait être améliorée, et ce, également en interne à la Région flamande (AWV - AMINAL - AROHM). Le fait que le Ministre de la Mobilité veut, à l'avenir, donner un plus grand poids à la voix des communes au sein de la politique en matière de conventions de mobilité constitue en soi déjà un signe positif. Le premier chantier à mettre en œuvre pour améliorer l'outil est la réduction de la charge administrative pour les communes.

Conclusion

La convention de mobilité est un pas en avant pour la politique locale de mobilité. L'établissement d'un plan de mobilité augmente les chances d'une approche intégrée et d'une mise en œuvre structurée et systématique des actions en la matière. La concertation structurellement prévue permet de meilleurs contacts avec les partenaires les plus importants pour les projets se situant tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la convention. Pour certaines matières, les communes se voient également octroyer une aide financière.

Tout comme la mobilité, la conven-

tion de mobilité doit être un outil dynamique, qui mérite aujourd'hui des aménagements et des adaptations à l'échelle des communes.

La situation en Région bruxelloise

En suivant l'exemple de la Région flamande, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé, fin 2002, d'introduire un nouvel instrument de gestion en matière de mobilité durable, à savoir les conventions de mobilité conclues entre la Région, les communes, les zones de police et les sociétés de transport en commun.

Les conventions de mobilité reposent sur une convention-cadre contenant les objectifs généraux auxquels une forme concrète est donnée dans une série d'avenants. Ainsi, chaque partenaire a un certain nombre d'obligations et est également responsable envers les autres partenaires. Ces avenants concernent les projets subventionnés en cours ou une série de nouvelles propositions. A titre d'exemple, ceux-ci peuvent traiter des contrats de mobilité (agents de police qui règlent la circulation à des carrefours stratégiques afin de faciliter le passage des transports en commun), le subventionnement des conseillers en mobilité, l'aménagement de pistes cyclables régionales ou autres, etc.

Pour donner davantage de vigueur à la convention et pour la traduire en action concrète, la commune

s'engagera à établir préalablement un plan de mobilité communal.

Afin de permettre aux communes d'aborder un plan de mobilité communal, la Région de Bruxelles-Capitale prend à sa charge la moitié des frais d'étude.

Le plan de mobilité communal est fondé sur le plan de développement communal qui comprend divers éléments en vue d'une mobilité durable. Le but est d'initier un glissement important dans les choix des transports, à savoir de la voiture vers une chaîne de transport multimodale, avec un accent tout particulier sur le vélo, les déplacements à pied, l'utilisation des transports en commun, ... Ce plan de mobilité communal contient les objectifs et/ou les obligations issues du Plan régional de Développement, du Plan régional d'Affectation, du Plan Iris, du Plan Bruit, du Plan de Développement communal ainsi que les recommandations découlant des Etats généraux de la Sécurité routière et de toutes les données ou plans qui ont été réalisés ou qui sont en cours de réalisation.

Grâce au planning mobilité, des objectifs peuvent être élaborés. Il existe trois grandes parties:

1. le plan de mobilité lui-même;
2. la mise en oeuvre de toutes les actions définies dans plan de mobilité;
3. l'évaluation des actions et les aménagements nécessaires.

Finalement, le plan de mobilité communal passe par les trois phases suivantes:

1. inventaire et diagnostic de la situation;
2. construction de scénarios contrastés et élaboration d'un scénario "mobilité durable";
3. plan d'actions.

A l'heure actuelle, aucune commune n'a encore conclu d'avenant à sa convention cadre de mobilité. En effet, la majorité des communes sont encore en train de finaliser ou de parachever leur plan de mobilité.

Conclusion

Les villes et communes se dotent de plans d'actions pour une gestion intégrée de la mobilité dans les trois Régions du pays, et ce grâce à une impulsion régionale forte.

Les initiatives locales doivent cependant encore être largement soutenues financièrement pour ce qui concerne la mise en oeuvre des actions qui sont inscrites dans les plans d'actions des plans communaux de mobilité ou des conventions de mobilité.

Les villes et communes trouvent dans les outils de gestion de la mobilité des leviers efficaces pour une amélioration globale de la mobilité, de la qualité de la vie, de la sécurité routière et de l'environnement à l'échelle locale.

Contact : erik.caelen@avcb-vsbg.be

L'agenda de la Mobilité

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

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
1er février 2006 - Bornem	Infosessie over verkeerswetgeving: infosessie voor politieambtenaren en personeelsleden van de FOD Justitie	Info: www.wegcode.be/info
20 février 2006 - Bruxelles	Le réseau de tramways: un atout pour Bruxelles, par Christian DOCHY: conférence dans le cadre du DES interuniversitaire en gestion des transports.	Info : www.ciem.be - e-mail : info@ciem.be
2-4 mars 2006 - Genève	Colloque « L'action publique face à la mobilité »: Sixième colloque du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidité sociale ».	Info : montulet@fusl.ac.be
7 mars 2006 - Bruxelles	« colloque vélo », AED, Salle Iris	Info: pjbertrand@mrbc.irisnet.be

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° 2005/04 — décembre 2005

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, Ph. Libert, J-C. Moureau, J-M Reniers, M-A De Beuckelaer, L. Coveliers, Ph. Barrette, C. Van Rooten, S. Smoos, T. De Schutter, E. Debruyne

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 _____

Prénom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Téléphone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prénom _____

E-mail _____