



## Sommaire

La mobilité à Ixelles... ...un enjeu transversal !	1
Les droits et devoirs du cycliste	3
Le Bus Academy	4
Les plans de déplacement scolaire (PDS) bientôt généralisés à Bruxelles ?	5
Un plan quinquennal de gestion des panneaux routiers...	6
Modification de la réglementation concernant les permis de conduire	7
L'agenda de la Mobilité	9
L'Observatoire Zones 30 de l'AED	10
La carte vélo de la Région est disponible online !	12
Sondage, vous avez dit sondage ?	13
Carnet d'adresses	17
Lu pour vous	17
La commission locale de coordination Bruxelles - Ixelles	18
Le vol de vélos : état de la question à Bruxelles	20
Ordonnances de police temporaires : un excès de vitesse du Législateur	23
PDE. Plus de 200.000 travailleurs déjà concernés	25
Enquête sur les médias de l'AVCB	27

## 13, un chiffre qui porte bonheur !

*Pourquoi ne pas profiter de ce premier numéro de l'année pour dresser un premier petit bilan chiffré. En un peu plus de deux ans et demi, le Moniteur de la Mobilité a en effet connu une croissance régulière. Jugez plutôt. Le premier numéro est paru en juin 2003, nous en sommes aujourd'hui au treizième, soit 243 pages et 135 articles plus tard !*

*Le nombre d'abonnés dépasse aujourd'hui la barre des 800... mais plus intéressant encore, les statistiques de téléchargements (entre janvier 2004 et décembre 2005) nous indiquent que le nombre de lecteurs est vraisemblablement bien plus important puisque en moyenne les derniers numéros parus enregistrent plus de 3.000 téléchargements en français et autant en néerlandais !*

*Le petit dernier de la famille, le Cahier du Moniteur, se porte lui aussi très bien. Alors que le cinquième numéro devrait bientôt paraître, les 3 premiers ont déjà été consultés près de 12.000 fois en français et 7.000 fois en néerlandais (le numéro 4, paru en décembre 2005, n'apparaît pas encore dans les statistiques).*

### Petit hit parade:

*Le Cahier chantier (FR) : 6.164 - Moniteur 04/01 (NL) : 3 926*

*Le Cahier opération pilote (FR) : 4 353 - Moniteur 04/04 (NL) : 3 408*

*Moniteur 05/02 (FR) : 3 927 - Moniteur 04/05 (NL) : 3 330*

*Le Moniteur ne serait sans doute rien sans ses nombreux collaborateurs internes et externes qui mois après mois ont contribué à son succès par leur enthousiasme et leur dynamisme. Le Moniteur n'aurait de raison d'être sans ses lecteurs, de plus en plus nombreux, qui numéro après numéro témoignent de leur confiance.*

*Qu'ils en soient tous remerciés.*

*La Rédaction.*

## Objectif Mobilité

### La mobilité à Ixelles...

### ...un enjeu transversal !

#### Par Aziz Albishari (échevin en charge de la Mobilité et de l'Urbanisme à la Commune d'Ixelles)

En janvier 2001, les autorités communales s'engagent à orienter le développement d'Ixelles dans un sens durable. La déclaration de politique générale, qui comprend un volet social, un volet environnemental et un volet économique affirme une ambition d'amélioration durable de la qualité de la vie c'est-à-dire non seulement de la santé environnementale mais aussi de la cohésion sociale, du cadre et du coût de la vie.

En regard de ces objectifs, et compte tenu de l'importance du levier que représente la mobilité dans le projet urbain souhaité, un échevinat de la mobilité est créé. Il a en charge, dans le cadre de la loi communale, la mise en œuvre d'une politique de la mobilité et du stationnement qui vise à établir un nouvel équilibre entre l'accessibilité et l'habitabilité des lieux.

Un effet réseau

Au sein de l'administration, une cellule de la mobilité voit donc le jour dont les agents reçoivent successivement la formation de conseiller en mobilité subventionnée par la Région de

Bruxelles-Capitale. Formation dont l'intérêt majeur est le renforcement d'un effet réseau indispensable entre la Région et les Communes mais aussi des communes entre elles au profit d'une gestion harmonisée de la mobilité en région bruxelloise.

Aujourd'hui, les trois conseillers en mobilité d'Ixelles traitent des questions de mobilité (mais pas uniquement) et ont fondé une méthode de

*« ...une méthode de travail qui prend en compte la transversalité de la problématique des déplacements et qui est articulée autour de l'information, la concertation et la coopération ».*

travail qui prend en compte la transversalité de la problématique des déplacements et qui est articulée autour de l'information, la concertation et la coopération.

Il s'est ainsi institué, dès 2001, un groupe de travail permanent réunissant le Service de l'Urbanisme et de la Mobilité, le Service des Travaux publics et la Police de la circulation routière qui examine hebdomadairement des dossiers d'aménagement et de gestion de l'espace public. Ces dossiers ont, pour la plupart, un rapport direct avec la mobilité.

Au travers des demandes particulières et de moindre importance de la population, le groupe de travail tente de dégager des principes d'intervention cohérents et équitables qui visent, au minimum, à assurer la sécurité routière et le confort de déplacement.

#### Une cellule multiactivités

Par ailleurs, la cellule mobilité se partage entre des tâches de planification urbaine et des occupations relatives à des aménagements globaux d'espaces publics.

- En matière de planification, la cellule coordonne l'élaboration du Plan Communal de Mobilité qui propose une stratégie globale de mobilité au service d'un développement communal de qualité durable.
- Elle a également coordonné l'étude du plan zones 30 km/h subsidié par la Région. Cette étude a donné lieu à l'élaboration d'un atlas des voiries destiné à objectiver les choix d'investissements et à assurer le suivi de l'action publique.
- L'élaboration d'un projet de plan communal de stationnement de surface est aussi une action planifiée par la cellule mobilité et mise en large débat public avec les habitants, les entreprises et les commerces ixellois.



La sensibilisation pour modifier les habitudes (Copyright G. Strens)

- La cellule a également préparé l'avis de la commune au sujet des plans de redéploiement du réseau de transport en commun de la Société des Transports intercommunaux bruxellois.



Test de site propre avenue de la Couronne (Copyright S. Larose)

- Notre Commune a opté pour une étude et une gestion interne du plan de déplacements d'entreprise. Sous la tutelle directe du Secrétaire communal, la cellule mobilité coordonne un groupe de travail qui se compose des services communaux les plus impliqués par cette réflexion. Les représentations syndicales des travailleurs sont par ailleurs régulièrement informées et consultées.

Au niveau plus opérationnel des aménagements d'espaces publics, la cellule mobilité assure le suivi et/ou la coordination de projets qui visent tous à améliorer l'accessibilité multimodale et à préserver l'habitabilité, la lisibilité et l'identité urbaine des lieux

- Il s'agit, par exemple, du projet d'aménagement du parvis de la Trinité situé en bout de perspective de la rue du Bailli. Ce projet propose de revaloriser le parvis et ses abords en lui offrant un véritable espace de convivialité et de rencontre ainsi qu'une identité et une esthétique typiquement urbaine. Quant au projet d'aménagement de la rue Saint-Boniface, il repartage l'espace de telle sorte à soutenir une mixité équilibrée des activités ainsi que de permettre une coexistence harmonieuse entre les divers usagers de l'espace public.

- L'expérimentation du site propre franchissable de l'avenue de la Couronne, dont l'objectif est de dégager les bus de l'importante congestion automobile, est également une tâche que suit la cellule mobilité en partenariat avec la S.T.I.B, les commerçants et les habitants.

- La Commission Vélo communale, la mise en œuvre du carsharing, l'installation systématique des arceaux à vélos et des sens uniques limités, l'amélioration des conditions d'attentes des usagers des transports en commun, l'organisation de l'opération Dring Dring et de la journée sans voiture sont également des partenariats pilotés par les conseillers en mobilité.

### Étape par étape

Généralement, ces projets variés de mobilité et d'espaces publics se mettent en œuvre de manière graduelle.

D'abord, parce que la coordination nécessaire entre les différents acteurs de la mobilité prend du temps, notamment lorsque les points de vue divergent.

Ensuite, le profond ancrage de nos habitudes de mobilité rend les changements qui les concernent plus difficiles. Ces changements exigent, en effet, un effort important et suscitent des craintes légitimes. En outre, le contexte typiquement urbain d'Ixelles, bien qu'il constitue un atout indéniable pour une mobilité durable, complexifie souvent les choix.

C'est notamment pour cette raison que la consultation publique est au cœur des projets de mobilité à Ixelles. Car si la consultation consiste prioritairement à récolter l'avis de la population, elle est également un moyen d'expliquer et de mieux comprendre ce qui donne sens aux projets et ainsi favoriser l'adhésion.



Station de Car Sharing, place F. Cocq (Copyright S. Larose)

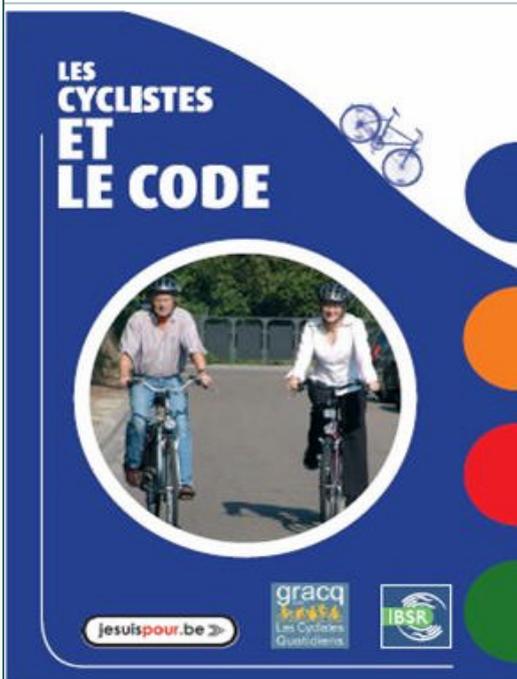
### Conseillers en mobilité d'Ixelles:

Stéphane LAROSE  
02/515.67.26  
[larose@ixelles.be](mailto:larose@ixelles.be)

Fabrice KUSIAK  
02/515.67.23  
[kusiak@ixelles.be](mailto:kusiak@ixelles.be)

Nathalie CARLIER  
02/515.67.18  
[carlier@ixelles.be](mailto:carlier@ixelles.be)

Adresse:  
Chaussée d'Ixelles, 168 – 1050 Bruxelles.



Brochure téléchargeable, en français, à l'adresse suivante : [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) > Publications > Information

## Les droits et devoirs du cycliste

Rouler à vélo, c'est partager la route avec d'autres usagers. Il est donc nécessaire de connaître les droits et devoirs du cycliste. C'est pourquoi le Gracq et l'IBSR ont réalisé une brochure illustrant les principales règles du code de la route qui s'appliquent aux cyclistes. Elle détaille également une série d'obligations valables pour les autres usagers de la route quand ils sont en présence de cyclistes. Et, parce que le code ne règle pas tous les problèmes de sécurité routière, vous trouverez aussi dans cette brochure des conseils de conduite préventive. Ils visent surtout à améliorer la visibilité du cycliste et à l'aider à être pris en compte par les autres conducteurs.

Ceux qui souhaitent prendre connaissance des textes du code de la route trouveront, au fil des pages, les références aux articles concernés. Ce petit guide est constitué de quatre parties. La première répond à la question "où rouler quand il n'y a pas d'infrastructure cyclable?". La deuxième aborde la même question lorsqu'il y a des infrastructures spécifiques pour les cyclistes. La troisième, intitulée "comment rouler?", traite de divers thèmes tels que le contact avec les autres usagers, le comportement aux carrefours et aux ronds-points ou encore la législation applicable aux groupes de cyclistes. La dernière partie est consacrée aux équipements du vélo et du cycliste. Enfin, un lexique relatif aux principaux termes du code de la route utilisés dans ce document, clôture la brochure.



# Le Bus Academy



**Par Olivier Colla (Directeur des Études générales et stratégiques, STIB)**

Avec l'aide de la Région de Bruxelles-Capitale et des Communes, la STIB - qui est le principal opérateur de transport public à Bruxelles - met en place depuis plusieurs années, différents dispositifs pour faciliter la circulation de ses autobus. C'est ainsi que des voies réservées aux seuls autobus ont été aménagées à des endroits critiques. Cette situation idéale n'est malheureusement pas présente partout et il reste encore pas mal de travail à Bruxelles pour rendre les lignes de bus plus performantes. Si les solutions techniques pour favoriser la fluidité des bus sont bien connues, leur mise en œuvre se heurte souvent à de nombreuses oppositions.

La STIB connaît bien les endroits difficiles, entre autres grâce à ses chauffeurs qui formulent régulièrement des propositions constructives, répercutées ensuite aux gestionnaires de voirie.

Le 17 novembre 2005, la STIB a renversé les rôles en invitant des responsables politiques régionaux et communaux à venir se rendre compte par eux-mêmes de la situation parfois difficile vécue sur trois lignes de bus à l'heure de pointe du matin : les lignes 38, 54 et 49.

C'est le concept de la BUS ACADEMY. 14 groupes de 5 personnes ont été constitués pour sillonner différents tronçons des lignes concernées.

L'objectif fixé aux différents groupes était d'observer



*Une progression (trop) souvent ralentie (Source : STIB)*

ensemble comment progresse le bus et de proposer ensuite des améliorations. Dans chaque groupe, il y avait :

- un Mister Time, chargé de chronométrer le temps de parcours et de noter les avances ou retards par rapport à l'horaire
- un Mister Difficulty, chargé d'observer et de noter les difficultés rencontrées en section courante, en dehors des arrêts



*Débriefing au Parlement pour tous les busacadémiciens (Source: STIB)*

- un Mister Bus Stop, s'intéressant aux arrêts et à leur accessibilité
- un Mister Count, comptant les voyageurs dans le bus et les véhicules sur la chaussée
- un Mister Coach STIB, coordonnant le groupe.

70 personnes ont donc participé à cet exercice de terrain, dont 11 élus régionaux et 8 élus communaux, mais également des clients auxquels un appel à participer avait été lancé via le journal METRO, la télévision régionale et le site Internet de la société. A l'issue de l'exercice, les observateurs se sont réunis au Parlement bruxellois, afin de débriefer et de partager leur expérience par groupe et par ligne.

Des professionnels français et néerlandais du transport public sont venus exposer les techniques mises en place chez eux pour améliorer la fluidité de leurs autobus et moderniser ce mode de transport. Trois bureaux d'études ont ensuite présenté la synthèse des observations de la matinée, mettant en évidence des vitesses très faibles sur certains parcours ainsi qu'une forte irrégularité.

Il en résulte des propositions concrètes sur chacune des trois lignes observées, en matière d'organisation des carrefours, de télécommande des feux de signalisation par les bus, d'équipement des arrêts et d'aménagement de sites propres ou de bandes réservées.

La STIB a affiché clairement sa volonté d'induire un cercle vertueux où, gagnant en vitesse et en régularité, elle pourrait réinjecter les gains réalisés, en fréquence de passage au bénéfice de ses clients. La STIB a également proposé de mettre rapidement en œuvre certaines solutions proposées le matin même par les BUSACADEMICIENS, tout en se fixant un objectif ambitieux de remise à niveau complète de ses 45 lignes de bus à l'horizon 2010.

**Contact :** [demuyteram@stib.irisnet.be](mailto:demuyteram@stib.irisnet.be)

**Pour plus d'information :** [http://www.stib.irisnet.be/FR/01000Fre/rdvPrgrs11\\_2005pdf\\_F.htm](http://www.stib.irisnet.be/FR/01000Fre/rdvPrgrs11_2005pdf_F.htm)

## Les plans de déplacement scolaire (PDS) bientôt généralisés à Bruxelles ?

Par Christine Heine et Caroline De Cock (Cellule sécurité routière - AED)

En juillet 2004, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale rendait obligatoires les plans de déplacements d'entreprise. Il s'agit, pour les organismes publics ou privés occupant plus de 200 personnes sur un même site, de mettre en place des stratégies encourageant les travailleurs à un usage plus rationnel de la voiture en favorisant d'autres modes de déplacements.

Dans la foulée de cette décision, la question des établissements scolaire s'est posée. Les problèmes de mobilité y sont tout aussi fréquents, avec un paramètre supplémentaire qui doit retenir toute l'attention des pouvoirs publics : celui de la sécurité des enfants.

En 2005, deux projets-pilotes de plans de déplacement scolaire (l'école « Poelbos » à Jette et l'école « Clair-Vivre » à Evere – ces expériences ont été détaillées dans le cahier du moniteur <http://www.avcb.be/serv/0504cahier.pdf> - page 42 et 47) ont été réalisés en Région de Bruxelles-Capitale.



La participation des élèves est un élément fondamentale (Source : école Clair Vivre)

L'identification des trajets effectués par les enfants, une fiche d'accessibilité multimodale, des animations dans les classes et bien d'autres outils ont permis de mettre en place de nouvelles stratégies relatives aux modes de déplacement (rang scolaire à pied, rang à vélo, etc.). Le public ne peut pas se limiter aux enfants : l'ensemble des intervenants aux abords des écoles doit être impliqués. Tant à Poelbos qu'à Clair-Vivre, l'ensemble du corps enseignant, les parents et les élèves ont réagi de façon très positive et les résultats sont plus qu'encourageants.

### Appel à projets

Dernièrement, l'ensemble des écoles maternelles et primaires de la Région ont été contactées par courrier pour qu'elles expriment leur intérêt pour réaliser un Plan de Déplacement Scolaire. 30 d'entre-elles situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale seront sélectionnées pour initier cette expérience cette année. Avec elles, il faudra établir un diagnostic des problèmes rencontrés et définir des premières priorités.

L'IBSR, l'AVCB, la STIB et les associations Green Belgium et COREN sont les partenaires de la Région dans le cadre de cette action. Cette collaboration étendue et diversifiée constitue un soutien intéressant pour démarrer cette initiative au sein des établissements scolaires (formations, suivi des réunions pour orienter les débats, communication avec l'ensemble des acteurs ...).

### Contact:

Christine Heine - [chheine@mrbc.irisnet.be](mailto:chheine@mrbc.irisnet.be)  
Caroline De Cock - [cdecock@mrbc.irisnet.be](mailto:cdecock@mrbc.irisnet.be)



Source : [www.yatahonga.com](http://www.yatahonga.com)

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

Un panneau comme celui-là...  
c'est vraiment du chinois !

Source : <http://blogsimages.skynet.be>



Peuchère, le Code de la Route selon le Marseillais...

# Un plan quinquennal de gestion des panneaux routiers... ...ben mon poteau !

**Par Jean-Michel Reniers  
(Chargé de mission, AVCB)**

**La Ville de Bruxelles compte sur ses voiries pas moins de 10.000 poteaux, 20.000 panneaux de signalisation routière et installe 30.000 statifs par an... sans même tenir compte des nombreux signaux routiers présents sur les voiries régionales qui sillonnent la Ville. Une véritable jungle urbaine diront certains, une hérésie réglementaire s'exclameront d'autres. La Ville, compétente en matière de signalisation depuis 1998 et la loi sur la réforme de la police (article 25), a bien compris que cette situation devait changer et s'est lancée un pari aussi ambitieux que novateur : mettre en place un plan quinquennal de gestion des panneaux routiers, avec l'objectif clair de rationaliser la signalisation. C'est le service des Travaux de la Ville qui a obtenu la lourde tâche de rassembler toutes les pièces de ce gigantesque puzzle.**

La Ville de Bruxelles a désigné en 2004 un bureau d'étude pour mettre en place son projet dont la réalisation devrait se dérouler en trois phases et sur 5 ans.

La première phase qui a démarré en mars 2004, terminée aujourd'hui, avait pour objectif d'inventorier le parc de signalisation verticale. Force est de constater en effet qu'au fil des ans la vue d'ensemble sur le parc s'est considérablement détériorée pour devenir de plus en plus floue (en raison par exemple de l'action de très nombreux impétrants), rendant la gestion globale quasiment impossible. Trop de panneaux à certains endroits, pas assez à d'autres... avec comme seul référent les plans des carrefours dessinés par les services techniques de la police. Cet inventaire relève l'endroit précis de la signalisation,

le type de signalisation, l'état de la signalisation ainsi notamment que le type de matériel utilisé. L'ensemble de ces informations est réuni sur un fond de plan Urbis, permettant donc une visualisation cartographique informatisée instantanée. La mise à jour régulière de l'inventaire permettra donc d'avoir constamment une vision globale du parc et de son état et optimisera de ce fait la gestion de la signalisation. Ce véritable outil d'aide à la décision permettra par ailleurs à la Ville de mieux programmer le remplacement et l'achat de nouveau matériel.

La Ville de Bruxelles entame cette année la deuxième phase du plan, à savoir la rationalisation du parc de signalisations au niveau juridique, esthétique et technique. Par cette étape, les autorités bruxelloises souhaitent rendre l'ensemble de la signalisation routière conforme au Code de la Route et respectueux de l'environnement urbain (c'est-à-dire le moins invasif possible), tout en lui assurant l'usage de matériaux performants de première qualité (à titre d'exemple, le service des Travaux utilise dorénavant des panneaux à surface très réfléchissante qui réagissent même lorsqu'ils ne sont stimulés que par une faible source de lumière).

Enfin, la dernière phase du plan étudiera la signalisation temporaire (déménagements, événements...). Cette dernière n'est plus gérée non plus par les services de police et incombe donc dorénavant également aux communes. Dans le cas de la Ville de Bruxelles, une firme privée se chargera du placement et de l'enlèvement de ce type de signalisation, sous la direction du service des Travaux et des services de police.

Outre le caractère novateur de la démarche en général, la particularité du système qui se met en place à la Ville de Bruxelles provient cer-

tainement des procédures de gestion qui lui ont été associées. Un système triangulaire étanche a été mis en place. La Ville, la police locale et l'entrepreneur qui a obtenu l'exclusivité d'intervention sur les voiries communales (pour une période de 5 ans) forment les trois pointes du triangle. L'exclusivité d'intervention est apparue comme une nécessité aux yeux des intervenants afin d'assurer d'une part la mise à jour régulière de l'inventaire et d'autre part l'uniformisation des panneaux. Les trois clés du système sont interconnectées via un système informatique spécialement conçu pour l'occasion. Toutes les communications, qu'il s'agisse d'une demande de la police, d'une commande de la Ville ou d'une information de l'entrepreneur se font en toute transparence puisque les différents intervenants sont systématiquement mis en copie conforme des messages envoyés aux uns et aux autres. Dans ce système, chacun joue donc le rôle pour lequel il est compétent : la Ville commande les installations et contrôle la bonne exécution des travaux en bout de chaîne, la police locale vérifie la conformité au Code de la Route et l'entrepreneur exécute les travaux et maintient la base de données à jour.

## **Plein feu sur la signalisation lumineuse**

Début 2006, le service Travaux de la Ville héritera aussi de la gestion de la signalisation lumineuse. Fort de sa nouvelle expérience en matière de gestion de la signalisation non lumineuse, il souhaite mettre en place une procédure assez proche directement inspirée de son système triangulaire. Un cahier des charges est actuellement en cours de préparation. Quelques différences peuvent toutefois déjà être évoquées. Tout d'abord, la rationalisation se fera à la carte, carrefour par carrefour, et pas de manière systématique. Ensuite, un prestataire de service sera adjoint à la Ville de Bruxelles. Ce dernier, désigné pour deux ans, aura pour mission de prendre en charge les aspects électroniques et techniques (grille de feux, gestion de la mobilité...). Par ce procédé, la Ville de Bruxelles

souhaite développer sa propre expertise en la matière afin, à terme, d'internaliser cette compétence particulièrement sensible. Enfin, il est intéressant de remarquer que le système de gestion de la signalisation lumineuse devrait prévoir la mise en place de comités techniques d'accompagnement dont la composi-

tion pourrait varier en fonction des lieux (Conseiller en mobilité, STIB, service Travaux, police locale, Communes limitrophes...), preuve s'il en est que la mobilité est une compétence transversale.

Le Moniteur de la Mobilité ne manquera de vous tenir informé dans

les mois qui viennent de l'avancée de ces différents projets et des succès et difficultés rencontrés par le service Travaux dans la mise en place de ces nouvelles méthodes de gestion.

**Contact :**  
nico.raemdonck@brucity.be



## Modification de la réglementation concernant les permis de conduire : les nouvelles modalités de paiement

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

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006 les redevances dues pour la délivrance **des permis de conduire** ne sont plus perçues au moyen des timbres fiscaux. Elles sont désormais perçues en espèces, par virement et/ou par paiement électronique.

En outre, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, les redevances dues pour l'inscription aux **examens de réintégration** dans le droit de conduire et pour la requête à la **commission de recours** après deux échecs dans l'examen pratique, ne sont plus acquittées au moyen de timbres fiscaux mais par virement sur un compte du Service public fédéral Mobilité et Transports. Dans ce cas, aucune période transitoire n'est prévue.

Vous trouverez, ci-après, les renseignements concernant les modifications pratiques résultant pour les communes de l'introduction des nouvelles modalités de paiement.

### I. Demandes des documents de permis de conduire Tarifs des redevances

Les redevances qui sont dues pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage et d'un permis de conduire international, n'ont pas été modifiées par les arrêtés du 20 juillet 2005 relatif à la suppression des timbres fiscaux.

Les tarifs sont fixés dans l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (articles 61 et 71, M.B. 30 avril 1998) et restent inchangés.

L'article 61, alinéa 1<sup>er</sup>, de l'AR du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, fixe les redevances :

« Les opérations décrites ci-après donnent lieu au paiement des redevances prévues en regard de chacune d'entre elles :

- Délivrance ou remplacement d'un permis de conduire provisoire. [9, 00 euro]

- Délivrance d'un duplicata d'un permis de conduire provisoire. [7,50 euro]
- Délivrance ou remplacement d'une licence d'apprentissage. [9,00 euro]
- Délivrance d'un duplicata d'une licence d'apprentissage. [7,50 euro]
- Délivrance d'un permis de conduire. [16,00 euro]
- Délivrance d'un nouveau permis de conduire (article 49). [11,00 euro]
- Délivrance d'un duplicata de permis de conduire (article 50). [11,00 euro]
- Délivrance d'un permis de conduire international. [16,00 euro]
- Échange d'un permis de conduire. [11,00 euro]
- Requête adressée à la commission de recours. [12,50 euro]

L'article 62 détermine en outre que « *il est alloué aux communes une somme de **3,75 euro** par document délivré, selon les modalités fixées par le Ministre* ».

## **2. Suivi et contrôle des paiements des redevances dues**

Suite à la circulaire du 27 octobre dernier, l'administration s'est concertée avec les fournisseurs des villes et communes (ainsi qu'avec les représentants des communes qui travaillent en gestion propre) concernant l'organisation pratique du suivi des paiements des redevances dues pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage et d'un permis de conduire international.

Le suivi et le contrôle des redevances pour les documents délivrés et du virement semestriel du « montant net » (c.-à-d. la redevance payée par le demandeur, déduction faite de la rétribution allouée à la commune pour la gestion et la délivrance des documents, à savoir **3,75 EUR** par document délivré) au Service public fédéral Finances se fera au moyen des documents suivants, qui doivent être établis par les communes:

1. Un relevé récapitulatif semestriel donnant un aperçu de tous les documents délivrés pendant cette période et qui sont également enregistrés dans le fichier central des permis de conduire (il s'agit donc d'un « extrait » du fichier central sous forme, par exemple, d'un fichier en excel, d'un fichier en PDF,...). L'administration fédérale tient un modèle à la disposition des communes. La commune pourra faire appel à son fournisseur pour ce relevé.
2. Un relevé justificatif semestriel, établi en complément du relevé récapitulatif. L'administration fédérale tient un modèle à la disposition des communes. Ce relevé donne un aperçu :
  - Des documents qui ont été délivrés mais qui ne sont pas enregistrés dans le fichier central pour une raison ou pour une autre ;

- Des documents annulés, lesquels doivent être annexés.

Bien que le relevé récapitulatif et le relevé justificatif donnent en principe un montant total qui correspond avec le montant versé par la commune, il est quand même possible que le Service public fédéral Finances constate une divergence (trop ou trop peu versé) au moment de la comparaison des paiements avec les données du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Dans ce cas, une vérification par le Service public fédéral Mobilité et Transports des montants reçus et versés devient nécessaire. Cette vérification se fera au moyen d'un contrôle des registres utilisés par la commune.

Pour faciliter ce contrôle, les communes sont priées de compléter leurs registres actuels (basés sur l'annexe 21 de la circulaire du 1<sup>er</sup> octobre 1998) avec une colonne « redevances ».

? La périodicité prévue de six mois se rapporte à la date de délivrance des documents :

- documents délivrés du 1 janvier 2006 jusqu'à 30 juin 2006 à premier semestre

- documents délivrés du 1 juillet 2006 jusqu'à 31 décembre 2006 à deuxième semestre

- etc.

## **3. Virement au Service public fédéral Finances**

Tous les six mois, les administrations communales doivent verser le « montant net » sur le compte du Service public fédéral Finances.

Pour que ces paiements soient suivis et placés d'une façon correcte, les communes doivent mentionner une communication structurée comprenant les éléments suivants :

- le numéro INS de la commune
- l'année à laquelle le paiement se rapporte (2 chiffres)
- le semestre auquel le paiement se rapporte (2 chiffres)
- le chiffre 0

- un nombre contrôle de deux chiffres (le reste de la division du nombre de 10 chiffres par 97)

*Ex.: Vielsalm (numéro INS 82032) la communication structurée pour le premier semestre est : 820/3206/010/12. Pour le deuxième semestre la communication structurée est : 820/3206/020/22.*

Il faudra utiliser, dans la communication structurée, les deux chiffres du semestre avec des valeurs plus grandes que « 02 » pour les paiements additionnels ou pour les remboursements.

Le virement doit être fait pour la première fois avant le 31 juillet 2006 pour le premier semestre, la deuxième fois avant le 31 janvier 2007 pour le deuxième semestre, etc.

## **4. Mois de transition : janvier 2006**

Le citoyen a encore la possibilité de payer les demandes de permis de conduire au moyen des timbres fiscaux au cours du mois de janvier 2006.

Les documents qui sont délivrés de cette façon doivent être indiqués par les communes sur un relevé de créance séparé (l'administration fédérale tient un modèle à la disposition des communes), lequel doit être envoyé avant le 31 mars 2006 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<sup>ème</sup> étage  
Rue du Progrès 56  
1210 Bruxelles

Les souches avec les timbres fiscaux doivent être jointes comme précédemment.

## **5. Remboursement de la valeur des timbres fiscaux que les communes ont encore en réserve après le 31 décembre 2006**

Dans la circulaire précédente, il était fait mention du website <http://finform.fgov.be> sur lequel se trouve

le [bordereau de demande de remboursement de la valeur des timbres fiscaux restants](#). Sur ce site figure également une liste des Bureaux de Recettes Domaniales et d'Amendes Pénales de Bruxelles et de Wallonie, où le bordereau précité doit être remis.

La procédure est la suivante :

- **Écran de départ** : choisissez « F/N/D »
- **Écran « SPF Finances: Accès aux formulaires électroniques »** :

1. Méthode de recherche:  
Plein texte : /  
Administration : choisissez « *ACED Enregistrement et Domaines* »  
Thème : choisissez « *Timbres fiscaux adhésifs* »  
Numéro d'identification : /
2. Version linguistique : choisissez « F/N/D »
3. Lancez la recherche : cliquez sur « recherche »

Le bordereau sert aussi pour les citoyens qui se présentent encore après le 31 janvier 2006 avec des timbres fiscaux. Ils peuvent également demander le remboursement selon la même procédure.

#### **6. Que faire des anciens formulaires de demande délivrés par les centres d'examen, les écoles de conduite, l'enseignement professionnel etc... après le 31 janvier 2006 ?**

Il est possible et même inévitable que les communes seront encore confrontées pendant quelque temps à des anciens formulaires de demandes de permis de conduire avec des souches pour les timbres fiscaux.

Ces anciens formulaires peuvent être délivrés par les centres d'examen (GOCA), les écoles de conduite, le IBFFP/FOREM, l'enseignement secondaire professionnel (formation « conducteurs des camions » ou « conducteurs des autobus et autocars »), les sociétés de transports en commun (STIB, TEC), la police, ...

Les anciens formulaires de demandes peuvent encore être acceptés après le 31 janvier 2006 à la condition que les redevances soient payées selon les nouvelles modalités de paiement. Néanmoins, à partir du 1<sup>er</sup> février 2006, les anciens formulaires de demandes ne

peuvent plus être délivrés (et, au cours du mois de janvier 2006, uniquement si le paiement se fait au moyen de timbres fiscaux).

Si les timbres fiscaux ont déjà été collés et annulés sur l'ancien formulaire de demande, le citoyen doit lui-même demander leur remboursement selon la procédure mentionnée dans le point 5 (la commune doit toutefois encore accepter les timbres fiscaux jusqu'à 31 janvier 2006).

#### **7. Communication pour le citoyen**

Afin d'informer le citoyen de la suppression des timbres fiscaux relatif au permis de conduire, un modèle d'une « communication pour le citoyen », que les communes peuvent afficher dans un endroit bien visible du service est disponible auprès du Service Fédérale.

## **II. DECHEANCE ET COMMISSION DE RECOURS**

Le droit d'inscription de 12,50 euro pour les examens de réintégration dans le droit de conduire ainsi que les redevances dues pour la requête à la commission de recours ne sont plus payés au moyen des timbres fiscaux à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Désormais, les redevances sont payées au moyen d'un virement sur le compte du SPF Mobilité & Transports, avec indication d'une communication. Il s'agit du numéro de compte suivant : **679-2006010-50**.

1 Il faut que le paiement de la redevance de 12, 50 euro pour l'inscription pour l' (les) examen(s) de réintégration prendra place **avec la communication suivante** :

1. La mention « DECHEANCE »
2. Le nom et le prénom
3. La date de naissance

Contrairement à la suppression des timbres fiscaux pour les demandes de permis de conduire, aucune période transitoire n'est prévue.

**Contact** : maryann.debeuckelaer@mobilit.fgov.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 ?

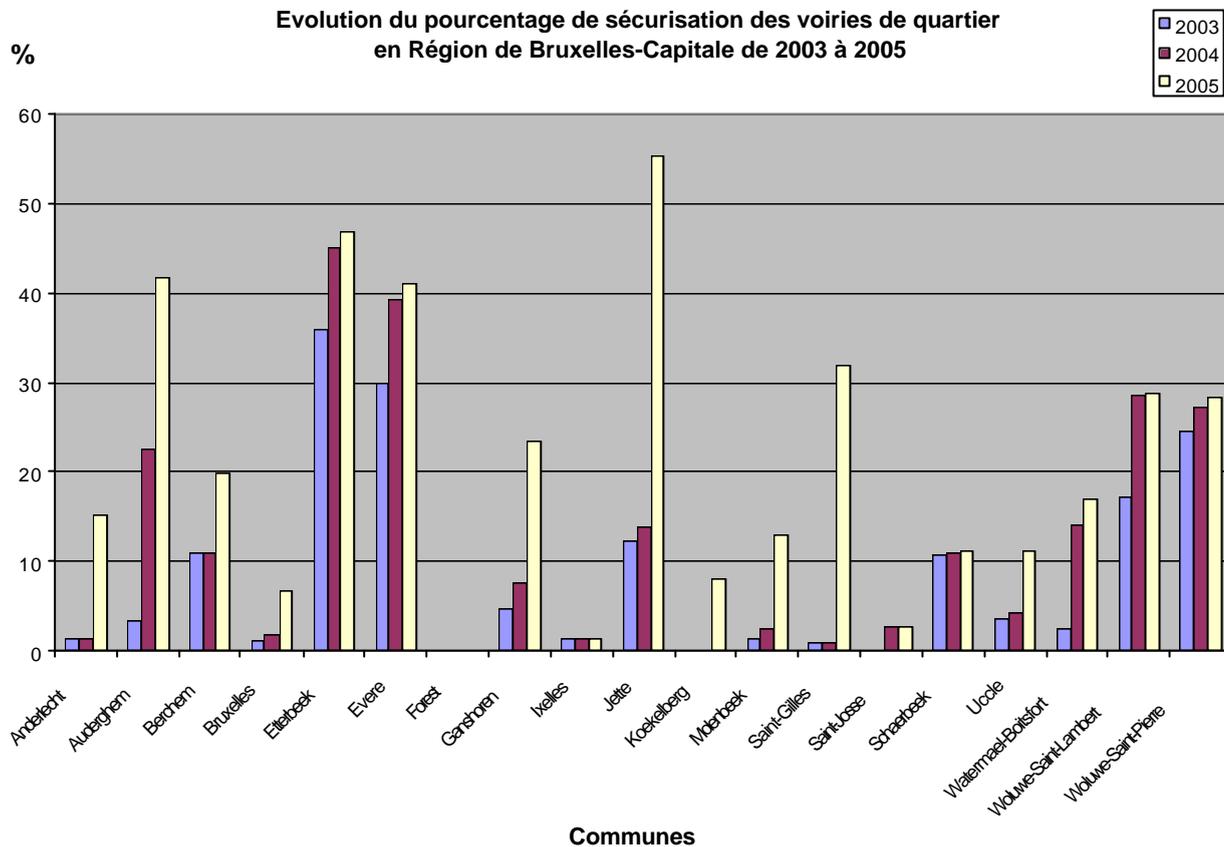
Contactez-nous pour nous permettre d'offrir la meilleure information possible à nos lecteurs.

<b>Date/Où</b>	<b>Quoi ?</b>	<b>Renseignements</b>
22 mars - Bruxelles	Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid : het verkeersveiligheidsfonds.	Info : <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
24 mars - Gand	Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid : het verkeersveiligheidsfonds.	Info : <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
20 avril - Bruxelles	Après-midi d'étude sur la circulation routière aux Facultés Universitaires Saint-Louis	Info : <a href="mailto:noel@fusl.ac.be">noel@fusl.ac.be</a> - Tél: 02 211 79 58

# 01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

## L'Observatoire Zones 30 de l'AED

Cette rubrique est consacrée aux résultats annuels de l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différents communes de la Région.



Comparaison entre l'état d'avancement de décembre 2003 à décembre 2005 (les longueurs sont calculées sur base des données de la cartographie UrbIS Adm V230 et ne sont donc données qu'à titre indicatif).

### Par Chantal Roland (AED)

Le Plan Régional de Développement, reprend plusieurs grands objectifs en matière de mobilité, dont l'augmentation de la sécurité de tous les usagers et en particulier celle des usagers les plus faibles.

Les moyens pour y arriver sont, notamment, la mise en œuvre de la spécialisation des voiries et l'installation des « zones 30 » dans les mailles résidentielles qui représentent à elles seules 75% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale.

Sur tous types de voiries, une politique de réduction des vitesses doit également être mise en place pour sécuriser les abords d'école, les arrêts de transport en commun et les équipements collectifs.

Bien entendu, la sécurité des tous les usagers ne se limite pas aux seules « zones 30 » mais passe également par l'aménagement de zones piétonnes et de zones

résidentielles dans les quartiers où ces types d'aménagements sont réalisables.

Afin de suivre les réalisations et de permettre aux différentes communes d'avoir une analyse du terrain, la Région a démarré un Observatoire Zones 30 qui reprend les voiries du réseau de quartier où les dispositifs et panneaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h.

Sont ainsi reprises:

- les rues où les dispositifs et panneaux imposent le 30 km à l'heure (art 22 quater – panneaux F4a F4b – Zone 30)
- les rues dont l'aménagement et les panneaux de limitation vitesse imposent le 20 km à l'heure (art 22 bis – panneaux F12a F12b – Zone résidentielle ou de rencontre)
- les zones piétonnes équipées des aménagements et

panneaux ad hoc (art 22 sexes – panneaux F103 F105 – Zone piétonne).

Une mise à jour de la situation de terrain est réalisée tous les 6 mois par la Région.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du pourcentage de voiries du réseau de quartier mises en zone 30 ou assimilées entre décembre 2004 et décembre 2005.

Actuellement, 18 % des voiries de quartiers ont été mises en zone sécurisée et de confort pour les modes doux comme le prévoit le PRD.

Le graphique page 10 montre plus clairement que la dynamique de réduction des vitesses dans les quar-

tiers est bien amorcée et que depuis 2003, un réel effort est fait dans la plupart des communes de la Région.

L'augmentation très importante du pourcentage réalisé dans de nombreuses communes montre que la sécurisation des usagers plus faibles devient une réelle préoccupation des mandataires communaux.

Félicitons cette année la Commune de Jette qui applique son Plan Directeur Zones 30 et qui travaille par quartier avec comme objectif la mise en zones 30 complète de tous les quartiers d'ici la fin de l'année 2006. Merci à Philippe Caudron, son Conseiller en Mobilité qui en est la cheville ouvrière.

**Contact :** [croland@mrbc.irisnet.be](mailto:croland@mrbc.irisnet.be)

## OBSERVATOIRE ZONES 30

### Réalisation des Zones 30- Zones résidentielles ou de rencontre - Zones piétonnes

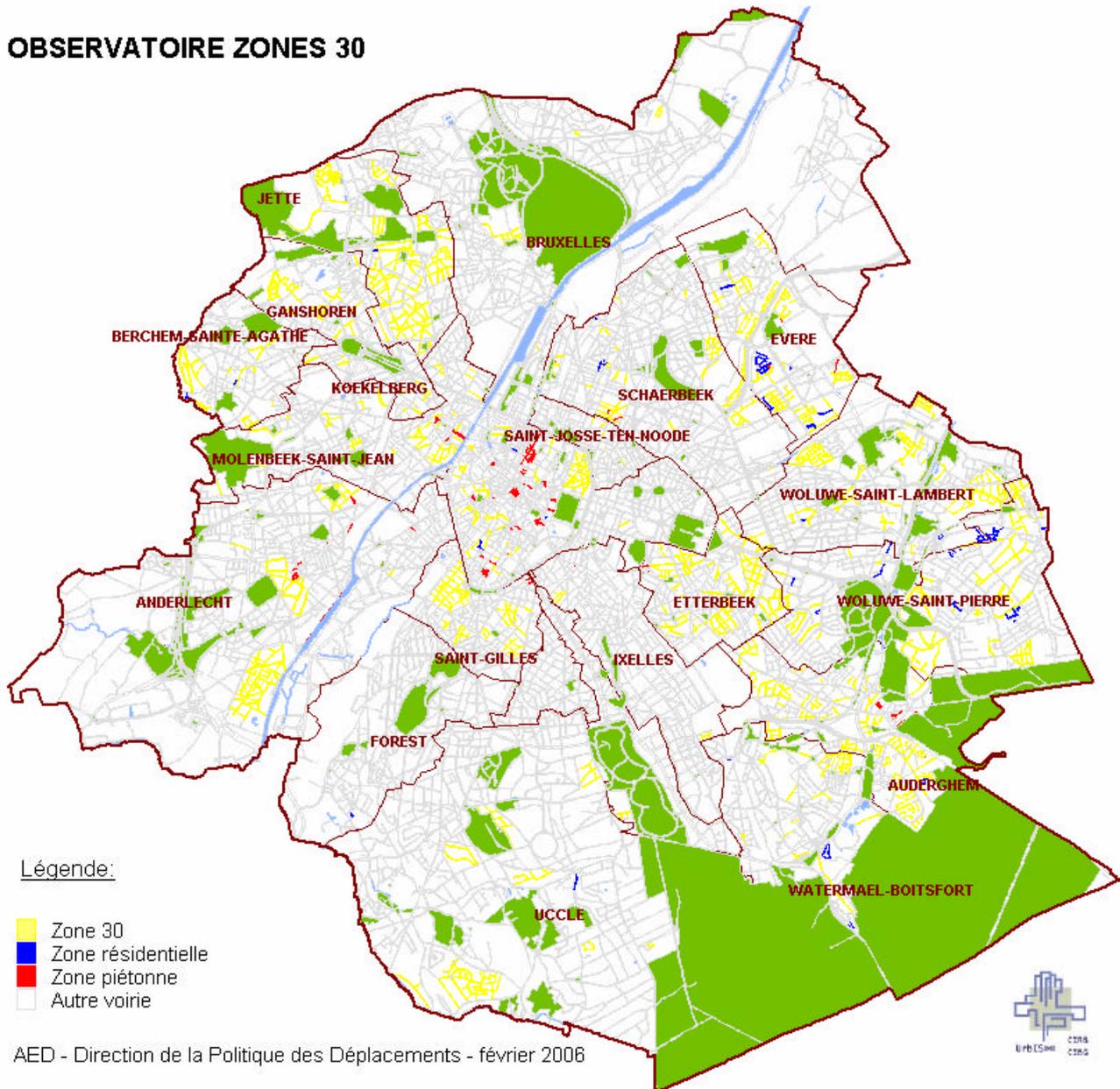
#### Comparaison entre l'état d'avancement de décembre 2004 et décembre 2005

Communes	Long. totale voiries réseau quartier (km)	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2004 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2004 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2005 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2005 / voiries réseau quartier
Anderlecht	119.560	1.820	1.5	18.311	15.3
Auderghem	48.400	10.860	22.4	20.192	41.7
Berchem	26.880	2.950	11.0	5.349	19.9
Bruxelles	248.670	4.500	1.8	17.056	6.9
Etterbeek	38.400	17.300	45.1	17.947	46.7
Evere	40.870	16.020	39.2	16.784	41.1
Forest	42.300	0.080	0.2	0.080	0.2
Ganshoren	20.720	1.580	7.6	4.867	23.5
Ixelles	66.980	0.980	1.5	0.980	1.5
Jette	45.160	6.300	14.0	24.985	55.3
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	1.269	8.1
Molenbeek	61.850	1.630	2.6	7.982	12.9
Saint-Gilles	32.170	0.330	1.0	10.289	32.0
Saint-Josse	17.960	0.500	2.8	0.500	2.8
Schaerbeek	78.490	8.600	11.0	8.865	11.3
Uccle	123.620	5.270	4.3	13.723	11.1
Watermael-Boitsfort	55.980	7.920	14.1	9.513	17.0
Woluwe-St-Lambert	63.200	18.080	28.6	18.184	28.8
Woluwe-St-Pierre	75.930	20.690	27.2	21.490	28.3
<b>Total Région</b>	<b>1222.730</b>	<b>125.410</b>	<b>10.3</b>	<b>218.368</b>	<b>17.9</b>

Fichier réalisé par C.Roland, AED-DPD, le 10/02/2006

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

## OBSERVATOIRE ZONES 30



## La carte vélo de la Région est disponible online !

La carte vélo, outre les itinéraires cyclables régionaux (ICR) existants et programmés, indique: les aménagements cyclables existants, les pistes cyclables marquées (PCM), les pistes cyclables unidirectionnelles (PCU), les pistes cyclables bidirectionnelles (PCB), les bandes cyclables suggérées (BCS), les sens uniques limités (SUL), les zones avancées pour cyclistes, les zones piétonnes, les itinéraires cyclables communaux, les stationnements pour vélos, la liste des vélocistes, les stations Cambio.

Cette carte a été réalisée par le



Source : [www.velo.irisnet.be](http://www.velo.irisnet.be)

**Service Vélo de la Direction de la Politique des Déplacements** avec l'aide des communes et un appui très précieux de nombreux cyclistes de diverses associations (EUCG, Fietsersbond, GRACQ, Place-o-Vélo) qui ont sillonné le territoire en tous sens.

La carte est disponible en PDF en 24 zones imprimables au format A4. Il est également possible de télécharger séparément la légende ainsi que la carte du Pentagone.

**Web :** <http://www.velo.irisnet.be>

## Tendances, « En Ville sans ma voiture »

# Sondage, vous avez dit sondage ?

**Par Michel Doyen (AED)**

Chaque année, il est beaucoup dit et écrit sur les résultats de l'évaluation du Dimanche sans voiture qui souffre des commentaires maintes fois entendus à propos des sondages.

« A ce propos, où allez-vous chercher ces 80% de Bruxellois "réjouis" par les dimanches sans voiture ? Quand j'en parle autour de moi, tout le monde râle. Votre échantillon statistique ne doit pas être très représentatif ».

« Nous faire paraître des statistiques comme quoi 80 % des personnes interrogées sont pour, c'est de la manipulation. Alors avec vos statistiques, arrêtez de raconter n'importe quoi ».

(Extraits du forum sur le site [www.dimanchesansvoiture.irisnet.be](http://www.dimanchesansvoiture.irisnet.be))

La vraie question n'est-elle pas plutôt : les résultats sont-ils constitués de la plus grande diversité d'opinions possibles sur le sujet ? Il nous a donc paru utile de faire le point sur la signification et la portée du sondage et, dans cette optique, de dégager quelques tendances révélées par la comparaison de résultats des évaluations de ces dernières années.

### Il y a sondage et ... sondage

Le sondage de type quantitatif se caractérise par la récolte et le traitement d'un petit nombre d'informations (les variables contenues dans le questionnaire) auprès d'un grand nombre d'individus (un échantillon de la population offrant la plus grande diversité). Les résultats d'une telle enquête donnent un ensemble de chiffres traduits en pourcentages qui révèlent des tendances.

Les enquêtes de type qualitatif, à l'inverse, consistent à recueillir et traiter un grand nombre d'informations auprès d'un petit nombre d'individus (tables rondes réunissant des groupes réduits de person-

nes). Les discours font ensuite l'objet d'une analyse de contenu afin de permettre la compréhension des représentations mentales, des attitudes et comportements de la population étudiée sur un sujet donné.

Les finalités scientifiques sont évidemment différentes : alors que l'enquête quantitative vise la représentativité statistique, l'approche qualitative a pour but de faire émerger des modèles de sens au sein des différents segments de la population étudiée.

### Des objectifs et de la lecture du sondage

L'enquête d'évaluation réalisée dès le lendemain du Dimanche sans voiture avait pour objectif principal d'évaluer l'impact de la campagne de communication, de mesurer les réactions de la population en ce qui concerne le Dimanche sans voiture et, accessoirement, à l'égard de certains aspects de la problématique de la mobilité dans la Région de

« Nous faire paraître des statistiques comme quoi 80 % des personnes interrogées sont pour, c'est de la manipulation. Alors avec vos statistiques, arrêtez de raconter n'importe quoi »

Extraits du forum sur le site [www.dimanchesansvoiture.irisnet.be](http://www.dimanchesansvoiture.irisnet.be))

Bruxelles-Capitale. Les réactions des Bruxellois par rapport à cette journée constituent un indicateur intéressant de l'acceptation des politiques en matière de mobilité ainsi que du degré d'implication du citoyen en faveur de la mobilité durable. Les non-Bruxellois ne sont donc pas concernés par l'enquête, pour diverses raisons dont essentiellement :

- il ne s'agit pas d'une enquête de mobilité des ménages,
- une enquête à l'échelle nationale est à la fois plus compliquée et plus longue (constitution

de l'échantillon, élaboration du questionnaire, ...) à mettre en œuvre et, en conséquence, demande plus de moyens (humains, financiers, logistiques, ...),

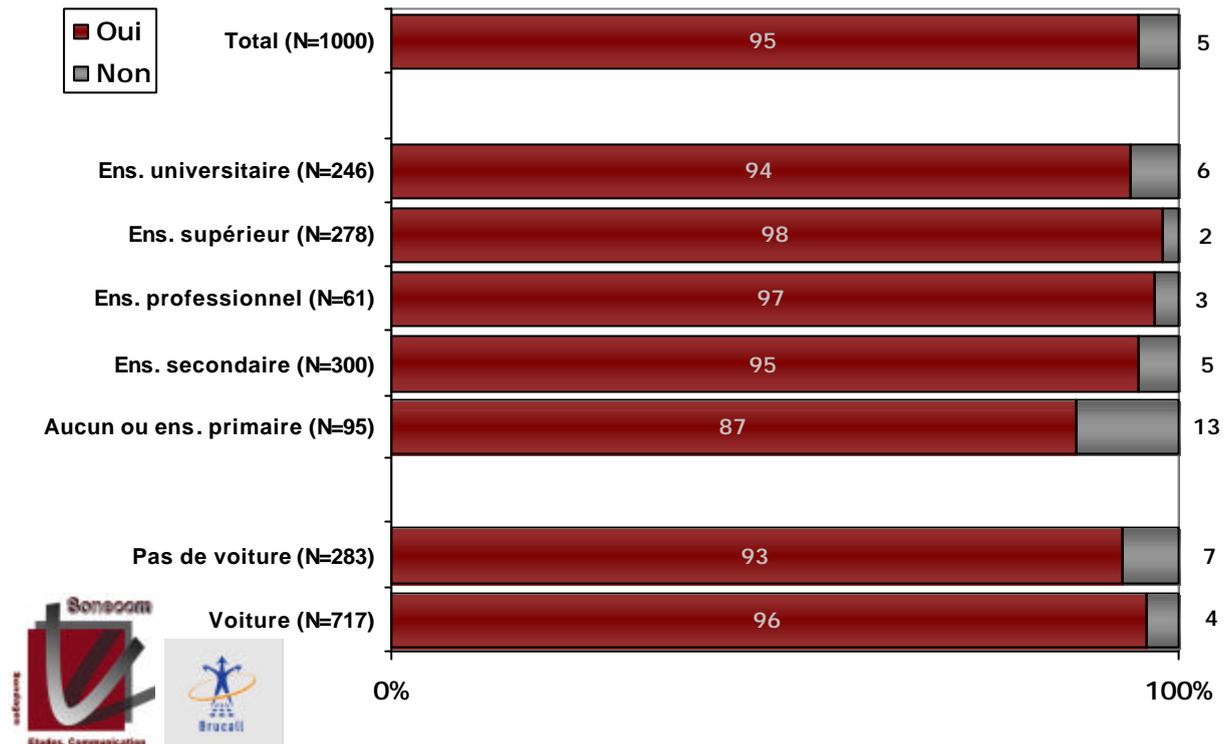
- l'action des Pouvoirs Publics bruxellois, tant régionaux que communaux, est destinée en premier lieu aux Bruxellois.

Sans vouloir occulter les problèmes posés par la circulation des non-Bruxellois à Bruxelles essentiellement en semaine, il faut en finir avec l'idée que ce sont les autres qui sont responsables de tous les maux dont souffre Bruxelles : 62 % des déplacements effectués par les Bruxellois un jour moyen font moins de 5 km et sont donc intra-régionaux. Les comportements des Bruxellois en matière de mobilité à Bruxelles ne peuvent être modifiés que par les Bruxellois eux-mêmes.

La méthodologie de l'enquête d'évaluation était la suivante :

1. Enquête téléphonique auprès de 1205 individus.
2. Période de récolte des données: du 19 au 21 septembre 2005.
3. Échantillon constitué à partir des données statistiques de l'INS relatives à la Région Bruxelles-Capitale.
4. L'échantillonnage théorique réalisé considère les quotas de langue, sexe, âge et commune d'habitation.
5. Résultats pondérés selon la commune d'habitation pour assurer la représentativité géographique tout en utilisant l'ensemble des données récoltées (croisement des différentes variables : sexe, âge, situation familiale, niveau d'études, possession d'une voiture ou non).
6. Au final, les résultats présentés portent sur 1000 individus.
7. Marge d'erreur: 3,10%.

### Entendu parler de l'opération « Dimanche sans voiture » avant le 18 septembre ?



On peut évidemment s'attarder sur certains chiffres. Le choix de souligner certains résultats n'est jamais totalement innocent et peut induire des réactions positives ou négatives selon le cas. Un **exemple** tiré du sondage "Dimanche sans voiture" en 2005 illustrera mieux ce propos.

La portée de cette question permet d'évaluer le degré de connaissance de l'opération parmi la population. Dans la ligne "total", les chiffres nous révèlent que 50 personnes sur 1.000 interrogées, soit 5 % des Bruxellois, ignoraient l'organisation du Dimanche sans voiture ou, c'est selon, 950 personnes sur 1.000 interrogées, soit 95 % des Bruxellois, étaient au courant du Dimanche sans voiture. Nous pouvons aller un peu plus loin : comment lire ensuite les résultats ventilés par niveau d'études ?

- Considérons les chiffres "Ens. universitaire" : 6 % de ces personnes (24,6 % de l'échantillon) n'étaient pas au courant.
- Si nous considérons les chiffres "Aucun ou ens. primaire", nous observons que 13 % de ces personnes (catégorie correspondant à 10 % de l'échantillon et de la

population totale) n'étaient pas au courant

Certes, on peut d'emblée faire le constat suivant et le souligner : avec 13 % la seule catégorie se situant sous la barre des 90 % est "Aucun ou ens. primaire".

Tout est cependant affaire de nuances. Selon le but poursuivi, on pourrait soit stigmatiser les insuffisances de la communication, soit verser dans l'autosatisfaction mais nous pensons qu'il faut pouvoir raison garder et relativiser le résultat en ne lui donnant pas une importance démesurée : il s'agit de 13 % sur une catégorie de personnes représentant 10 % du total. Nous nous trouvons ici en présence de l'éternel problème de "la bouteille à moitié vide ou à moitié pleine". En effet, il serait tout aussi significatif de constater et de souligner que 95 % de la population totale et 87 % de ladite catégorie de citoyens étaient au courant de l'opération. Souligner le résultat sous l'angle négatif, focaliserait l'attention sur les insuffisances de la communication et risquerait de nous entraîner dans ce cas précis, nous semble-t-il, au cœur d'un large débat de société sur l'accès à l'information en général

dont nous ne maîtrisons pas l'ensemble des composantes.

Bien sûr il existe des situations (handicapés, malades, personnes âgées, etc ...) ou catégories de citoyens particulières qui ne sont pas ou insuffisamment prises en compte. Loin de nous l'intention de minimiser l'importance de telles données mais il ne faudrait pas laisser le public en tirer trop rapidement des conclusions en ne nuancant pas le propos. Ces données doivent, au contraire, constituer la motivation d'entamer une réflexion sur les moyens d'y apporter des solutions concrètes.

#### Les tendances révélées par le sondage

En matière d'études quantitatives, les opérations les plus particulièrement intéressantes sont celles qui se répètent dans le temps. Ainsi, mener régulièrement (en l'occurrence, chaque année), une enquête sur la base d'une méthodologie identique (mêmes variables, population de référence identique et échantillonnage semblable), permet de dégager des tendances, d'observer des évolutions et de mesurer les réactions, les changements de comportements ou d'atti-

tude de la population ciblée. C'est le cas de l'évaluation du Dimanche sans voiture, enquête de type quantitatif, qui est réalisée depuis 2002, année de la première édition.

De ce point de vue certaines tendances générales sont indiscutables. Parmi celles-ci :

1. Après une légère progression lors de la deuxième organisation, le pourcentage de personnes au courant de l'opération est relativement stable : 91 % en 2002, 94 % en 2003, 97 % en 2004 et 95 % en 2005.
2. Il est remarquable de constater que la transmission de l'information "de bouche à oreille" est passée de 10 % en 2002 à 41 % en 2005 : la notoriété de l'opération est donc une réalité.
3. Le taux de personnes favorables au Dimanche sans voiture atteint 90 % en 2005 contre 76 % en 2002, 85 % en 2003 et, un léger fléchissement, 80 % en 2004.
4. Parmi les défavorables, les personnes de plus de 45 ans représentaient 49 % en 2002, 38,6 % en 2003, 43 % en 2004 et 35 % en 2005. La diminution spectaculaire observée en 2003 (- 11 %) semble tendre vers sa limite. On peut évidemment émettre des hypothèses sur les raisons de cette réaction mais quoi qu'il en soit, un effort particulier de sensibilisation semble être nécessaire vis-à-vis de cette catégorie de citoyens.
5. Le nombre de personnes n'ayant pas quitté Bruxelles lors de cette journée reste stable : 89 % en

2005 contre 88 % en 2002. Il en va de même pour les personnes qui se sont déplacées dans Bruxelles : après une progression de 54 % en 2002 à 62 % en 2003, on constate une stabilisation à 63 % en 2005. Par contre, si 55 % des plus de 60 ans restaient chez eux, ils ne sont maintenant plus que 41 %.

6. En ce qui concerne l'appréciation de la journée, si la diminution de la pollution était considérée depuis 2002 comme le principal

*« Une journée sans voiture, c'est un peu se transporter dans ce que pourrait être l'espace sonore et la qualité de l'air des villes dans une ou deux générations ».*

place et se retrouve ainsi avec la même appréciation que la convivialité, soit 51 %.

7. Parmi ceux qui se sont déplacés à Bruxelles, les déplacements à pied présentent, chaque année, le plus fort pourcentage pour atteindre 68 % en 2005, devant les déplacements en transports en commun avec 35 % en 2005 et à vélo qui totalisent 25 %. A l'exception des déplacements à pied (de 51% en 2003 à 62 % en 2004 et 68 % en 2005), les pourcentages des différents modes varient très peu d'année en année.

8. Il est vrai que le pourcentage de citoyens estimant préoccupants les problèmes de mobilité causés par l'usage de l'automobile, varie en fonction du niveau d'études mais ce constat est-il lié au problème d'accès à l'information souligné ci-avant, aux habitudes et moyens de déplacement, à l'importance que prend la voiture dans la vie de tous les jours, ...? Il n'est pas possible de tirer des conclusions sur les raisons de cette attitude à partir des chiffres d'autant que des variations existent également

en fonction de l'âge, ménage avec ou sans enfant (le croisement des résultats avec ces différentes variables n'a été prati-



avantage, c'est la diminution du niveau bruit qui a été la plus appréciée en 2005 (69 %), la pollution n'étant citée qu'en 3<sup>ème</sup>

qué qu'en 2005). Une chose est sûre : depuis 2002, le pourcentage total de ces personnes varie aux alentours de 80 % et présente donc une relative stabilité.

9. Le pourcentage de personnes favorables au renouvellement de l'opération est passé de 78 % en 2002 à 87 % en 2005.
10. Depuis 2002, le Dimanche sans voiture ne semble pas perçu comme une journée pédagogique sur la mobilité durable ni comme encouragement à réfléchir aux pratiques quotidiennes de mobilité par plus de 35 à 40% des citoyens.

### Conclusions

A la lecture de différents commentaires exprimés librement sur des forums ou dans des interviews,

une chose très inquiétante saute aux yeux : de nombreux opposants, mais également des personnes favorables, font preuve d'égoïsme dans leur façon d'envisager leur mobilité en général et le Dimanche sans voiture, en particulier. Certes la liberté des choix, y compris en matière de mobilité, n'est pas contestable mais ce serait faire peu de cas de notre responsabilité envers la société dans laquelle nous vivons. Il est urgent de s'y arrêter et d'y réfléchir car la mobilité est un des éléments majeurs de revendication du bien-être en ville qui intègre de manière de plus en plus forte des exigences qualitatives. Nous en voulons pour preuve l'importance accordée, tant par les personnes s'étant déplacées lors du Dimanche sans voiture que par celles qui sont restées chez elles, à la réduction du bruit ainsi qu'à la convivialité (cfr 6).

On parle moins de la **Semaine de la Mobilité** dont le rôle est cependant fondamental dans l'objectif de sensibilisation aux enjeux du transport et de la mobilité d'une

part et de modification des comportements d'autre part, en faisant réfléchir chacun à son rôle comme acteur de sa propre mobilité.

En suscitant la recherche de solu-



## UN DIMANCHE SANS VOITURE! EEN AUTOLOZE ZONDAG!

tions concrètes aux problèmes de déplacements urbains, la Semaine de la Mobilité permet des initiatives destinées à tester de nouvelles idées en matière de mobilité, parfois simplement au niveau local, afin d'évaluer leur pertinence et, si elles s'avèrent positives, de les pérenniser au profit de tous.

La réduction du trafic automobile pendant une journée est évidemment un objectif important de l'opération mais elle n'est cependant qu'un outil en faveur de l'enjeu essentiel qui est de sensibiliser la population à la problématique des déplacements urbains. Si la volonté première reste de favoriser la prise de conscience d'un changement nécessaire de nos habitudes de déplacement, le Dimanche sans voiture représente une occasion unique pour permettre à la population de redécouvrir la ville.

Le Dimanche sans voiture peut paraître comme une mesure par trop événementielle mais cependant, c'est un aspect positif, largement médiatisé, ce qui fait réagir

de nombreuses personnes, entretient le débat et garde la thématique de la mobilité bien présente dans les esprits.

Une journée sans voiture, c'est un peu se transporter dans ce que pourrait être l'espace sonore et la qualité de l'air des villes dans une ou deux générations. Le chemin pour y parvenir est fait d'aménagements de l'espace public, de plans (régional et communaux) de mobilité, de mesures réglementaires, de choix et de décisions politiques pas forcément populaires, de contraintes

diverses (coût des voitures, du carburant, ...). Mais il est fait aussi d'information et de sensibilisation par une approche positive de la problématique, tant il est vrai qu'il s'agit essentiellement de changement des mentalités, de modification des comportements individuels. Faire œuvre pédagogique et générer une prise de conscience active, éviter de culpabiliser mais plutôt encourager positivement un changement de comportement en amenant chacun à réfléchir, même par une approche festive, sur les moyens de répondre à nos besoins de transport et à l'impact de nos choix sur la qualité de vie, ... sans pour autant perdre de vue les impératifs économiques et le respect de la liberté des choix personnels. Tel est l'objectif ultime de telles opérations.

Nous n'en sommes qu'au début et, sans aucun doute, nous allons devoir revoir fondamentalement notre façon de nous déplacer.

**Contact:** [mdoyen@mrbc.irisnet.be](mailto:mdoyen@mrbc.irisnet.be)

*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	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	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 Cannière Anne	St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@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

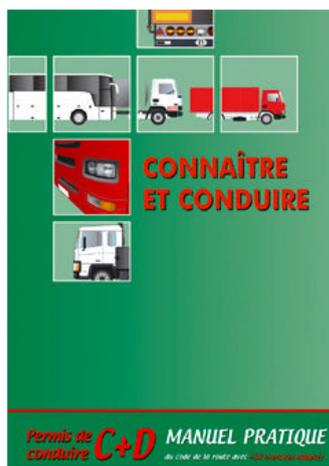
*Lu pour vous...*

**Par Erik Caelen (AVCB)**

La réglementation, et surtout la réglementation routière, devient de plus en plus complexe. Pour les gens qui travaillent sur le terrain, c'est un sacré boulot de suivre à la lettre toute la réglementation. Ce sont surtout les règles spécifiques, comme les dispositions sur le transport de marchandises (camions) et le transport de personnes (autobus et autocars) qui font froncer de nombreux sourcils parmi les services de police de première ligne.

Heureusement, la nouvelle édition du guide "Connaître et conduire – permis de conduire C+D" vient de sortir. Ce guide, initialement prévu pour les élèves des auto-écoles qui veulent obtenir un permis de conduire C ou D, est également utile pour les services de la circulation (police locale et administration communale). En effet, il explique d'une manière simple les règles fondamentales du transport de marchandises et du transport de personnes par autocars/autobus.

Le guide est divisé en huit chapitres. La première partie explique les définitions du code de la route qui portent sur les camions et autobus/autocars. Le deuxième chapitre est consacré aux permis de conduire spécifiques nécessaires pour pouvoir conduire ces véhicules. Le chapitre trois traite de l'état, des accessoires et de l'équipement des camions et autocars. Les règles de circulation qui s'appliquent spécifiquement aux poids lourds ainsi qu'un bref résumé des règles générales constituent le chapitre quatre. Le cinquième chapitre met l'accent sur le chargement des véhicules alors que le sixième chapitre est consacré aux temps de conduite et de repos ainsi qu'à l'utilisation du tachygraphe. L'avant-dernier chapitre porte sur l'environnement et, enfin, les exigences techniques, l'entretien et le fonctionnement des différents éléments du véhicule



sont passés en revue dans le dernier chapitre.

Ce guide est donc un ouvrage de référence idéal pour les gens travaillant sur le terrain qui veulent obtenir une réponse rapide concernant certaines règles. Mais cet ouvrage est également intéressant pour sa familiariser avec le monde du transport de marchandises et de personnes pour les gens qui veulent se

spécialiser dans cette matière.

Le guide coûte environ € 10 (selon le nombre d'exemplaires commandés).

"Connaître et conduire – Guide pratique Permis de conduire C+D", éd. Connaître et Conduire (sa), Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder, tél. : 011/45.29.15, e-mail [info@weeswegwijs.be](mailto:info@weeswegwijs.be). Web : [www.weeswegwijs.be](http://www.weeswegwijs.be)

## Éducation relative à la sécurité routière

# La commission locale de coordination Bruxelles - Ixelles

**Par Barbara Decupere (AVCB)**

Nous vous proposons de passer en revue au travers de quelques numéros du Moniteur, les résultats des différentes commissions de coordination, réunions transversales sur le thème de la sécurité routière organisées entre les différents services communaux et zones de police durant l'année 2005.

Ces commissions avaient été initiées par la Région suite aux recommandations des états généraux de la sécurité routière. L'objectif de celles-ci était de faire l'inventaire des actions existantes dans les écoles primaires, les communes, les associations et zones de police, de coordonner les initiatives en concertation avec tous les acteurs concernés de façon à harmoniser les services offerts et de traiter les demandes de formation.

Ces commissions se sont tenues par zone de police, et étaient composées du responsable du service prévention de la zone de police, des conseillers en mobilité, des fonctionnaires communaux du service Enseignement, du service APS et Extrascolaire de l'Enfance, de membres de la cellule d'impulsion régionale, d'un représentant du Cabinet du Ministre en charge de la mobilité et d'un représentant de la cellule mobilité de l'Association de la Ville et des Communes de Bruxelles-Capitale.

En travaillant par zone de police, plusieurs réunions

permettre un même accès à l'information et aux outils pour les enfants de tous les réseaux d'enseignement des deux régimes linguistiques tout en respectant les spécificités et orientations de chaque commission.

La Région a débloqué un subside d'un montant de 25.000€ pour chacune des commissions qui se sont tenues afin de réaliser un ou plusieurs projets. Les critères d'acceptation des projets étaient les suivants :

- Intérêt du projet pour l'ensemble des écoles situées sur toutes les communes de la zone concernée
- Participation du plus grand nombre possible des acteurs présents lors des commissions locales
- Importance particulière accordée à la sécurité des usagers faibles
- Vision à long terme et pérennité de l'action avec des possibilités de développements éventuels dans l'avenir
- Originalité du projet

Dans ce premier article, nous vous exposons les projets et actions proposés par les acteurs de la commission Bruxelles/Ixelles suite à l'octroi de ce montant de 25.000€.

### Aperçu de ce qui se fait déjà...



Un parc de circulation fixe, bientôt une réalité dans la zone Bruxelles - Ixelles  
(Source : Zone de Police Bruxelles-Ixelles)

par commission ont été organisées au cours de l'année. Cela a permis à la Région d'avoir une vue d'ensemble de la situation.

Elle peut ainsi pour les années qui viennent travailler plus efficacement, avec une optique de long terme et

La zone de police Bruxelles-Ixelles possède un service prévention dénommé « Parc de circulation ». Ce service est actif depuis de nombreuses années au sein des écoles primaires néerlandophones et francophones. Il offre des cours théoriques et pratiques sur la sécurité routière avec l'aide d'une piste de circulation et d'habileté mobiles. Une fiche 'bonnes pratiques' dans le cahier du moniteur de la mobilité n°4 « l'éducation relative à la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale » retrace en détail l'activité effectuée.

Plusieurs services communaux mettent aussi en place toute une série d'actions permettant aux enfants d'avoir une meilleure connaissance des bons réflexes à adopter en rue.

En gardant également à l'esprit qu'il faut changer la tendance du 'tout à la voiture', beaucoup d'initiatives et d'idées sont mises en oeuvre pour changer cette habitude car si nous sommes tous d'accord pour dire que la voiture procure un sentiment de cocon sécurisé, l'inconvénient de cette pratique est que l'enfant n'est plus conscient du trajet emprunté et n'a plus la possibilité d'appréhender les dangers de la

rue. Ce milieu lui est devenu inconnu et donc dangereux. Il n'a pas la possibilité dans ce contexte de se responsabiliser et s'autonomiser par rapport à ses propres déplacements.

Ces initiatives sont aussi répertoriées dans le cahier.

Nous ne reviendrons donc pas sur celles-ci dans cet article mais vous invitons plutôt à les découvrir en détail à l'adresse suivante : <http://www.avcb.be/serv/0504cahier.pdf>

### Ce que différents acteurs de la commission proposent pour 2006...

1. Un parc de circulation fixe et un centre de formation pour assistants de prévention et de sécurité

La cellule 'parc de circulation' de la zone de police projette la construction d'un **piste de circulation fixe** dans un bâtiment dont la Ville de Bruxelles est propriétaire et disposant d'un étage correspondant à la surface nécessaire pour la création de celle-ci. Le bâtiment est situé à Haren, rue Arthur Maes.

L'espace a une superficie de 1000 m<sup>2</sup>.

Il ne s'agit pas de remplacer le parc mobile par le parc fixe. Les deux activités fonctionneront en parallèle, elles sont complémentaires et de cette façon un maximum d'écoles pourra bénéficier de cet apprentissage.

Au sein de ce bâtiment, le service projette d'organiser une journée complète d'animation théorique et pratique comprenant également une visite en voirie.

La date d'ouverture du parc se ferait entre le 25 mai et le 8 juin 2006.

La cellule pense aussi que cet espace serait un lieu intéressant pour la création d'un **centre de formation pour assistants de prévention et de sécurité**. Les assistants de prévention et de sécurité (APS) sécurisent les abords des écoles, protègent la traversée des enfants lors des sorties et des promenades, encadrent des groupes d'enfants à vélo, collaborent aux actions sur la sécurité avec la police. Nous leur donnons une formation sur la sécurité routière et autres réglementations.

2. Projet d'éducation aux déplacements, à la rue

comme lieu social, à la sécurité routière et à la mobilité

#### • Objectif ?

Le service enseignement et le service des Agents de Prévention et de Sécurité (APS communaux) de la

commune d'Ixelles proposent un projet en collaboration avec plusieurs associations: la **Map-mobile**, un outil pour baliser son chemin vers l'école. Le Service communal de cartographie pour la mise à disposition de fond de carte et l'Institut Belge pour la sécurité routière (IBSR) pour la mise à disposition d'outils didactiques et pédagogiques seraient également partenaires.

Tenant compte de l'expérience « semaine de la mobilité » qui a mis en évidence une série de moyens simples pour améliorer la sécurité autour des écoles et à l'importance d'un diagnostic concernant l'accessibilité de l'école, la commune d'Ixelles propose un programme d'actions pédagogiques et éducatives sur l'apprentissage à la sécurité routière qui implique autant la communauté scolaire que les familles.

Outre l'apprentissage à une

meilleure sécurité sur le chemin de l'école, le projet permettra de construire un outil précis qui pourrait servir à la mise en place d'actions concrètes d'amélioration de la sécurité et de la mobilité des élèves sur le chemin de l'école tels que le ramassage collectif à pied ou à vélo, le co-voiturage.

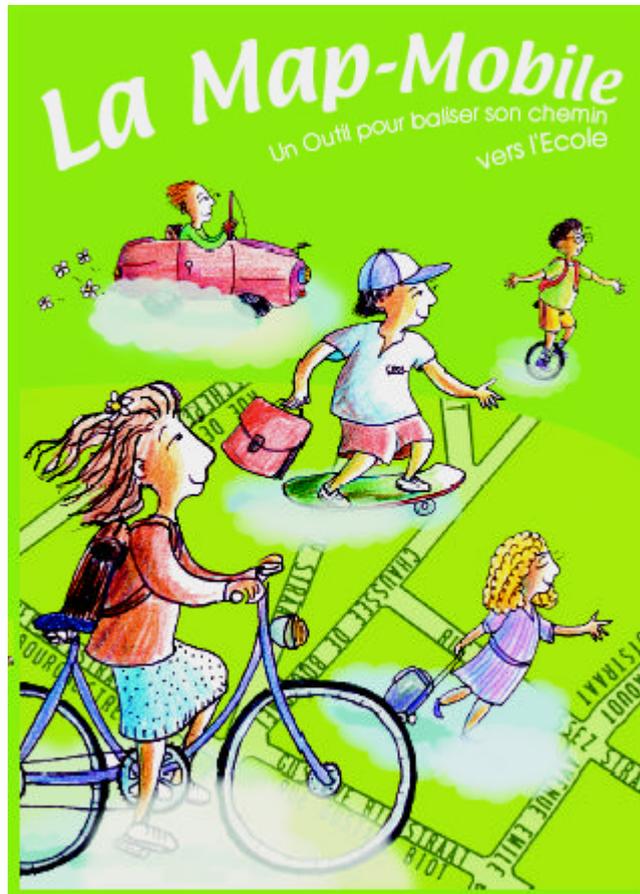
#### • Public cible ?

Le programme prévoit de pouvoir soutenir et suivre pendant la durée du projet (6 mois) 10 classes de 4<sup>ème</sup> ou 5<sup>ème</sup> de l'enseignement primaire dans la commune d'Ixelles dont au moins une classe néerlandophone et 3 classes dans des écoles du réseau libre.

De par son volet pédagogique, ce projet s'intègre dans un cours d'éveil, puisqu'il y est notamment question d'un apprentissage à la lecture de carte et d'un repérage du trajet domicile école sur une carte en vue d'établir un diagnostic précis du profil de mobilité de la classe.

#### • Méthodologie et contenu du dossier pédagogique ?

Le dossier contiendra des informations pratiques pour



la mise en place du projet au sein des écoles. Dans un 2ème volet, le dossier reprendra des informations exploitables par les enseignants et les élèves sur la situation de la Sécurité routière en Région bruxelloise et plus particulièrement sur le chemin de l'école, les outils disponibles pour améliorer la connaissance des élèves sur la thématique envisagée.

L'enseignant recevra un dossier pédagogique du projet et pourra demander si nécessaire un soutien lors d'une des activités.

Afin de mobiliser les écoles, un courrier d'appel à candidature accompagné d'un formulaire d'inscription sera envoyé à l'ensemble des écoles ixelloises (réseau communal, libre et néerlandophone)

Préalablement à l'activité 1, une rencontre entre l'animateur et l'enseignant sera organisée afin d'expliquer les tenants et les aboutissants du projet.

#### **Activité 1 :**

En classe, introduction à la problématique de la sécurité routière et à la mobilité.

En rue ou à la maison, avec l'aide des parents, relevé du trajet individuel sur une carte adaptée, moyens de transport et points noirs.

#### **Activité 2 :**

En classe, mise en commun des cartes individuelles sur

une grande carte. Les points noirs les plus souvent relevés y seront repris.

#### **Activité 3 :**

Organiser une descente sur le terrain avec l'aide des "assistants de prévention et sécurité" afin que les élèves apprennent comment se comporter dans ces zones et soient plus responsables lors de leurs déplacements.

#### **Activité 4 :**

Les élèves, à l'aide de leur enseignant, iront présenter leur travail à la commune, aux autorités compétentes. Ils présenteront leur carte, et quelques élèves pourront expliquer le trajet depuis leur domicile et les zones qu'ils devraient affronter seuls s'ils venaient à pied ou à vélo avec des suggestions et propositions d'actions.

#### **Et le petit mot de la fin...**

Avec de tels projets, nous ne doutons pas que les enfants seront plus attentifs à ce qui les entoure lorsqu'ils seront en rue et adopteront les bons réflexes.

Ils seront aussi sensibilisés aux problèmes liés aux déplacements en général et en particulier entre le domicile et l'école, conscients également qu'il existe d'autres moyens que la voiture pour se déplacer.

**Contact :** barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

## **Le vol de vélos : état de la question à Bruxelles**

**Par Jean-Michel Reniers (AVCB), sur base d'une étude de L. Coveliers (Provelo)**

### **1. Analyse du vol de vélo à Bruxelles et de ses conséquences**

#### **1.1. Analyse quantitative**

Il est très difficile d'avoir des chiffres détaillés sur le nombre de vols de vélos en fonction des villes belges ou des communes bruxelloises. De plus, on estime que plus de la moitié des cyclistes ne déclarent

pas le vol de leur vélo. A Louvain, une enquête a démontré que seulement **27%** des personnes interrogées sont prêtes à faire une déclaration de vol. A Bruxelles, aussi, on peut estimer que seulement 1 cycliste sur 3 ou 4 va faire une déclaration du vol de son vélo. Si le nombre annuel de déclarations de vol tourne autour des 30.000- 32.000 en Belgique (la Flandre totalise plus de 95% des déclarations), les chiffres de la police fédérale montrent une augmentation à Bruxelles. Sur base de ce tableau, on peut

donc estimer le nombre de vélos volés par an à Bruxelles entre **2.500 et 3.000. Avec un nombre de cyclistes quotidiens bruxellois estimé à 10-15.000, on a donc une probabilité de se faire voler son vélo dans l'année de 20-30%.**

#### **1.2. Le cadenas en question**

Ce sont surtout les cyclistes débutants qui se font voler leur vélo en ne prenant pas assez de précaution. Un cadenas à spirale (câble) se coupe en 5 secondes avec une bonne

Nombre de déclaration de vol de vélos dans la Région de Bruxelles-Capitale

Année		Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Total
2000	Sans violence	21	37	48	44	61	69	47	66	77	76	45	25	<b>616</b>
	Avec violence	1	3	2	5	7	6	5	8	6	6	2	1	<b>52</b>
2001	Sans violence	25	34	44	31	66	69	64	58	52	82	66	39	<b>630</b>
	Avec violence	2	2	1	4	3	8	7	1	4	5	1	2	<b>40</b>
2002	Sans violence	46	27	29	45	50	97	80	112	110	79	77	57	<b>809</b>
	Avec violence				1				4	3		2		<b>10</b>
2003	Sans violence	46	33	43	51	64	71	83	121	167	84	55	34	<b>852</b>
	Avec violence					7	5	7	2	4	2	1		<b>28</b>

Source : [www.polfed.be](http://www.polfed.be) : Statistiques policières de criminalité

pince affûtée. Une analyse du stationnement vélo à Bruxelles montre que moins de 50% des cyclistes utilisent un bon cadenas en U à Bruxelles alors qu'une étude française coordonnée par la F U B i c y

(Fédération des Usagers de la Bicyclette - fév. 03) démontre que moins de 5% des vélos volés étaient attachés avec ce type de cadenas.

### 1.3. Le parking vélo

En raison de la densification de l'habitat à Bruxelles (nouveaux immeubles de logement), le stationnement à domicile pourrait devenir bientôt un problème important comme c'est déjà d'ailleurs la cas à Paris où le manque de stationnement sécurisé dans les grands immeubles représente un frein important au développement du vélo. En effet, selon l'étude française de la Fubicy, **50 % des vols de vélos surviennent dans des lieux privés** où le voleur a plus de temps pour couper un cadenas sans risquer d'être dérangé. Dans le couloir s'il n'y a pas de point fixe pour accrocher le vélo, celui-ci est facile à enlever. Le voleur peut alors couper le cadenas en toute tranquillité à la maison. La législation en matière de permis d'environnement n'est pas précise en matière de stationnement vélo, pas respectée et peu contrôlé. Les permis d'environnement mentionnent le nombre de places pour vélo à placer, mais ne donnent aucune norme de qualité pour ses parkings vélo alors que le ministère de l'Intérieur recommande les parkings vélo permettant d'attacher le cadre et la roue avant. Il résulte de cette situation que ce sont des parkings vélo type « pince-roue » qui sont le plus souvent installés, ne représentant pas la solution optimale contre le vol. Les cyclistes ont donc pris l'habitude de cadenas leur vélo à la structure du parking vélo sans utiliser le « pince-roue ». Le développement de lieux de stationnement plus sécurisés et plus sécurisants permettrait à beaucoup de pouvoir utiliser le vélo.

### 1.4 Conclusion

**Le vol des vélos est devenu le second frein à la pratique du vélo à Bruxelles après l'insécurité routière.** Si une étude française démontre que **20**

**% des cyclistes volés ne rachètent pas un vélo**, cette proportion doit être encore plus grande dans les universités (VUB, ULB) où l'argent des étudiants est compté alors qu'il s'agit de la tranche de population la plus facile à mettre en selle.

Le problème du vol de vélos est aussi un frein pour le ramassage

scolaire dans les écoles primaires. En effet, il n'y a en général dans les écoles que des pinces roues ne permettant pas de cadenas correctement le vélo. Qui plus est, ces pince-roue sont le plus souvent installés en voirie à la vue des voleurs. Enfin, il est difficile de demander à un enfant de transporter un lourd cadenas, qui plus est lorsque celui-ci ne se rend pas en général compte du danger de vol.

### 2. Quelques pistes pour commencer une politique de lutte contre le vol de vélos à Bruxelles

1) *Sensibilisation des différents acteurs*

Perdre plus de 500 cyclistes par an

## L'exemple gantois

Gand a mis en place une politique de lutte contre le vol de vélo avec un dépôt vélo et de la prévention. Conséquence, la probabilité de se faire voler son vélo à Gand a été divisée par 3 ou 4 par rapport à la moyenne nationale. La politique de lutte contre le vol de vélos à Gand passe par 4 points :

1. L'installation massive d'un bon modèle de parkings vélo auquel les cyclistes peuvent attacher le cadre et la roue avant du vélo. 6000 places sûres sont déjà équipées. Les Gantois peuvent aussi proposer des endroits où ils désirent voir l'installation de tel parking.
2. Gand promeut l'utilisation de bons cadenas et de la bonne manière de cadenas son vélo.
3. Gand organise un service de gravage du numéro national sur le cadre des vélos afin de les rendre reconnaissables. Le service est accessible au Fietsendepot de la Kattenberg chaque lundi, mercredi et jeudi de 13.00 à 16.00 et le mardi de 13.00 à 18.00. Entre 1995-2002, 36.604 vélos ont été gravés, soit environ 5000 par an.
4. Un service de surveillance des vélos enquête sur les vélos laissés à l'abandon, gênants ou les épaves. Ces vélos reçoivent une étiquette qui demande aux propriétaires de bouger leurs vélos.

En cas de non-exécution, le vélo est apporté au Fietsendepot. Ainsi les vélos volés et les épaves sont enlevés des rues. Plus de 200 vélos abandonnés sont récoltés par mois. Si le propriétaire ne vient pas réclamer son vélo au Fietsendepot, ceux-ci sont après 3 mois soit revendus, soit envoyés dans un atelier vélo. En 2002, 154 cyclistes y retrouvèrent leurs vélos. Cela représente seulement 5% des vélos enlevés..

A Gand, la part modale en 2000 du vélo était de 12,7%. Un cycliste quotidien a donc entre 7 et 11% de chance de se faire voler son vélo dans l'année.

Un cycliste quotidien gantois a donc près de deux fois moins de chance d'avoir son vélo volé qu'un cycliste quotidien bruxellois.

Plus d'information : [www.gent.be/gent/verkeer/gentfietst/diefstal.htm](http://www.gent.be/gent/verkeer/gentfietst/diefstal.htm)

Registre des déclarations de vols de Gand (230.000 habitants).

Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nbr	1.289	1.232	1.411	1.697	1.870	1.631	1.554	1.462	1.558

à Bruxelles parce qu'ils se sont fait voler leur vélo, est un réel problème pour la politique cyclable de Bruxelles. Autant les communes, la Région que les zones de polices doivent inscrire la lutte contre le vol de vélos comme une priorité. Les associations de cyclistes doivent coordonner leur effort pour cette sensibilisation. Le Plan Vélo 2005-2009 doit mettre les moyens financiers et humains pour coordonner cette lutte contre le vol de vélo.

La création d'un Fietsendepot bruxellois à l'image de celui de Gand est une priorité.

## 2) Sensibilisation au vol de vélos et gravage

Placevelo avait déjà diffusé plusieurs centaines de cartons de promotion expliquant comment attacher son vélo et incitant les cyclistes à utiliser un bon cadenas. Le modèle est économique et facile à produire. Il peut être utilisé par GRACQ, Fietsersbond, Placevelo, EUCC, Vélocampus sur tout matériel de promotion.

L'objectif est d'aider les vélocistes à sensibiliser les acheteurs contre le vol de vélos et de graver un nombre significatif de vélos. Pour lutter contre le vol de vélo à Bruxelles, Pro Velo offre un service de gravage sur demande du lundi au vendredi (sauf le mercredi après-midi) au prix symbolique de 1 euro à la Maison des Cyclistes. Le service est ouvert pour tous les cyclistes bruxellois de 10h à 18h sur réservation.

La sensibilisation à l'achat d'un bon cadenas doit être le message principal à faire passer. Pro Velo a produit des cartes du vélo à destination des vélocistes bruxellois. Celles-ci renseignent comment cadenasser correctement son vélo. Les vélocistes sont en première ligne pour cette sensibilisation. Il faut leurs donner tous les outils utiles pour convaincre leur client.

Pro Velo renseigne aussi sur son site des informations contre le vol de vélo dans la rubrique "A vélo au travail" [www.provelo.org/aveloautravail/Aveloautravail.htm](http://www.provelo.org/aveloautravail/Aveloautravail.htm)

Lors des gros événements attirant

## Service Vélo de la Direction de la Politique des Déplacements

Les associations représentant les intérêts des cyclistes (GRACQ, Fietsersbond, EUCC) sont en contact régulier avec le Service Vélo et avec les administrations communales. Vous pouvez les consulter pour vos suggestions d'aménagements.

Si vous ne trouvez pas réponse à vos questions, le Service régional Vélo est bien entendu à votre écoute :

- **Web :** <http://www.velo.irisnet.be>
- **courriel:** [infovelo@mrbc.irisnet.be](mailto:infovelo@mrbc.irisnet.be)
- **courrier:**

Service Vélo  
Direction de la Politique des Déplacements Ministère de la Région de  
Bruxelles-Capitale  
Gare du Nord  
80 rue du Progrès (boîte 1)  
1035 Bruxelles

beaucoup de cyclistes (dimanche sans voiture, fête du vélo à Dring

Dring), il est important de prévoir des parkings vélos mobiles et de faire de la prévention en même temps. Si les cyclistes n'ont pas d'endroit où ils savent attacher leur vélo, ils risquent de se le faire voler par inattention.

## 3) Politique de stationnement vélo

Une véritable stratégie pour généraliser les bons parkings vélo à Bruxelles doit être pensée. Les associations de cyclistes doivent inciter les communes à utiliser un modèle de parking vélo similaire au U renversé de la Région de Bruxelles-Capitale. Il faut qu'un budget "parking vélo" soit adopté dans chaque commune. Lister tous les endroits où des parkings vélos sont nécessaires est une tâche pour les associations de cyclistes. Les cyclistes savent où ils ont besoin d'un parking vélo. Rien que pour le Pentagone et le quartier européen, une liste de plus de 300 U a ainsi été remise à la commission vélo de Bruxelles-Ville. Pro Velo peut coordonner cette recherche avec les associations locales de cyclistes.

Le parking dans les lieux privés (immeubles à appartements, entreprises) est un problème plus complexe qui doit se régler avec le respect du RRU et l'application de règles plus strictes dans le cadre des permis d'environnement (parking public).

Au niveau des grandes et moyennes surfaces, il faudrait que les communes et l'IBGE fixent des normes en matière de parking vélo au travers des permis d'environnement. Ces normes devraient être plus contraignante qu'un simple mention dans le permis du style "il est recommandé 10 places pour les vélos".

## 4) Les données sur le vol de vélos

On a enfin des données sur le nombre de déclaration de vol de vélos à Bruxelles. Mais il faut savoir aussi le nombre de vélos retrouvés et rendus par la police, le nombre de vélos trouvés, etc.. Il faut que les zones de police désignent un responsable "vélos" par zone qui s'occupe de la récolte des données (nombre de plaintes, nombre de vélos retrouvés, nombre de vélos rendus à leur propriétaire etc.). Une enquête complète sur le vol et les parkings serait aussi très utile afin d'en tirer des renseignements nécessaires à la lutte contre le vol de vélos. A cet effet, lors de Dring Dring 2005, l'AED a d'ailleurs introduit des questions relatives au vol de vélo dans son enquête annuelle. Une enquête grâce à un formulaire sur internet pourrait aussi être envisagée.

## 5) Dépôt des vélos trouvés ?

Il faut que les cyclistes puissent savoir où ils peuvent espérer retrouver leur vélo. A court terme, on pourrait envisager, par exemple, de travailler avec des structures exist-

tantes, comme Cyclo (atelier vélo du centre-ville) pour que tous les vélos trouvés ou les épaves, non identifiables par Polbru, ou par les services de voirie de la Ville de Bruxelles soient entreposés chez Cyclo. Dans le futur, c'est une cellule régionale de gestion du parking vélo et de prévention contre le vol de vélo qui devrait centraliser les vélos trouvés grâce à la création du Fietsendepot bruxellois.

#### 6) Prévention contre l'achat de vélo volé

Il faut sécuriser les marchés du vélo d'occasion en diffusant un contrat de vente de vélo d'occasion type où l'acheteur puisse prendre

toutes les coordonnées du vendeur et dans lequel le vendeur déclare qu'il certifie qu'il n'est pas en train de revendre un vélo volé. Ce contrat a été diffusé lors de la bourse du vélo d'occasion organisée à la fête du vélo de Dring Dring.

Organiser chaque année quelques bourses du vélo d'occasion avec un système de dépôt - vente (comme celui de la Ligue des Familles lors de Dring Dring) permettrait d'offrir des bourses du vélo de qualité et sécurisées. L'organisation de telles bourses permettrait aussi d'offrir un service de gravage et un contrôle technique en plus offrir aux Bruxellois le marché du vélo d'occasion lui-même. Elles permettraient enfin

de favoriser les échanges de vélos et de matériels utiles pour cyclistes (sièges bébé, vélos enfants, vélos bons marchés, etc.). En Suisse, IG Velo centralise les bourses du vélo. Ce sont près de 15.000 vélos qui sont échangés chaque année lors d'une centaine de bourses du vélo d'occasion ! Beaucoup d'associations françaises de défense du vélo organisent également de telles bourses. Elles permettent d'ailleurs de financer une partie non négligeable de leur activité.

**Contact :** [l.coveliers@provelo.org](mailto:l.coveliers@provelo.org)

## Ordonnances de police temporaires : un excès de vitesse du Législateur

**Par Vincent Ramelot (Conseiller, AVCB)**

Les Chambres viennent d'adopter, dans la quasi-indifférence générale et sans que la question ait fait véritablement débat, une réforme de la Nouvelle loi communale : le projet de loi modifiant la nouvelle loi communale en ce qui concerne la compétence en matière d'ordonnances de police temporaires<sup>1</sup>. Sans constituer une révolution, il modifie malgré tout les compétences du conseil communal et du collège des bourgmestre et échevins en matière de police administrative. Il risque aussi d'avoir des conséquences fâcheuses sur diverses situations assez fréquentes...

#### Le texte de loi

La loi adoptée est très courte puisqu'elle ne compte que deux articles ayant un contenu matériel :

- l'un instaure un article 130bis dans la Nouvelle loi communale, libellé comme suit « *Le collège des bourgmestre et échevins est compétent pour les ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière* » ;
- l'autre complète l'article 119, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Nouvelle loi communale par les mots « *à l'exception des ordonnances de police temporaires visées à l'article 130bis* ».

La loi opère donc un glissement de compétence entre le conseil communal et le collège des bourgmestre et échevins en matière d'ordonnances de police temporaires de circulation routière.

#### Les ordonnances de police temporaires de circulation routière

Tout le monde connaît les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques (ou règlements complémentaires sur la circulation routière) et les ordonnances de police (communément appelées règlements de police) ; les arrêtés de police n'ont guère de secrets non plus<sup>2</sup>. En revanche les « ordonnances de police temporaires relatives à la circulation routière » sont sans doute moins connues.

Il faut se rappeler que les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques ne peuvent être adoptés que pour régler des situations permanentes ou périodiques (article 10 des lois coordonnées sur la police de la circulation routière et article 135, § 2, alinéa 2, 1°, de la Nouvelle loi communale). Lorsque la situation à régler n'est ni permanente, ni périodique, elle ne peut pas faire l'objet d'un règlement complémentaire mais d'une ordonnance de police, adoptée par le conseil communal<sup>3</sup>.

Il suffit d'un exemple pour illustrer ce type de situation : la journée sans voitures, événement qui n'est par excellence ni permanent ni périodique, à l'occasion duquel la circulation routière est réglementée par une ordonnance de police du conseil.

Un autre type de situation peut cependant commander l'adoption d'une ordonnance de police temporaire : les ordonnances de police « à l'essai », lorsque l'autorité communale entend instaurer une réglementation de la circulation routière permanente mais souhaite au pré-

1. Le texte adopté par la Chambre (le Sénat s'est abstenu de l'évoquer) a été promulgué le 12 janvier mais n'est pas encore publié au Moniteur Belge au moment de mettre cet article sous presse..

2. Et s'ils en avaient malgré tout, nous vous renvoyons à notre étude « Les pouvoirs de police du bourgmestre », <http://www.avcb-vsgb.be>, rubrique *police*.

3. Ou, lorsque les conditions légales de l'article 134 de la Nouvelle loi communale sont réunies (urgence, risque de danger grave, etc.), par le bourgmestre.

### **Aperçu synthétique de la situation actuelle**

<b>Quoi ?</b>	<b>Qui ?</b>	<b>Circonstances ?</b>	<b>Sanctions ?</b>	<b>Base légale ?</b>
Règlement complémentaire	Conseil communal	Situations permanentes ou périodiques	Amendes pénales, emprisonnement, déchéance du droit de conduire	Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière
Ordonnance de police	Conseil communal	Situations ni permanentes ni périodiques	Peines de police ou sanctions administratives	Nouvelle loi communale, article 119, 119bis, 135, § 2, alinéa 2, 1°
	Conseil communal	Situations à l'essai	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>
	Bourgmestre	<i>Idem</i> conseil communal mais en urgence et sous risque de danger grave	<i>Idem</i>	Nouvelle loi communale, article 134
Arrêté de police	Bourgmestre	Trouble (ou menace) de l'ordre public	Aucune	Nouvelle loi communale, articles 133, alinéa 2, et 135, § 2, alinéa 2

### **Aperçu synthétique de la situation à venir**

<b>Quoi ?</b>	<b>Qui ?</b>	<b>Circonstances ?</b>	<b>Sanctions ?</b>	<b>Base légale ?</b>
Règlement complémentaire	Conseil communal	Situations permanentes ou périodiques	Amendes pénales, emprisonnement, déchéance du droit de conduire	Lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière
Ordonnance de police	Collège des bourgmestre et échevins	Situations ni permanentes ni périodiques	Aucune	Nouvelle loi communale, article 130bis
	Collège des bourgmestre et échevins	Situations à l'essai	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>
	Bourgmestre ?	<i>Idem</i> collège mais en urgence et sous risque de danger grave ?	<i>Idem ?</i>	Nouvelle loi communale, article 134
Arrêté de police	Bourgmestre	Trouble (ou menace) de l'ordre public	Aucune	Nouvelle loi communale, articles 133, alinéa 2, et 135, § 2, alinéa 2

alable tester ce projet par une mesure temporaire ; les résultats des observations dicteront, le cas échéant, une modification (voire un abandon) de la réglementation en vue de l'adoption d'un règlement complémentaire. Comme la situation visée est par nature temporaire, puisque ni permanente (!) ni périodique, ce n'est pas un règlement complémentaire qui doit être adopté par le conseil communal mais une ordonnance de police, sur la base des articles 117, 119 et 135 de la Nouvelle loi communale<sup>4</sup>. Bien sûr, à la fin de la période d'essai, c'est un règlement complémentaire qui devra être adopté puisque la situation à régler deviendra permanente ou périodique.

### Commentaire des nouvelles dispositions légales

Les auteurs de la proposition de loi constatent<sup>5</sup> que les événements justifiant l'adoption d'une réglementation temporaire ont généralement une durée très courte (deux ou trois jours tout au plus) et que ce n'est parfois que très peu de temps avant leur tenue que les autorités communales en ont connaissance<sup>6</sup>. Or le passage par le conseil communal est parfois très lent, au point que l'événement justifiant l'adoption de l'ordonnance doit être reporté ou annulé ; et l'adoption d'une ordonnance de police du bourgmestre est rarement justifiée légalement. D'où la nécessité de créer une procédure plus rapide.

Si le constat des auteurs de la proposition est exact, ils semblent toutefois ignorer qu'il existe déjà une solution : le bourgmestre peut, par voie d'arrêté cette fois, réglementer temporairement la circulation dans une rue ou un quartier, en vue d'y rétablir ou d'y préserver l'ordre public. Une ordonnance de police n'est en général pas nécessaire pour bloquer une rue à la circulation pendant quelques heures, pour interdire le stationnement dans tel lieu public pour une courte durée, etc<sup>7</sup>. Souplesse et rapidité sont les avantages d'un tel arrêté. En revanche, un arrêté de police ne peut pas prévoir de sanctions pour sa violation, ce qui le déforce évidemment<sup>8</sup> : seule une ordonnance de police peut prévoir de telles sanctions.

C'était donc l'intérêt majeur de prévoir un mode rapide et souple d'adoption d'ordonnance de police. Or...

... or le nouvel article 130bis de la Nouvelle loi communale ne permet pas au collège de prévoir des sanc-

tions en cas de violation de l'ordonnance de police. Et il n'est pas possible de considérer que l'article 119bis de la Nouvelle loi communale s'applique « par défaut » aux ordonnances adoptées par le collège des bourgmestre et échevins puisque cet article précise que ce sont les ordonnances de police du conseil communal qui peuvent être assorties de sanctions. Autrement dit, les ordonnances que le conseil communal a la compétence légale d'adopter. Et comme le nouvel article 119, alinéa 1<sup>er</sup>, de la Nouvelle loi communale soustrait à la compétence du conseil les ordonnances de police temporaires...

Par ailleurs, il est des cas – qui ne disparaîtront pas – où le bourgmestre est amené à adopter des ordonnances de police en application de l'article 134 de la Nouvelle loi communale. La nouvelle compétence du collège risque d'interférer avec cette compétence du bourgmestre et de mener à des cas où la légalité de l'acte du bourgmestre sera contestée.

Enfin, n'oublions pas que certaines ordonnances de police, non envisagées par les auteurs de la proposition de loi, ont également une durée temporaire : il s'agit des ordonnances de police « à l'essai », dont nous avons parlé plus haut. Nous concluons de la rédaction de l'article 130bis de la Nouvelle loi communale que désormais c'est le collège des bourgmestre et échevins qui sera compétent pour l'adoption d'ordonnances de police dans ce cas de figure, alors que rien ne le motive dans les faits (il n'y a pas d'urgence particulière) et en rappelant que les ordonnances de police du collège ne sont pas frappées de sanctions !

Pour clore, nous relèverons que, de manière étonnante, les auteurs de la proposition estiment que « *Le règlement proposé pourra, le cas échéant, y être soumis à un examen démocratique*<sup>9</sup> »... alors que les réunions du collège ont lieu par principe à huis clos !

Pour clore, nous relèverons que, de manière étonnante, les auteurs de la proposition estiment que « *Le règlement proposé pourra, le cas échéant, y être soumis à un examen démocratique*<sup>9</sup> »... alors que les réunions du collège ont lieu par principe à huis clos !

Les Unions des Villes et Communes comptent interpellier à ce sujet le Ministre de l'Intérieur pour lui demander d'apporter une modification à la loi permettant au collège d'assortir de sanctions les ordonnances de police qu'il adopte. Espérons qu'elles seront entendues.

**Contact** : [vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be](mailto:vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be)

4. En ce sens : P. GOFFAUX, « La réglementation à l'essai de la circulation routière : réflexions à propos d'une question parlementaire », in *Mouv. Comm.*, 4/1993, pp. 209-212, *Inforum* n° 59.120, et N. FRASELLE et S. SMOOS, « Les compétences des communes en matière de circulation routière », in *Mouv. Comm.*, 5/2005, pp. 240-245, *Inforum* n° 203.444.

5. Proposition de loi modifiant la nouvelle loi communale en ce qui concerne la compétence en matière d'ordonnances de police temporaires, Développements, *Doc. parl. Chambre*, S.O. 2005-2006, n° 2022/001, p. 3.

6. Par exemple parce que l'organisateur a tardé à introduire sa demande.

7. Cf. V. RAMELOT, « Un deuxième regard sur les pouvoirs de police du bourgmestre », *cette revue*, 2003/02, pp. 6-7, *Inforum* n° 18.3896, et J. ROBERT, « Police administrative – Compétences respectives du bourgmestre et du conseil communal », in *Mouv. Comm.*, 1999/2, pp. 115-117, *Inforum* n° 147.079.

8. Il y a bien la solution de prévoir, dans le règlement général de police, qu'il est interdit sous peine de sanction de ne pas respecter les injonctions données par le bourgmestre par voie d'arrêté, mais reconnaissons que cette piste complique un peu les choses et manque de visibilité pour le destinataire.

9. En néerlandais, c'est encore plus explicite : « *Binnen het schepencollege bestaat er zonedig nog voldoende mogelijkheid om het voorgestelde reglement aan een democratische toetsing te onderwerpen* ». Proposition de loi modifiant la nouvelle loi communale en ce qui concerne la compétence en matière d'ordonnances de police temporaires, *Doc. Parl., Chambre*, S.O. 2005-2006, *Doc. n° 2022/001*, p. 4.

## Plans de déplacements d'entreprises

# Plus de 200.000 travailleurs déjà concernés

Par **Philippe Barette (AED)**, **Delphine Bauchau (Groupe de Recherche sur les Transports)** et **Christine Heine (AED)**

Conformément à l'ordonnance sur la qualité de l'air de 1999, le Gouvernement a décidé en février 2004 d'obliger les organismes qui occupent plus de 200 travailleurs sur un même site, à réaliser un plan de déplacements pour ce site. L'IBGE et l'AED ont été chargés de la mise en œuvre et du suivi de ce dossier. Fin 2004, les organismes concernés étaient invités à remettre aux administrations compétentes la première phase de leur dossier, à savoir le diagnostic de la mobilité et le projet de plan (voir le Moniteur de la Mobilité n°2004/02 d'avril/mai 2004).

Au 1<sup>er</sup> décembre 2005, les dossiers relatifs à 223 sites avaient été introduits auprès des administrations compétentes. 201.287 travailleurs

sont ainsi concernés, soit environ le tiers de l'ensemble de l'emploi occupé à Bruxelles (à peu près la moitié des travailleurs étant occupée sur des sites de moins de 200 travailleurs, non concernés par l'obligation). Près de 60% des sites sont occupés par le secteur privé. Les informations transmises par les entreprises ont été analysées en profondeur par le Groupe de Recherche sur les Transports des Facultés de Namur, en étroite collaboration avec l'AED.

### Quels sont les principaux enseignements issus de cette étude ?

- 62% des travailleurs sont occupés sur des sites situés dans des **zones de très bonne accessibilité en transports publics**, c'est-à-dire à proximité des gares du Midi, Centrale et du Nord, des stations de métro de la ligne 2 (la petite ceinture)

et des stations de métro du tronçon commun des lignes 1A et 1B (soit entre les stations Mérode et Beekkant). La desserte en transports publics du lieu de travail est donc très bonne pour une grande partie des travailleurs (mais il faut aussi, notamment, tenir compte de la desserte du lieu de résidence). (voir figure 1)

- Environ 85% des travailleurs ont des horaires de travail flottants ou fixes qui leur permettent de se déplacer **durant les heures de pointe classiques**. L'offre importante des transports publics aux heures de pointe est bien adaptée aux horaires de la plupart des travailleurs.
- En moyenne, seulement 12% des travailleurs doivent se déplacer quotidiennement pour des **raisons professionnelles** ; cela ne peut donc justifier totalement l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail.
- Seulement 34% des 200.000 travailleurs résident **sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale**. Pour l'ensemble de l'emploi à Bruxelles, on estime ce chiffre à 44%.
- En ce qui concerne le **mode de déplacement principal** (c'est-à-dire le mode utilisé sur la plus longue distance), 48% des travailleurs utilisent la voiture pour se rendre au travail (46% comme conducteur et 2% comme passager), 31% le train et 14% le bus, tram ou métro (comme il s'agit du mode de déplacement utilisé pour parcourir la plus grande distance, les combinaisons train puis métro par exemple ne sont généralement pas comptées dans la catégorie « bus, tram ou métro » mais bien dans la catégorie « train »). La part de la marche est de plus de 3% et celle du vélo de moins de 2%. Pour l'ensemble de l'emploi à Bruxelles, on estimait en 1999 la part de la voiture à 57%, ce qui est bien supérieur aux 48% relevés ici. Au

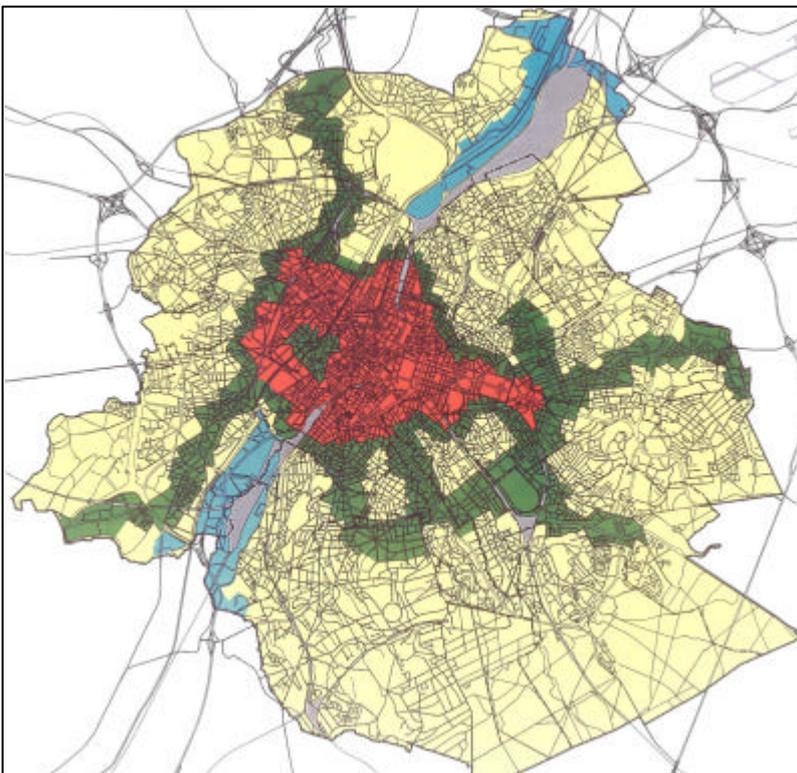


Figure 1 : Zones d'accessibilité en transports publics définies dans la circulaire 18 du 12/12/2004 relative à la limitation des emplacements de parcage dans les entreprises : en rouge, la zone A de très bonne accessibilité ; en vert, la zone B de bonne accessibilité ; en jaune, la zone C d'accessibilité courante et en bleu, la zone D, de faible accessibilité.

moins deux facteurs peuvent expliquer cet usage moins important de la voiture : la localisation d'une majorité de sites dans des zones de bonne accessibilité en transports publics et la localisation du domicile d'une grande majorité de travailleurs à l'extérieur de la région bruxelloise, dans des zones où les liaisons en train vers Bruxelles sont rapides.

- De grandes différences dans l'utilisation des modes de transport apparaissent suivant la **localisation de l'organisme**. Dans les zones de très bonne accessibilité en transports publics, la part de la voiture est en moyenne de 33%, alors qu'en zone D, elle est de 78%. (voir figure 2)
- Des différences dans l'utilisation des modes de transport sont aussi à souligner selon les **secteurs d'activités**. Au sein de la même zone de très bonne accessibilité en transports publics, la part de la voiture est en moyenne de 28% dans le secteur public, alors qu'elle est de 39% dans le secteur privé. Des éléments comme les interventions dans les abonnements de transports publics, les voitures de société et la culture d'entreprise peuvent expliquer ces différences.
- En moyenne, les parkings des organismes comptent **32 places de stationnement** pour 100 travailleurs. C'est en général insuffisant, étant donné qu'on a relevé en moyenne 46 conducteurs pour 100 travailleurs. Dans un quartier de très bonne accessibilité en transports publics comme le voisinage immédiat de la station de métro Arts-Loi on constate, qu'à nombre constant de travailleurs, plus le nombre de places de stationnement mises à disposition des travailleurs est élevé, plus le nombre de conducteurs est élevé. Cela démontre que la disposition d'un emplacement de stationnement incite à l'usage de la voiture.
- En moyenne, on compte **12 voitures de sociétés** pour 100 travailleurs. C'est toutefois un phé-

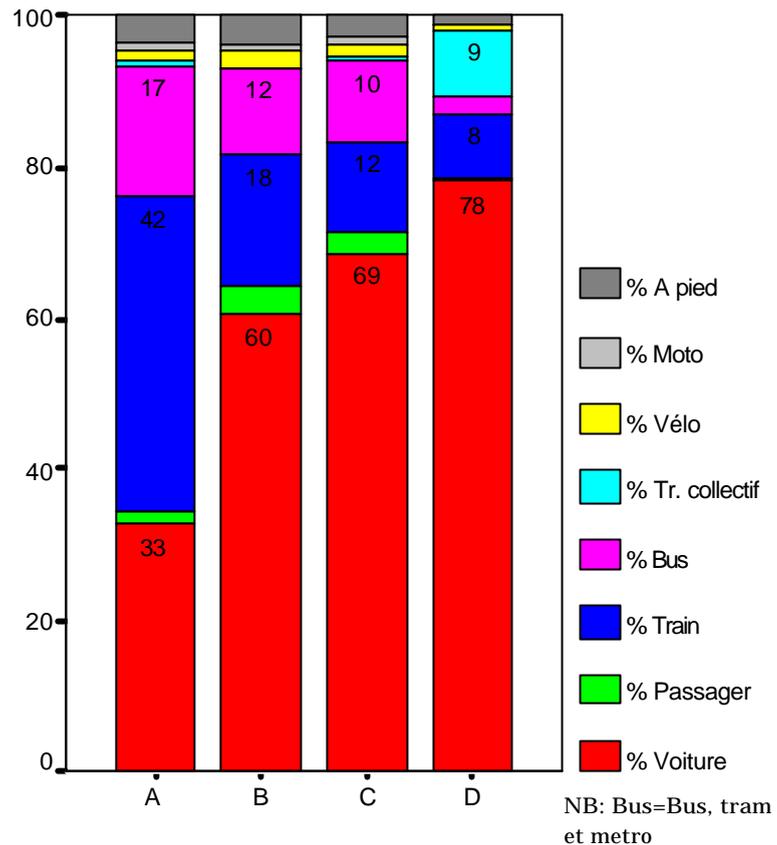


Figure 2 : Mode de déplacement principal par zone d'accessibilité en transports publics.

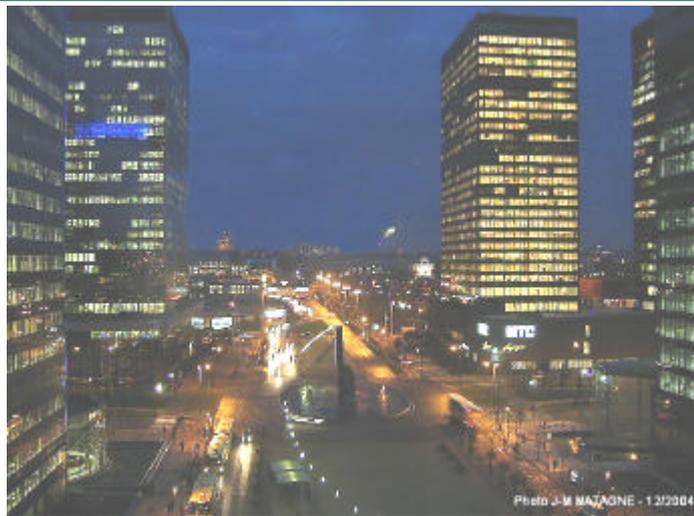
nomène caractéristique du secteur privé, on y relève en moyenne 24 voitures de société pour 100 travailleurs ou 40 voitures de société pour 100 conducteurs. C'est aussi bien sûr un incitant à l'usage de la voiture, mais qui est, statistiquement sur l'ensemble des sites, moins fort que la mise à disposition d'emplacements de stationnement.

- Si les sites concernés occupent plus de 200.000 travailleurs, ils accueillent aussi quotidiennement près de 60.000 **visiteurs**.
- En ce qui concerne les **mesures déjà prises**, plus de 80% des organismes remboursent totalement ou partiellement les frais d'abonnements aux transports publics de leurs travailleurs, 75% disposent d'un parking pour les vélos et 65% donnent une indemnité aux cyclistes. Si on s'intéresse plus particulièrement aux **indemnités pour les transports publics**, on constate que 61% des organismes

interviennent à 100% dans l'abonnement de la SNCB, alors que seulement 41% interviennent à 100% dans l'abonnement de la STIB. Les travailleurs bruxellois semblent donc défavorisés. Cela s'explique par plusieurs motifs : les indemnités sont généralement calculées sur un usage kilométrique (on non d'un réseau comme celui de la STIB), les indemnités ne s'appliquent souvent qu'aux travailleurs qui habitent à plus de 2 ou de 5 kilomètres de leur lieu de travail et, enfin, la mesure fédérale 80/20 ne s'applique qu'aux travailleurs qui utilisent le train (seul ou combiné au bus, tram ou métro).

- Les **mesures les plus fréquemment envisagées** par les organismes sont la réalisation d'une fiche d'accessibilité (particulièrement utile pour informer les travailleurs et les visiteurs des modes alternatifs à la voiture), la promotion du covoiturage et l'aménagement de parkings vélos. En moyenne,

**l'objectif** poursuivi par les entreprises est de diminuer la part modale de la voiture de 5% (ce qui revient à réduire de 11% le nombre d'automobilistes) au profit des autres modes de transport. Par exemple, en ce qui concerne le bus, tram et métro, l'objectif est une augmentation de 1,5%, ce qui correspond à une augmentation de 10% des voyageurs, ce qui nécessitera un accroissement important de la capacité des transports publics.



Copyright: J-M Matagne

améliorer le bien-être des travailleurs (en leur permettant de faire autre chose que de conduire durant leur déplacement et en encourageant l'usage de la marche et du vélo) et développer le caractère moderne et citoyen de l'entreprise. Dans les prochains mois les entreprises mettront en œuvre les mesures qu'elles ont projetées. L'AED et l'IBGE seront là pour les aider, ainsi que la STIB, la SNCB, TEC, DE LIJN, Pro Vélo, Taxistop et Cambio.

Un rapport complet sera bientôt disponible auprès de l'AED. L'IBGE a, parallèlement, confié à l'IGEAT la réalisation d'une analyse cartographique d'une partie de ces données. Ce rapport sera aussi bientôt disponible.

Au-delà de ces résultats issus des dossiers réalisés consciencieusement par les entreprises, on a pu observer un intérêt réel de celles-ci pour la démarche des plans de déplacements. La participation active des mobility managers aux formations et séminaires organisés par l'AED et l'IBGE en témoignent. A

côté d'un intérêt environnemental évident, les bénéfices pour les entreprises ne sont en effet pas négligeables : faciliter l'accès des travailleurs, fournisseurs et visiteurs ;

lo, Taxistop et Cambio.

**Contact:** [pbarette@mrbc.irisnet.be](mailto:pbarette@mrbc.irisnet.be)

### Les administrations en charge des PDE

**L'IBGE** est l'administration de référence pour les entreprises. Elle leur diffuse l'aide administrative et méthodologique nécessaire. **Contact :** Marianne Thys ([mth@ibgebim.be](mailto:mth@ibgebim.be), tél : 02.775.76.57) et Sarah Hollander ([sho@ibgebim.be](mailto:sho@ibgebim.be), tél. : 02.775.79.52).

**L'AED** collabore avec les sociétés de transports publics (STIB, SNCB, TEC, DE LIJN), Taxistop, Pro Vélo et Cambio pour diffuser les informations relatives à l'offre actuelle et future. **Contact :** Philippe Barette ([pbarette@mrbc.irisnet.be](mailto:pbarette@mrbc.irisnet.be), tél :02.204.19.08) et Christine Heine ([chheine@mrbc.irisnet.be](mailto:chheine@mrbc.irisnet.be), tél :02.204.19. 23).

## Enquête sur les médias de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

### Votre opinion compte !

A côté du Moniteur de la mobilité, l'Association s'est dotée au fil des années de divers instruments de communication, dont :

- un site web de contenus [www.avcb.be](http://www.avcb.be)
- une newsletter électronique,
- une revue « Trait d'Union ».

L'Association entend affiner le contenu de ses médias, afin de mieux répondre à vos attentes. Votre avis nous sera donc extrêmement précieux pour mieux orienter à l'avenir notre communication.

### Comment l'exprimer ?

L'enquête est disponible sur la homepage [www.avcb.be](http://www.avcb.be) et est divisée en 4 parties : une pour le site, une pour la newsletter, une pour la revue et une pour établir votre profil afin de nous permettre d'affiner l'analyse des

résultats. Chaque partie comporte 5 à 10 questions.

Les questions ont été rédigées pour nous permettre de mieux mesurer qui attend quoi de nos différents médias. Pour chacun d'entre eux, un espace libre vous permet de préciser certains points ou d'aborder ce qui n'aurait pas fait l'objet d'une question.

Remplir cette enquête ne vous demandera qu'une dizaine de minutes. Pour des raisons techniques, nous vous demandons cependant de remplir les quatre parties de l'enquête en une fois.

D'avance, nous vous remercions du temps que vous aurez consacré à exprimer votre avis.

Rendez-vous sur [www.avcb.be](http://www.avcb.be) pour vous exprimer !

**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° 2006/01 — février 2006**

**Direction :** Alain Broes — Marc Thoulen

**Rédaction :** E. Caelen, J-M Reniers, M-A De Beuckelaer, L. Coveliers, Ph. Barette, Ph. Delvaux, B. Decupere, A. Albishari, O. Colla, Ch. Heine, C. De Cock, Ch. Roland, M. Doyen, V. Ramelot, D. Bauchau

**Traduction :** L. Vankelecom - Isabelle Dehennin

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

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

Tél : 02/238.51.40

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: 02/238.51.65

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** \_\_\_\_\_