

# Le Moniteur

## de la Mobilité

Trimestriel | n°4 | hiver 2008 | gratuit

### EN COUVERTURE

Projet de Plan régional des Déplacements,  
l'heure des choix

#### ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

La moto à l'honneur à la Ville de Bruxelles  
Le plan de stationnement de Saint-Gilles sous la loupe  
22 septembre 2008 : « Au travail / A l'école sans voiture ! »

#### BONNES PRATIQUES

Projet européen « Eurosparks »  
Enjeux et défis du transport de marchandises en ville  
Des zones de déposes-minutes pour accroître la sécurité routière

# SOMMAIRE

Éditorial.....	p.3
Plan régional des déplacements. Iris est de retour.....	p.4
La moto à l'honneur à la Ville de Bruxelles.....	p.9
Le plan de stationnement de Saint-Gilles sous la loupe.....	p.10
Projet européen « Eurosparks ».....	p.13
22 septembre 2008 : « Au travail / A l'école sans voiture! ».....	p.16
Le carnet d'adresses.....	p.20
Transport de marchandise en ville : défis économiques et environnementaux, enjeux de régulations.....	p.21
Des zones de déposes-minute pour accroître la sécurité routière .....	p.26
Lu pour vous.....	p.27
Restez à la page... Web !.....	p.27



**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° 2008/04 — hiver 2008**

**Direction :** Philippe Barette - Marc Thoulen

**Rédaction :** Delphine Bauchau, Erik Caelen, Laetitia Dablanc, Erwin Debruyne, Anne De Cannière, Thierry Duquenne, Christine Heine, Muriel Jadoul, Maud Verkindere

**Traduction :** Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

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

**Photo de couverture :** Miguel Saavedra

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

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

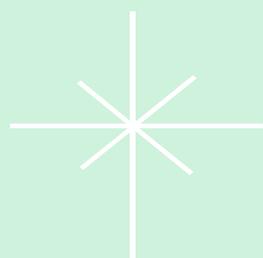
<http://www.avcb.be>



**bruxellesmobilité**  
**mobiëlbrussel**



# Éditorial



**Le Moniteur de la  
Mobilité souhaite à  
tous ses lecteurs  
une bonne et heureuse  
année 2009 !**



**Le premier plan régional des déplacements, dénommé IRIS, a été arrêté par le gouvernement bruxellois le 1<sup>er</sup> octobre 1998. Depuis, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts de la Senne.**

**La Région a arrêté son deuxième Plan Régional de Développement en 2002 en fixant des objectifs en diverses matières. Dans son chapitre 9 - Environnement - le PRD a l'ambition de diminuer le trafic (exprimé en véhicules-km) de 20% en 2010 par rapport à 1999.**

**Sachant que le plan IRIS ambitionnait de le diminuer de 6% à l'horizon 2005, il devenait irrémédiable de réviser le plan. De plus, certaines pierres d'angle du plan subissaient des retards très importants tels par exemple le RER, les itinéraires cyclables, la mise en priorité des voiries régionales, la gestion du stationnement longue durée.**

**L'adoption définitive du PRAS en 2001 a compliqué l'application du plan IRIS dans la mesure où il n'appliquait pas la politique ABC qui constituait le cœur de la priorité « concilier aménagement du territoire et mobilité ». En effet des Zones d'Intérêt Régional étaient dispersées sur le territoire bruxellois sans prise en compte de leur accessibilité, et simultanément, par le biais de la Carte d'Affectation des Surfaces de Bureau Admissibles (CASBA), des zones de bureaux bien situées près de gares IC-IR étaient dégraissées.**

**Par contre d'autres suivaient leur petit bonhomme de chemin, notamment celles en relation avec la STIB : extensions de réseau, VICOM, ascenseurs PMR dans le métro. L'existence d'un contrat de gestion rend la gouvernance manifestement plus efficiente.**



# Plan régional des déplacements

## IRIS EST DE RETOUR

**E**n matière de mobilité à Bruxelles, la rengaine est toujours la même depuis 40 ans : trop de trafic, trop de pollution y associée, trop de bouchons, pas assez de places de stationnement en surface, trop de lenteur des transports publics de surface, trop d'accidents et vélo dangereux.

En voiture, en tram, en bus, en camion, en métro, à vélo, à pied... Entre 6 et 10 heures – les heures de pointe du matin – on compte pas moins de 700.000 déplacements dans la Région de Bruxelles-Capitale ! On se déplace pour aller à l'école, au bureau, pour faire des courses, pratiquer des loisirs,... Plus souvent, plus loin, et surtout en voiture : en vingt ans, les déplacements quotidiens ont beaucoup évolué. Ils témoignent de la vitalité de la Région,

mais aussi de l'importance de gérer à long terme l'accessibilité de Bruxelles.

Si on ne fait rien, la situation ne va pas s'arranger : toujours plus de déplacements quotidiens, un trafic plus intense dans et autour de la Région, la suprématie de la voiture comme mode de transport quotidien et la prépondérance de la route pour le transport des marchandises. Résultat : la Région et sa périphérie risquent la saturation, en particulier le Ring et, par contagion, tous les axes d'accès à Bruxelles.

Les transports publics seraient victimes du trafic, avec une baisse de leur vitesse commerciale de 30%. Et aux conditions actuelles, ils ne pourraient même pas absorber une augmentation des usagers. Autrement dit, l'ensemble

de nos comportements individuels menace notre qualité de vie collective.

### Comment se déplace-t-on en 2001 ?

- 58% des personnes qui se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail dans ou vers Bruxelles choisissent la voiture. Vers l'école, on se déplace plus volontiers en transports publics : presque 2 déplacements internes à la Région sur 3. Mais 49% des élèves navetteurs viennent en voiture.
- 25% des déplacements des Bruxellois font moins d'1 km, 62% font moins de 5 km.
- 78% du trafic de marchandises se fait par la route (trafic lourd,

zone du canal).

- Entre 1990 et 2002, le trafic de camions a augmenté de 40% aux heures de pointes du matin sur les routes régionales, mais la taille des véhicules a diminué.

Les conséquences sont :

- Les embouteillages génèrent des millions d'heures perdues chaque année : c'est nuisible pour la santé, ça coûte cher aux entreprises et emprisonne les transports publics dans le trafic.
- Le transport est responsable de 19% des émissions de CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique, et dont la Région s'est engagée à réduire les émissions.
- Plus de 65% des émissions de dioxyde de carbone (NOx), toxiques pour les voies respiratoires, provient du transport routier.
- Le bruit croissant, y compris la nuit, est une atteinte sérieuse à la qualité de vie.

Certains quartiers ont fait l'objet d'une attention redoublée suite à l'analyse préalable faite dans le cadre de l'élaboration du plan 2020 de la STIB, parce qu'ils sont peu accessibles ou attirent de plus en plus d'usagers (habitants ou bureaux).

- \* La Moyenne Ceinture (notamment Schaerbeek et Uccle).
- \* Le site de Tour & Taxis.
- \* Les anciens sites de la SNCB (Delta, Josaphat, Schaerbeek Formation,...).
- \* Le haut de Jette.
- \* Le Peterbos-Westland d'Anderlecht.
- \* Boulevard du Souverain et de la Woluwe.
- \* Limites régionales (Keiberg, Zaventem, Diegem).
- \* Projets de logements : Neder-over-Hembeek, Dames blanches à Woluwe Saint Pierre.

En 2015, il faudra faire face à plus de déplacements. La population augmentera, la scolarité aussi et le nombre d'emplois croîtra de 115.000 sur la zone RER. Même en tenant compte du télétravail, la mobilité continuera à croître.

### **L'élaboration du Plan**

Le projet de Plan Régional des Déplacements trace l'avenir d'une mobilité durable préservant notre cadre de vie.

*Trois objectifs essentiels pour l'avenir de la Région*

#### 1. Améliorer et garantir l'accès à la Région

Bruxelles est une région dynamique et attractive. Nombreux sont ceux qui travaillent ou étudient à Bruxelles, nombreux sont ceux qui y vivent égale-

ment. La mobilité de demain doit garantir à tous un accès, tout en réduisant les nuisances. C'est le gage de la vitalité économique, de la force commerciale et de l'emploi de Bruxelles.

#### 2. Rendre la Région plus agréable à vivre

La qualité de vie à Bruxelles est encore largement enviable par rapport à certaines autres capitales européennes. D'autres grandes villes font pourtant mieux que nous. Beaucoup de critères de qualité sont liés à la mobilité : bruit, pollution, risques d'accidents, inconfort de déplacements, mauvaise répartition de l'espace public entre les différents usagers sont autant de nuisances auxquelles il faut trouver une réponse. Pour que Bruxelles reste belle et agréable pour tous les usagers.

#### 3. Réduire le trafic automobile de 20%

Ce n'est pas qu'une solution parmi d'autres, c'est un objectif en soi ! Car la pression automobile est telle que Bruxelles doit prendre le problème au sérieux : seule une diminution de la pression automobile permettra d'atteindre les objectifs de Kyoto en matière d'émission de CO<sub>2</sub>, d'agir pour la qualité de l'air et la santé publique, et de diminuer la congestion.

#### *Comment choisir les mesures à privilégier ?*

Pour l'aider à décider, l'Administration régionale a imaginé trois scénarios combinant une dizaine de mesures possibles :

- a. le premier scénario applique intégralement ce qui est déjà prévu par le premier Plan régional de 1998 ;
- b. le deuxième est un scénario idéal, très volontariste, avec l'objectif de réduire de 20% la pression automobile : efficace, mais irréaliste d'ici 2015 ;
- c. le troisième, qui a été adopté comme fil conducteur pour ce 2<sup>e</sup> Plan à l'horizon 2015, est un **scénario de transition, réaliste** : une étape nécessaire pour mettre en place des solutions durables. Ce scénario permet de réduire fortement la proportion des déplacements effectués en voitures au profit des transports publics et du vélo.

#### *Un Plan en trois phases*

1. 2008-2012 : donner l'impulsion, en appliquant toutes les mesures prévues par le premier Plan et préparer le réseau de transports publics à recevoir plus d'usagers.
2. 2013-2015 : accélérer la transition, en améliorant toujours l'offre de transports publics, tout en étudiant des mesures plus volontaristes, comme une tarification routière progressive.

3. 2016-2020 : obtenir une réduction effective de la circulation de 20% du trafic automobile, en ayant pris soin de mettre en œuvre des alternatives crédibles à la voiture (RER, métro, ...).

*L'expertise citoyenne sollicitée*

Pour élaborer ce projet de Plan et bénéficier de l'expertise citoyenne, la Région a organisé un panel : une trentaine de personnes volontaires, illustrant la plus grande diversité possible des usagers de la Région, ont travaillé et réfléchi ensemble. Ils ont conçu « un avis citoyen », remis au Ministre en juin 2006. Le panel a défini 7 domaines qu'il a jugés prioritaires :

- \* Des travaux d'infrastructures (RER/métro) ;
- \* Une politique de stationnement cohérente ;
- \* Une offre de transports publics de grande qualité ;
- \* Le renforcement de l'intermodalité entre les différents modes de transports ;
- \* Une prise en compte systématique des besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) ;

- \* Une plus grande convivialité de l'espace public, avec des zones réservées aux transports doux et collectifs ;
- \* Une meilleure information concernant la mobilité.

Mais « ce sont aussi les mentalités qu'il faut changer ! », ont souligné les citoyens.

L'étude a permis de mettre en exergue le fait qu'il est très difficile d'obtenir un report modal de la voiture vers les autres modes. Après avoir essayé toutes les recettes avec des carottes, il a bien fallu se ranger à cette évidence que quelques bâtons seraient in fine nécessaires, mais pas avant d'avoir augmenté substantiellement la capacité du réseau de transports publics et la qualité et quantité du réseau cyclable régional.

Le bâton principal est l'introduction à terme d'un péage sous forme de redevance en fonction de la distance parcourue sur le territoire de la zone RER.

**Le contenu du Plan : neuf priorités pour une mobilité durable**

*1 - Des transports plus doux, en particulier le vélo*

La marche à pied et le vélo, sont au cœur du projet de Plan. Au programme notamment :

- boucler les 200 km de réseau cyclable et créer des liens avec les Régions voisines ;
- systématiser des installations adaptées sur les voiries régionales (marquages ou pistes, sas, passerelles sur le Canal, aménagement le long des voies ferrées pour contourner le relief, zones de stationnement et points vélo, tire-vélos, tunnel pour vélo Nord-Avenue Rogier...) et encourager la mise en place de plans vélo communaux ;
- favoriser les liaisons vélo-transports publics ;
- former au vélo en ville, dès le plus jeune âge ;
- valoriser l'image du vélo comme un mode de déplacement efficace et convivial ;
- encourager la location avec un marché de concession publique pour la mise en place, la gestion et la maintenance d'un réseau régional de location.



Photo : Herman Brinkman

Le Plan intègre aussi des mesures pour faire de la rue une zone « piétons admis », sécurisante et conviviale, y compris le développement d'espaces 100% piétons.

## 2 - Des transports publics plus attractifs

Le projet de Plan veut faire des transports publics un mode de déplacements efficace et confortable, en améliorant le réseau et le niveau de service offert :

- Des lignes à haut niveau de service, rapides, régulières, majoritairement en sites propres, à haute fréquence (Des bus et des trams en site propre toutes les 5 minutes aux heures de pointe, toutes les 7 minutes 30 en heures creuses – au lieu de souvent 15' - et toutes le 10' le soir jusque 22h au lieu de 20') et dotées d'une priorité absolue aux feux . Une vraie alternative à la voiture, sans devoir se garer !
- Du matériel moderne et confortable, permettant une plus grande sécurité des voyageurs.
- Plus de surveillance.
- Un billet unique pour tout le territoire et même en liaisons internationales.
- Des tarifs préférentiels pour les travailleurs, les jeunes et les plus démunis.

Cela se traduit en investissements :

- Une nouvelle liaison tram performante pour traverser la Région d'Est en Ouest (Tour & Taxis, passage sous la Gare du Nord).
- Une déviation des trams de l'axe rue Royale via la Gare centrale afin d'améliorer l'intermodalité.
- La desserte du Bd du Souverain, du Bd de la Woluwe et du Val d'Or via Roodebeek.
- La desserte de la zone d'emploi de Diegem-Zaventem à partir de Roodebeek (bus).
- Le Bouclage Ouest de la moyenne Ceinture (Forest, Anderlecht, Molenbeek) (bus).
- La desserte par RER optimisée des lignes SNCB 28 (Gare de l'Ouest-Simonis) et 26 (Delta-Mérode) .
- La réorganisation du métro afin de faire face à la

saturation prévue de l'axe Est-Ouest en 2020.

⇒ Ligne 1 : son tronçon central est dédoublé par un nouvel ouvrage Mérode -Trône, via la Gare de Luxembourg : 3 problèmes sont résolus en une fois :

- ♦ Saturation de l'axe est-ouest, y compris Mérode –Stockel;
- ♦ Trop de bus dans la rue du Luxembourg;
- ♦ Désenclavement de la zone du Parlement Européen par rapport à la gare du Midi, deuxième porte d'accès international à la Région, après Zaventem.

⇒ Extension en pré-métro du Nord-Sud vers le Nord (Verboekhoven –Place Paix) et ensuite en métro vers Schaerbeek Formation, où devrait se développer le Stade National de 60.000 places.

⇒ Extension du Nord-Sud sous forme de métro vers le Sud (Calevoet).

⇒ Extension du métro entre la gare du Luxembourg et Ixelles -Uccle.

- La création de tunnels pour trams afin de résoudre des points noirs VICOM permanents (gare du Midi-Anneessens, gare d'Etterbeek, place Meiser, Bois de la Cambre, CCN -Avenue Rogier, CCN- Cage aux Ours, Avenue Fonsny)

Le RER sera un formidable moyen de déplacement entre la Région et sa périphérie. Mais il doit aussi servir aux Bruxellois et ne pas les encourager à s'installer plus loin ! Plus de gares (46 au total), confortables, sécurisées et favorisant la complémentarité vélo-RER sont envisagées, ainsi que des mesures d'accompagnement, en concertation avec les deux autres Régions.

Les connections vers la périphérie ne sont pas oubliées, mais doivent faire l'objet de concertation avec la Région flamande. Des dessertes de Beersel, Ruysbroeck, Wemmel, Diegem et Zaventem par tram sont proposées.

## 3 - Une utilisation rationnelle de la voiture

Pas question d'interdire la voiture ! Mais le projet veut favoriser les « solutions voiture » flexibles comme :

- les voitures partagées (Cambio) : le système permet de disposer d'une voiture 7 jours sur 7 et 24h sur 24, si nécessaire et à la demande. Avec 42 stations, une couverture supra-régionale et une meilleure flexibilité du service, le projet de Plan en fera un service ultra-performant ;
- les taxis : plus visibles en ville, plus efficaces, ces

**« Après avoir essayé toutes les recettes avec des carottes, il a bien fallu se ranger à cette évidence que quelques bâtons seraient in fine nécessaires, mais pas avant d'avoir augmenté substantiellement la capacité du réseau de transports publics et la qualité et quantité du réseau cyclable régional ».**

voitures flexibles par excellence seront encouragées et leur offre étendue avec un système de taxis collectifs (Collecto- 02 800 36 36) ;

- les plans de déplacements : systématiques pour les entreprises de plus de 100 personnes, les écoles et les événements culturels, sportifs ou commerciaux, ils permettront de réduire l'usage de la voiture au profit des transports publics et de la mobilité douce.

#### 4 - Un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

Moins de voitures, cela ne veut pas dire plus de voitures de tout ! Le projet de Plan propose des mesures pour :

- améliorer la sécurité et réduire de 50% le nombre de décès et de blessés graves avant 2010 ;
- faciliter la circulation entre les quartiers grâce à une meilleure gestion des feux et un aménagement des carrefours, tout en protégeant les quartiers résidentiels en zone 30 d'un trafic de transit nuisible ;
- résoudre certains points noirs comme Meiser, le Bois de la Cambre ou la Plaine, en étudiant la création de tunnels pour voiture ;
- créer deux voiries : rue du Wagon à Uccle afin de délester la chaussée d'Alsemberg et route industrielle Nord entre le boulevard de la Woluwe et l'avenue de Vilvorde afin d'améliorer l'accessibilité pour les camions vers la zone de logistique proche du canal-rive droite ;
- se concerter avec la Région flamande pour une extension raisonnée du Ring.

#### 5 - Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice

Pratiquer la voiture, si on peut la garer ! Si le stationnement est souvent un problème, c'est aussi un moyen de réduire la dépendance automobile. L'Agence régionale de stationnement, prévue par le projet de Plan, permettra d'harmoniser la politique de stationnement à l'ensemble de la Région. De nouveaux parkings publics permettront, par exemple, de dégager de l'espace au profit des transports doux, sans pénaliser les riverains ou de créer des zones de stationnement adaptées pour les camions et les autocars. Mais surtout, le Plan prévoit la création de parkings de

transit (15.600 places) qui donnent la possibilité de renoncer à la voiture pour se déplacer en transport public au sein de la Région.

#### 6 - Accorder mobilité et aménagement du territoire

Lorsque bureaux, commerces et logements sont mélangés au sein d'un même quartier bien desservi par les transports publics, on laisse plus facilement sa voiture au parking. C'est la raison pour laquelle le Plan entend renforcer les liens entre mobilité et aménagement du territoire, pour encourager la mixité et la densité des quartiers.

#### 7 - Informer et gérer la mobilité en temps réel

Pour se déplacer efficacement, changer d'itinéraire ou de mode de transport, encore faut-il être informé, en temps réel. Le projet de Plan prévoit donc la création d'un centre MOBIRIS pour assister le voyageur : panneaux de circulation dynamiques, signalisation des bandes de circulation, télécommande des feux, messages sur GPS, ... vont améliorer la fluidité et la sécurité du trafic.

#### 8 - Améliorer la logistique et la distribution des marchandises

La Région de Bruxelles est un grand centre d'activités économiques et un nœud important pour le transport de marchandises. Le projet de Plan intègre plusieurs mesures pour :

- rationaliser le trafic des poids lourds avec la création d'un centre de distribution urbain ou de centres locaux, l'identification claire d'itinéraires et de zones de stationnement pour les poids lourds, ainsi qu'une meilleure organisation des livraisons ;
- encourager l'usage d'autres systèmes de transport que la route, comme l'eau ou le rail.

Des objectifs ambitieux pour le fret d'ici 2015 : passer de 4,3 à 8,5 millions de tonnes de marchandises sur voie d'eau et doubler le tonnage de marchandises transportées par le rail.

#### 9 - Améliorer la gouvernance

La mobilité ne se décrète pas : elle se planifie, s'organise et implique une multitude d'acteurs publics et privés. Pour assurer la réussite de ce programme ambitieux, le Plan propose la création d'une Autorité organisatrice de Transport, au sein de l'Administration régionale, afin de coordonner les services, les itinéraires, les prix, le marketing et l'information des usagers dans le cadre d'une stratégie commune à tous les intervenants.

### **Le contenu du Plan : neuf priorités pour une mobilité durable**

1 - Des transports plus doux, en particulier le vélo

2 - Des transports publics plus attractifs

3 - Une utilisation rationnelle de la voiture

4 - Un réseau routier hiérarchisé et sécurisé

5 - Appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice

6 - Accorder mobilité et aménagement du territoire

7 - Informer et gérer la mobilité en temps réel

8 - Améliorer la logistique et la distribution des marchandises

9 - Améliorer la gouvernance

### Combien ça coûte ?

Toutes ces mesures nécessitent des moyens importants : 120 millions d'euros par an pendant 13 ans, rien que pour les nouvelles infrastructures de transport, à ajouter aux budgets existants pour la gestion et l'entretien des transports publics et des réseaux routiers. Le financement de ce programme ambitieux passera donc par une combinaison de solutions qui serviront à la fois à financer les mesures et à encourager les changements de comportements pour une mobilité durable pour tous.

### Résultats escomptés

La mise en œuvre du plan permet de diminuer de 153.000 le nombre de véhicules circulant dans la Région, de diminuer de 25% les émissions de gaz à effet de serre causées par la mobilité et de rendre enfin la ville à ses habitants grâce à une quiétude retrouvée.

Pour y arriver, il faudra un effort soutenu de tous : décideurs, administrations, citoyens dans la même direction, celle unanimement reconnue du développement durable. Il ne faut pas se laisser bercer d'illusion quant au fait que le transfert modal se fera tout seul, les récents doublements des prix de l'énergie n'ayant même pas réussi à le provoquer.

**Thierry Duquenne**  
Bruxelles Mobilité

**RENSEIGNEMENTS: brochure et 12 annexes téléchargeable sur <http://www.iris2.irisnet.be>**

## Ça bouge dans les communes bruxelloises

# La moto à l'honneur à la Ville de Bruxelles

Depuis quelques années, la Ville de Bruxelles est particulièrement attentive à la sécurité des usagers des deux-roues motorisés de plus en plus nombreux sur nos routes.

Ainsi, la Ville de Bruxelles est la première commune bruxelloise à avoir mis sur pied une **Commission moto** qui réunit chaque trimestre depuis le mois d'août 2006 des représentants communaux, régionaux, l'IBSR, la police et bien sûr les associations de motocyclistes (Fedemot, ADDRM, Le MAG), à l'instar de la commission vélo.

Une charte a été conçue au sein de cette Commission moto, engageant la Ville à être à l'écoute des demandes des usagers des deux-roues motorisés et à prendre en compte leur sécurité, notamment lors d'aménagements et d'entretien de voiries.

Des aspects très pratiques sont également abordés lors de ces réunions,

tels l'aménagement adéquat de places de stationnement spécifiquement réservées aux deux-roues motorisés, la mise en œuvre de marquages antidérapant (exemple : les nouveaux marquages sur les avenues Houba de

cipants se réunissent à un point de rendez-vous le matin pour ensuite se diriger ensemble vers leur lieu de travail où un petit déjeuner leur est offert.

Cette opération vise avant tout à encourager ce mode de déplacement alternatif à la voiture (dans le cadre de son plan de déplacement d'entreprise) tout en offrant l'opportunité de faire se rencontrer les agents communaux utilisant ce même moyen de déplacement.

Cette opération sera organisée en 2009, dans le cadre de la semaine dédiée aux deux-roues. Les membres de la Commission moto de la Ville de Bruxelles encouragent chaque commune à suivre cette démarche.

Toute information peut être obtenue auprès de la Cellule Mobilité de la Ville, par mail à l'adresse suivante :

[commissionmoto@brucity.be](mailto:commissionmoto@brucity.be)

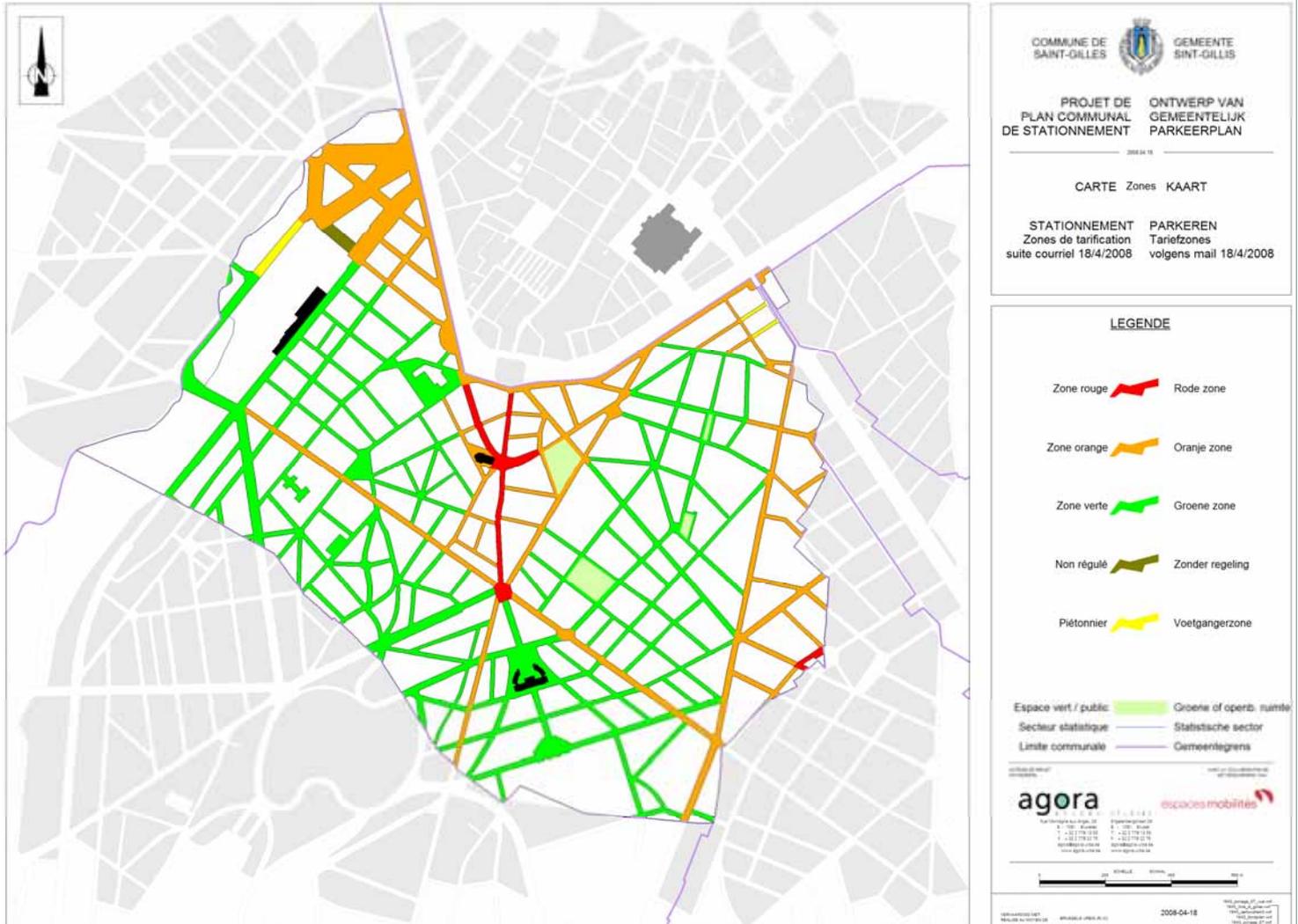


Photo : Ville de Bruxelles

Strooper et Sobieski), la sensibilisation auprès des autres usagers,...

En outre, depuis plusieurs années, la Ville de Bruxelles invite son personnel à participer à l'opération « **Au boulot à moto** », pour une parade conviviale et agréable entre collègues, motards quotidiens ou occasionnels. Les parti-

# Le plan de stationnement de Saint-Gilles sous la loupe



**L**a mise en œuvre du plan de stationnement répond à deux principaux objectifs : la volonté de diminuer la pression automobile et la promotion des moyens de transport alternatifs.

La commune de Saint-Gilles connaît depuis plusieurs années un stationnement payant dans certaines voiries. Cependant, la pression automobile s'accroît, à Saint-Gilles même et en provenance des autres communes de la région bruxelloise et de sa périphérie.

Il est évident que l'extension des zones d'horodateurs dans les communes limitrophes (Ixelles, Bruxelles) et les projets de mise en place de telles zones (Forest, Anderlecht) auront comme conséquence un report du stationnement dans les rues de Saint-Gilles, aussi longtemps que le stationnement y est gratuit.

Le plan communal de stationnement de Saint-Gilles s'inscrit dans les objectifs énoncés par le projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et la

création future de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le plan régional incite en effet les communes à mettre en place aussi rapidement que possible des plans communaux de stationnement.

Le plan de stationnement a donc pour but la régulation du stationnement sur le territoire de la commune. Cette régulation incitera les voitures ventouses à quitter la commune et encouragera les personnes extérieures à la commune à choisir d'autres modes de transports.

Après 6 mois de recherches, d'entretiens avec différents acteurs du terrain tels que les associations de commerçants et de citoyens, de comparaison avec d'autres communes, d'études des statistiques disponibles, le groupe de travail, composé des représentants de la commune et des bureaux d'études, est arrivé à la conclusion qu'il ne suffisait pas de placer des horodateurs dans les rues commerçantes et dans les artères principales. En effet, vu la superficie de la commune, il a été décidé d'instaurer des zones de paie-

ment sur tout le territoire pour empêcher que les rues des espaces résidentiels ne soient envahies par des voitures qui veulent éviter le paiement des horodateurs.

Afin de ne pas pénaliser les habitants, un système de cartes de stationnement est proposé. Le territoire de la commune est divisé en trois zones de stationnement : les zones rouges, orange et vertes.

Partant de ces principes, une consultation de la population a été organisée avant de déterminer les modalités pratiques du plan de stationnement. C'est ainsi que les habitants ont été invités par une lettre toute-boîte à une des quatre réunions qui se sont tenues à l'Hôtel de Ville les 5, 6, 10 et 19 mars. Près de 500 personnes ont participé à ces rencontres leur permettant de poser toutes les questions possibles et de formuler des suggestions qui ont contribué considérablement à l'amélioration du plan proposé.

**Il est important de préciser que le plan de stationnement fera l'objet d'une évaluation à la fin de la première année après sa mise en œuvre.**

### Les zones de stationnement

Sur les trois zones explicitées ci-après, l'utilisateur a la possibilité d'opter pour le système forfaitaire repris sur les horodateurs comme correspondant au « tarif 1 » :

15 € pour la matinée, soit de 9h30 à 14h ;

15 € pour l'après-midi, soit de 14h à 18h30.

Le choix du « tarif 2 » implique que le conducteur alimente l'horodateur et appose le ticket de manière visible derrière le pare-brise.

Ces tarifs sont d'application de 9h30 à 18h30, tous les jours de la semaine à l'exception des dimanches et jours fériés légaux.

### La zone rouge

L'instauration des zones rouges concerne les rues commerçantes et donne une priorité absolue à la rotation pour la redynamisation commerciale. C'est pourquoi la durée maximale y est de deux heures et le paiement obligatoire pour tous, sans exonération possible, sauf pour les personnes handicapées.

Afin de favoriser encore la rotation, un système de paiement progressif est prévu : 1 € la première heure et 2 € la deuxième. Pour faciliter les courses de courte durée, le premier quart d'heure est gratuit. Ce quart d'heure sera obtenu par un ticket spécial à retirer à l'horodateur et à apposer de manière visible derrière le pare-brise.

### La zone verte

Les zones vertes recouvrent principalement les quartiers résidentiels. Tous les habitants de la commune bénéficiant d'une carte d'habitant domiciliés en zone rouge, orange ou verte et les abonnés, quelque soit leur zone d'activité, ont

le droit d'y stationner gratuitement et sans limitation dans le temps.

Pour les autres, le taux horaire est de 1€ par heure. La durée maximale du stationnement est de 4h30.

### La zone orange

Les zones orange concernent les grandes artères, les rues comportant un nombre moindre de commerces que les zones rouges et les rues entourant les zones rouges. Afin d'y éviter le stationnement de longue durée d'un trop grand nombre de voitures, les zones orange sont divisées en huit secteurs. Seuls les habitants de la zone orange auront le droit de s'y garer gratuitement et sans limitation de durée, mais uniquement dans leur secteur. Il en est de même pour les titulaires d'un abonnement d'une entreprise dont le site d'activité se situe dans ce secteur. Les habitants des zones rouges, si cette dernière est enclavée dans un secteur de la zone orange, peuvent également stationner gratuitement dans ce secteur. (*voir la carte des zones*)

Pour tous les autres, habitants de Saint-Gilles domiciliés dans les zones vertes ou dans les autres secteurs des zones orange ainsi que les visiteurs, la durée maximale est de trois heures, avec un système de paiement progressif : 1 € la première heure, 2 € la deuxième et 3 € la troisième. Comme dans les zones rouges, le premier quart d'heure est gratuit. Ce quart d'heure sera obtenu par un ticket spécial à retirer à l'horodateur.

L'objectif de l'instauration des zones orange est de favoriser une bonne rotation sans obliger les riverains à chercher une place de parking trop loin de leur domicile. Permettre le stationnement gratuit pour tous les habitants dans les zones orange risque en effet d'empêcher le va-et-vient des clients.

Les secteurs oranges autour des zones rouges constituent en outre une sorte de « zone tampon » entre la zone rouge et la zone verte permettant aux habitants de la zone rouge de trouver du parking à proximité sans devoir alimenter les horodateurs.

La troisième heure dans la zone orange permet aux visiteurs de déjeuner dans un restaurant et de faire leurs courses sans devoir se précipiter. Le caractère progressif du tarif empêchera les abus.

### Une exception relative aux horaires : la « zone Châtelain »

Dans les rues suivantes en zone orange, en raison d'une forte proximité avec une zone Horeca et d'un marché en soirée à Ixelles, le contrôle sera prolongé jusqu'à 20h30.

- rue Africaine (entre la rue Américaine et le Parvis de la Trinité),
- rue Américaine,
- rue de l'Aqueduc,
- rue de l'Amazone,
- rue Simonis.

## Les modalités pratiques

### Cartes d'habitant

Les cartes de stationnement seront délivrées contre paiement de 5 € et auront une validité d'un an. Les personnes qui peuvent demander cette carte sont les personnes inscrites aux registres de la population de la commune qui possèdent une voiture immatriculée à leur nom ou qui bénéficient d'une voiture de société. Cette carte reprend l'immatriculation de la voiture et est attribuée au ménage. Un nombre de 3 cartes maximum seront attribuées par ménage, toujours liées à un véhicule différent. Afin de promouvoir une mobilité durable et de décourager l'accumulation de plusieurs voitures par ménage, la deuxième carte coûtera 50 € et la troisième 200 €, avec une validité d'un an.

### Carte « visiteurs »

Les personnes domiciliées à Saint-Gilles, âgées de 75 ans et plus, et si elles ne disposent pas déjà d'une carte d'habitant pourront demander une carte visiteur, valable 1 an, contre 5 euros. Cette carte, limitée à une seule par ménage, devra être apposée derrière le pare-brise par le visiteur, accompagné d'un disque de zone bleue. Elle permettra un stationnement gratuit de deux heures, uniquement dans les rues mentionnées sur la carte.

### Abonnements pour entreprises

Pour ce qui concerne les cartes de stationnement pour les entreprises (personnes morales ou personnes physiques en tant qu'indépendant) dont le site d'activités est situé sur la commune de Saint-Gilles, afin d'atteindre l'objectif d'une diminution de la pression automobile, une progressivité sera appliquée selon le tarif suivant :

- 50€ / trimestre ou 200€ / an pour la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> carte
- 75€ / trimestre ou 300€ / an de la 3<sup>ème</sup> à la 10<sup>ème</sup> carte,
- 100€ / trimestre ou 400€ / an de la 11<sup>ème</sup> à la 20<sup>ème</sup> carte,
- 125€ / trimestre ou 500€ / an de la 21<sup>ème</sup> à la 30<sup>ème</sup> carte,
- 150€ / trimestre ou 600 € / an de la 31<sup>ème</sup> à la dernière carte.

L'octroi de 2 abonnements au prix de 200 € chacun vise à favoriser le maintien et le développement des commerces.

### Associations et entreprises d'utilité publique

Les associations et entreprises d'utilité publique peuvent acquérir des abonnements à un tarif de 75 euros par an

pour maximum cinq véhicules nécessaires à la réalisation de leur objet social. La demande doit être introduite auprès du Collège des Bourgmestre et Échevins qui examinera le caractère « d'utilité publique » en tenant compte des critères suivants : objet à caractère social ou culturel, absence d'activité commerciale ou lucrative et services offerts à l'ensemble de la population saint-gilloise, convention avec la commune.

### Abonnement « individuel »

Pour les personnes non reprises dans les catégories ci-dessus, il est possible d'obtenir un abonnement individuel attribué à un seul véhicule pour 20 € par semaine, 60 € par mois ou 600 € par an. Les abonnements individuels permettent la gratuité uniquement dans les zones vertes et orange.

### Exonérations

#### Les personnes handicapées

Le statut de personne handicapée se constate au moment du stationnement par l'apposition, de manière visible, derrière le pare-brise du véhicule, de la carte délivrée conformément à l'arrêté ministériel du 7 mai 1999. Ladite carte est valable sur toutes les zones.

#### Le personnel médical et paramédical lors d'interventions à domicile

La carte officielle reconnaissant la profession ou l'activité du service, ainsi que le disque bleu mentionnant l'heure d'arrivée, permettront un stationnement limité à 2h. L'original de la carte et le disque bleu doivent être apposés de manière visible derrière le pare-brise du véhicule. Ladite carte est valable sur les zones orange et verte.

#### Les associations de voitures partagées agréées par l'administration communale

Les véhicules des associations de voitures partagées agréées par l'administration communale et clairement identifiables sont exonérés de la taxe sur les zones orange et vertes.

Pour plus d'informations :

**Carlo LUYCKX, Échevin de la Mobilité**  
[c.luyckx@stgilles.irisnet.be](mailto:c.luyckx@stgilles.irisnet.be)

**Juliette ROUSSEL, Attaché de presse**  
[jrousseau@stgilles.irisnet.be](mailto:jrousseau@stgilles.irisnet.be)



Photo : Maxime Perron Caissy

## Projet européen « Eurosparks »

# Les premières étincelles pour une solution concernant les auteurs étrangers d'infractions de stationnement



Photo : Crystal Ayala

**L**a répression des infractions de stationnement dépenalisées commises par des étrangers est problématique, tant en Belgique que dans de nombreux autres États membres européens. Grosso modo, les deux principaux problèmes (qui peuvent également se poser lors de l'introduction d'une vignette routière/d'une imposition au kilomètre) sont les suivants :

- retrouver les données d'immatriculation ;
- ensuite, imposer effectivement le paiement.

Le danger existe dès lors que dans les villes comptant de nombreux touristes et/ou travailleurs étrangers, la politique de stationnement soit affaiblie. Ce qui engendre évidemment aussi une perte financière. À Londres, par exemple, il s'agit de 1 million de livres (1,5 million d'euros) par mois. Mais les chiffres belges démontrent également qu'il y a un sérieux problème. Les associations flamande, bruxelloise et wallonne des villes et communes ont enquêté dans les grandes villes et les importantes communes frontalières et ont obtenu les chiffres repris dans le tableau ci-dessous pour 2005.

	<i>Nombre (redevance/taxe)</i>	<i>Montant (€)</i>	<i>Perçu (€)</i>	<i>% NON perçu</i>
<i>Wallonie (39)</i>	45 000	600 000	30 000	95,0
<i>Flandre (36)</i>	96 829	1 790 662	401 506	77,6
<i>Bruxelles</i>	50 972	956 907	295 977	69,1
<b>TOTAL</b>	<b>192 801</b>	<b>3 347 569</b>	<b>697 513</b>	<b>79,0</b>

Dans leur recherche des solutions, les associations des villes et communes des différents États membres ont travaillé de concert : les associations du Royaume-Uni, des Pays-Bas, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne, de Malte et de Belgique se sont réunies sous le rôle précurseur stimulant de Londres, pour former « Sparks » : [www.sparkspj.org](http://www.sparkspj.org).

### **Eurosparks**

Cette collaboration a rapidement abouti à la création d'Eurosparks ([www.eurosparks.org](http://www.eurosparks.org)). Un projet de recherche introduit et approuvé au sein de l'UE. Le projet a examiné en 2007 la situation juridique dans quelques pays participants et a étudié les points de départ de la réglementation européenne existante. Il est apparu que les différents traités et conventions EU concernaient indirectement la problématique examinée, mais n'étaient tout de même pas applicables aux infractions de stationnement, surtout dans les pays où elles étaient dépenalisées ou décriminalisées. Poursuivant sur les bases existantes, trois pistes de solutions alternatives ont été avancées :

- de préférence, une nouvelle directive au sein des dispositions de la Politique de transport communautaire dans le Traité UE ;
- sinon, la Commission européenne devrait élargir le Décret-cadre 2005/214/JHA du Conseil, mieux connu sous le nom COPEN24, afin d'inclure également les infractions dépenalisées ;
- si ces deux solutions ne sont pas possibles, les États membres devront conclure des conventions bilatérales ou multilatérales à propos de la répression réciproque.

Les résultats du projet Eurosparks ont été expliqués lors du séminaire final organisé par la VVSG le 24 janvier 2008 à Bruxelles. Les textes de ce séminaire se trouvent sur le site [www.sparkspj.org](http://www.sparkspj.org) (>Eurosparks). Le principal résultat de ce séminaire est peut-être que les différentes administrations (mobilité, justice, vie privée) et les membres du Parlement européen sont maintenant (seulement) convaincus du problème. Et il s'agit du début indispensable pour arriver à une solution. Mais nous devons encore nous attacher énergiquement à cette tâche. La manière dont les villes et communes peuvent aider à ce niveau via le projet Sparks fera l'objet d'une communication claire au cours des prochains mois. Entre-temps, les membres Sparks ne restent pas inactifs.

### **Directive européenne**

La Commission européenne a accepté le mois dernier une proposition de directive ayant pour but de pouvoir poursuivre plus facilement au-delà des frontières les infractions de stationnement mettant en péril la sécurité. La directive prévoit des mécanismes techniques et des instruments juridiques permettant d'identifier un conducteur européen et donc de le sanctionner pour une infraction qu'il a com-

mise dans un autre État membre que celui dans lequel son véhicule est immatriculé. Cette mesure doit notamment entraîner la fin de la différence de traitement qui existe souvent entre ces deux catégories d'usagers, à savoir les habitants de l'État membre et les étrangers. Étant donné que cette directive a été établie du point de vue de la sécurité routière, elle s'adresse surtout aux infractions qui provoquent le plus souvent des accidents de la circulation au-delà des frontières nationales : excès de vitesse, conduire sous influence, ne pas porter la ceinture de sécurité et brûler un feu rouge.

Avec les autres membres SPARKS, nous trouverions que le fait de ne pas élargir le champ d'application de cette directive aux infractions de stationnement dépenalisées serait une occasion manquée.

Par la directive, l'UE reconnaît la différence de traitement des résidents et des non-résidents, mais n'y applique une solution que pour des infractions de circulation bien déterminées. Et pour les autres infractions de circulation, les auteurs étrangers peuvent joyeusement braver les règles.

Cela affaiblit en outre la politique locale de mobilité et de sécurité, surtout dans les villes comptant une importante circulation automobile étrangère pour les déplacements touristiques et professionnels.

Les associations flamande, bruxelloise et wallonne des villes et communes plaideront dès lors auprès des dirigeants belges et des parlementaires européens pour un champ d'application plus général de cette directive.

Et ils attireront également l'attention sur le fait que la directive comprend uniquement l'échange de données, et pas l'imposition effective du paiement de la sanction (ce qui serait également possible en élargissant le champ d'application de la Décision-cadre relative à la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires (COPEN 24)).

### **Traités internationaux**

À court ou moyen terme, et cela nous a été confirmé par la DIV et les collaborateurs de différents cabinets fédéraux, un accord Benelux et un accord bilatéral avec la France devraient déjà offrir une solution pour ces pays :

- *le Traité Benelux Senningen* concerne la collaboration policière. Rien n'a pour ainsi dire été exécuté jusqu'à présent, parce que de nombreux éléments ont finalement été repris par Prüm. Maintenant, on se concerta toutefois sur les « autres éléments » : étant donné que les infractions de stationnement dépenalisées sont reprises dans le règlement général sur la police de la circulation routière, la Belgique dispose d'un argument pour plaider en faveur de leur intégration à la « collaboration policière ». En mars 2008, une nouvelle concertation a été prévue à cet effet + les résultats ont été soumis

au ministre de la mobilité, M. Leterme et peut-être au ministre de l'Intérieur, M. Dewael.

- *accord bilatéral avec la France*: la France ne collabore toutefois qu'avec parcimonie, espérant que tout pourra être réglé via Prüm (les chances sont plus grandes pour la France que pour la Belgique parce qu'il n'y a pas (encore) eu de dépenalisation).

Les trois associations plaideront auprès du (des) ministre(s) concerné(s) en faveur d'une révision / d'un élargissement suffisamment rapide des deux accords.

### **Sabots**

En attendant des solutions développées au niveau international, l'utilisation de sabots peut fournir une solution, certes pas idéale, mais offrant en tout cas la possibilité d'imposer effectivement le paiement aux contrevenants étrangers.

À l'heure actuelle, la possibilité d'application est prévue dans la loi, mais il n'y a pas encore d'arrêté d'exécution. Le

collaborateur de cabinet du secrétaire d'État M. Schouppe a déjà marqué son intérêt pour la nécessité de cet AR.

### **Eurosparks 2 ?**

Entre-temps, une proposition de projet a été déposée pour préparer une suite au projet Eurosparks, dans laquelle les pistes de solutions présupposées seront étudiées et développées plus en détail. Mais la procédure d'approbation n'en est encore qu'au tout début, et il faudra attendre un peu avant de voir arriver Eurosparks 2.

Dans le proche avenir, le réseau Sparks s'élargira d'une manière adéquate. Les villes auront peut-être aussi la possibilité d'y adhérer directement et de faire entendre leur voix. Une chose est certaine, c'est qu'il s'agit d'une affaire à suivre.

**Erwin Debruyne**

VVSG stafmedewerker mobiliteit en wegbeheer  
erwin.debruyne@vvsb.be



## Bilan de la première Journée européenne sans voiture à Bruxelles

# 22 septembre 2008

## « Au travail/à l'école sans voiture » !

La Semaine européenne de la mobilité se déroule chaque année du 16 au 22 septembre. Durant cette semaine, les citoyens de toute l'Europe peuvent profiter d'événements dédiés à la mobilité durable. A Bruxelles, pour sa 7<sup>e</sup> édition, un thème particulier pour chaque journée de la Semaine a été défini. Et nouveauté cette année, Bruxelles a participé à sa manière à la Journée européenne sans voiture du 22 septembre 2008. En effet, la Région a invité toutes les écoles et toutes les entreprises ayant introduit un plan de déplacements<sup>1</sup> à encourager leur personnel et/ou leurs élèves à se déplacer autrement ce lundi 22 septembre. 29 organismes ont répondu présents à l'appel de la Région. Le nombre élevé de participants témoigne de l'importance que prend le thème de la mobilité pour les écoles et les grandes entreprises. Ces dernières sont en effet touchées par des problèmes d'accessibilité et de recrutement qui mettent à mal l'économie de la Région de Bruxelles-Capitale en général.

Une journée sans voiture un jour de semaine, plusieurs en rêvaient, et c'est arrivé près de chez vous ! Les directions de 7 écoles (3 000 enfants) et de 22 entreprises publiques et privées (20 000 employés) ont décidé de sensibiliser leur personnel et les plus jeunes à goûter à une autre mobilité. La marche, le vélo, les transports publics et le covoiturage étaient les alternatives mises en valeur.

Les entreprises participantes étaient : Dexia Banque, Dexia Insurance Belgium, Partena ss et kids, Vlaams Agentschap voor personen met een Handicap, Solvay, Bruxelles Environnement, Clinique Ste-Anne St-Remi, Randstad, Levi Strauss & Co, Banque Degroof, Altran Belgium, Altran Europe, De Valck Consultants, Altran CIS, ULB, VUB, Hopitaux Iris Sud, Belgacom, Elia et ONE.

Les écoles participantes étaient : l'école Catteau-Aurore, la Gesubsidieerde gemeentelijke Basisschool Scheut, l'école des 7 Bonniers, la Basisschool 't Plant'Zoentje, l'Institut de la Providence, le Centre Scolaire du Sacré-Cœur et la Groene School.

### Que s'est-il concrètement passé ce jour-là ?

Chaque organisme a organisé sa journée « Au travail ou à l'école sans voiture » selon ses possibilités. Les actions variaient de la campagne de communication et de sensibilisation en faveur des modes de transport durables avec petit-

Goûtez à une autre mobilité  
 Proef een andere mobiliteit  
 Have a taste of another mobility



déjeuner à l'octroi d'incitants utiles (cartes des itinéraires cyclables<sup>2</sup>, cartes piétons<sup>3</sup>, gilets fluo, sacs de courses réutilisables...) en passant par des initiatives tout à fait étonnantes. Quelques exemples vous sont présentés plus loin.

La Région de Bruxelles-Capitale, initiatrice de ce projet, avait rassemblé autour de l'événement plusieurs partenaires : la SNCB, la STIB, De Lijn et le TEC Brabant-Wallon ont permis aux employés, parents et écoliers de organismes participants de tester gratuitement un autre moyen de transport ; Bruxelles Environnement a calculé l'impact environnemental de cette journée ; Pro Velo a offert des formations de conduite en ville ; Carpoolplaza<sup>4</sup> a soutenu certains organismes dans la mise en place du covoiturage et les Ateliers de la rue Voot avaient mis en place un service de vérification de vélos.

1. Plan de déplacements d'entreprise ou plan de déplacements scolaires

2. Pour plus d'info, [www.velo.irisnet.be](http://www.velo.irisnet.be)

3. La carte piétons est un nouvel outil de sensibilisation pour la marche qui met en évidence le temps de parcours entre deux points sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Vous pouvez en commander à [gmoors@mrbc.irisnet.be](mailto:gmoors@mrbc.irisnet.be).

4. Pour plus d'info, [www.carpoolplaza.be](http://www.carpoolplaza.be)

Voici quelques exemples d'action mises en place par les entreprises et les écoles participantes

- L'**ULB** a saisi la dynamique du 22 septembre pour faire ouvrir une station de car-sharing sur son site via Cambio<sup>5</sup> et pour lancer les VAP<sup>6</sup> (voitures à partager). Les VAP permettent un covoiturage instantané sous forme d'autostop encadré pour circuler dans la commune, aux alentours ou pour se rendre à une gare, une station de métro ou un arrêt de bus.
- Tout comme l'ULB, **Levi Strauss & Co** a profité du 22 septembre pour lancer 3 nouvelles politiques en matière de mobilité : 1. des voitures de société plus écologiques, 2. des places de parking réservées aux covoitureurs et 3. le télétravail. Trois tickets en Eurostar ont été offerts à des employés ayant utilisé un mode de déplacement durable. Levi'S a également organisé un « frozen Monday », c-à-d qu'aucun voyage international n'a eu lieu le 22 septembre 2008.
- Via une carte électronique, **Dexia Insurance Belgium** a invité son personnel à participer à la journée "au travail sans voiture" et à un marché de la mobilité. Au cours de ce marché, le personnel pouvait inventer des slogans qui leur permettaient d'emporter un paquet de la mobilité. En outre, on a affiché deux grandes cartes cyclistes de Bruxelles et la nouvelle fiche d'accessibilité du bâtiment a été présentée. Cette fiche est mise à disposition du personnel par voie électronique. Les résultats de la journée "au travail sans voiture" étaient communiqués à tous les collaborateurs par l'intranet.



Photo : VUB

- Pour **Altran Belgium, Altran Europe, De Valck Consultants et Altran CIS**, l'adhésion à l'action « Au travail sans voiture » a constitué un vrai challenge, car environ 70% de leur personnel roule en voiture de société. Tout au long de la semaine de la mobilité, ils ont fait la promotion du vélo et du covoiturage (en s'abonnant à Carpoolplaza). Par ailleurs, ces quatre sociétés ont depuis longtemps introduit un plan de déplacements d'entreprise commun et volontaire auprès des autorités bruxelloises !

- Pour chaque collaborateur de **Randstad** ayant pris le métro/tram/bus, le vélo ou ayant covoituré le 22 septembre, 5€ a été versé à l'association VSO, une organisation de soutien et de lutte contre la pauvreté. Randstad a également organisé du bikepooling (parrainage entre cyclistes<sup>8</sup>). Ainsi, un groupe de cyclistes a démarré ensemble de Malines.

- La **VUB** a organisé des activités autour du vélo au nouveau Point vélo<sup>9</sup> (40 bld du Triomphe, à Audergem) qui s'est ouvert en face de leur site.
- **Solvay** a saisi l'occasion de la journée « Au travail sans voiture » pour s'inscrire à la base de données de Carpoolplaza. Solvay a également organisé une balade en vélo entre ses deux sites bruxellois (Ixelles et Neder-over-Heembeek), avec location de 30 vélos à Pro Velo. Tout le personnel participant, soit une cinquantaine de cyclistes, s'est retrouvé autour d'un pique nique organisé au Parc Josaphat.
- La **Banque Degroof** a beaucoup misé sur le covoiturage en interne. Il apparaît cependant que le covoiturage ne peut fonctionner efficacement que par un partage de demandes et d'offres le plus large possi-



Photo : Solvay

5. Pour plus d'info, [www.cambio.be](http://www.cambio.be)

6. Plus d'info, [www.vap-vap.be](http://www.vap-vap.be)

7. Un midi de la mobilité regroupe la SNCB, STIB, De Lijn, TEC Brabant wallon, Pro Vélo et Carpoolplaza, et permet au personnel de se renseigner sur les services des différents acteurs de la mobilité.

8. Un site officiel existe, pour plus d'info, [www.bikepooling.be](http://www.bikepooling.be)

9. Plus d'info, [www.voot.be](http://www.voot.be)

ble, comme c'est le cas sur Carpoolplaza.be ! L'action de sensibilisation fut par ailleurs une réussite : nombre de collaborateurs ont goûté à une autre mobilité : transports publics, vélo, marche furent au menu et les membres du personnel ont fort apprécié la distribution de pommes bio belges à l'entrée de l'entreprise !

- A l'école **Catteau-Aurore**, les enseignants ont montré l'exemple et leur parking a été uniquement accessible aux cyclistes et aux covoitureurs.
- La section fondamentale de la **Providence** a bénéficié des services des Ateliers de la rue Voot pour organiser la vérification des vélos des enfants et de leurs parents.
- L'école **Scheut a** encouragé les 30 % d'élèves ne venant pas à l'école à pied à se déplacer en vélo.
- L'école **De Groene School** a sensibilisé les parents et leurs enfants à la sécurité routière et au partage de la route entre usagers et a réussi à débiter son Plan de Déplacements Scolaires avec un parking voitures vide.
- L'école **'t Plant'Zoentje**, qui dispose d'une vingtaine de vélos pour les cours d'éducation physique, les a mis à disposition des enfants qui n'ont pas de vélo pour se rendre à l'école ce 22 septembre.

### Success stories : Dexia Banque, Bruxelles Environnement, l'école des 7 Bonniers et le Centre scolaire du Sacré-Cœur !

**Dexia Banque** s'était lancé le défi de convaincre plus de 90% de ses collaborateurs de venir au travail le 22 septembre autrement qu'en voiture. Dexia a décidé d'impliquer non seulement son personnel employé à Bruxelles, mais également dans toute la Belgique et en Europe! Outre la grande implication de son coordinateur mobilité pour cet événement, cette success story trouve son origine également dans un plan de déplacements ambitieux. Ce dernier comprend entre autres, la gratuité des transports en commun via le système tiers-payant, l'intervention financière dans le déplacement entre le domicile et la gare, la prise en charge des frais de stationnement à la gare, le stationnement payant pour les automobilistes, l'encouragement du covoiturage, l'indemnité vélo, la mise à disposition de douches et de casiers pour piétons, cyclistes et motards, la participation aux Friday bikedays<sup>10</sup>, la semaine de 4 jours, et le télétravail (au domicile ou dans un télécentre).

Au vu des avantages déjà octroyés à son personnel, la tâche d'un coordinateur mobilité pour convaincre le noyau dur des automobilistes (21%) d'essayer ce jour-là un autre mode de déplacement, est très difficile. Les actions qui se distinguent particulièrement sont : l'implication de la direction de Dexia à montrer l'exemple ce jour-là, l'organisation



de trois midis de la mobilité début septembre et le questionnement des automobilistes du 22 septembre par des représentants syndicaux sur leur dépendance à la voiture.

*Résultat ?* Sur 6 202 employés des bâtiments centraux de Bruxelles, seuls 354 sont venus seuls en auto le 22 septembre (5,7%). Dexia a donc pu convaincre 70% des automobilistes à trouver une alternative durable le jour de l'action « Au travail sans voiture ».



L'action « Au travail sans voiture » fut également l'occasion de lancer une vaste enquête interne, avec l'outil Mobilpol<sup>11</sup> de la SNCB afin de répondre au diagnostic fédéral triennal sur la « mobilité domicile-travail ». De beaux prix (3 voyages pour deux en TGV) sont venus encourager la participation à l'enquête.

**Bruxelles Environnement** a également décidé d'impliquer tout son personnel, celui de leur siège central ainsi que celui des sites extérieurs (environ 700 personnes). Tout comme chez Dexia, les employés de Bruxelles Environnement bénéficient déjà d'un bon plan de déplacements. La part modale des automobilistes est de 27% en voiture seul, pourcentage raisonnable pour un site jouissant d'une mauvaise accessibilité en transports en commun, et de 13% en covoiturage.

10. Le désormais célèbre événement qui encourage les travailleurs à se déplacer en vélo le vendredi. Pour plus d'info, [www.fridaybikeday.be](http://www.fridaybikeday.be).

11. Pour plus de renseignements : [mobilpol@b-rail.be](mailto:mobilpol@b-rail.be)

Le 22 septembre, Bruxelles Environnement a comptabilisé la quantité de CO<sub>2</sub> économisée ce jour-là par les déplacements durables de son personnel et l'a transformée en kg de pommes bio belges. 400 kg de pommes ont ainsi été distribués à l'ensemble du personnel. Parmi les autres actions : les vélos de service ont été mis à disposition du personnel (vélos de ville, électriques et pliables) du vendredi 19 au soir au mardi 23 septembre ; les cyclistes ont pu faire graver leur vélo et ont reçu une chasuble fluo ; les covoitureurs ont pu faire sur place un contrôle de la pression de leurs pneus et un contrôle de leur niveau d'huile. Et un parapluie Bruxelles Environnement a été distribué à chaque personne venant à pied ou en transports en commun.

**Résultat ?** Le 22 septembre, 100 personnes ont changé leur mode de déplacement quotidien, dont 56 automobilistes !

L'école des 7 Bonniers a commencé son Plan de Déplacements Scolaires en 2007 et vient de redémarrer une seconde année scolaire en force en impliquant l'ensemble de ses enseignants dans trois semaines de sensibilisation et d'éducation des enfants à la mobilité durable et à la sécurité routière. Chaque enseignant pouvait disposer du matériel pédagogique de l'IBSR<sup>12</sup> qui lui semblait nécessaire, et traiter de ces thèmes à sa manière.

En parallèle, la direction, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, a sensibilisé les parents à participer au 22 septembre « A l'école sans voiture ».

Le Ministre Smet a été saluer les parents et les enfants ayant participé à cette journée en partageant leur petit-déjeuner.

**Résultats ?** Toute l'école a été active et le 22 septembre, plus de 150 enfants conduits seuls en voiture habituellement ont changé leur habitude ce jour-là. La direction et son équipe pédagogique ont organisé un petit-déjeuner pour clôturer cette expérience réussie.

Le Centre Scolaire du Sacré-Cœur de Jette a également démarré cette seconde année de son Plan de Déplacements Scolaires en force. Ses 810 élèves du secondaire ont été invités à participer à l'action « A l'école sans voiture » et ont été encouragés à venir à pied, à vélo et en transports

en commun. Un groupe de parents et d'élèves ont encadré le directeur pour toucher tous les élèves et leurs parents. Les cyclistes ont pu contrôler et réparer leur vélo au préalable et les élèves désireux de tester les transports publics recevaient leur ticket à l'avance.

**Résultats ?** 40% des élèves venant habituellement en voiture à l'école ont emprunté les transports publics et le nombre de cyclistes a plus que doublé ce jour-là.

### Quel est l'impact d'une telle journée ?

Sur les 27 questionnaires d'évaluation rentrés, 17 entreprises et 6 écoles ont estimé que ce 22 septembre a récolté un certain succès (de très grand à modéré). 15 entreprises ont eu des réactions très positives de leur personnel.

Aux côtés des initiatives propres des entreprises et écoles participantes, la SNCB, la STIB, De Lijn et le TEC Brabant-Wallon ont notamment offert 1051 tickets aux entreprises et 312 aux parents et élèves des écoles.

Pour les entreprises participantes, dont on dispose des données, on assiste à des réductions de la part de la voiture de 3 à 39%. Près de 2 tonnes de CO<sub>2</sub> ont ainsi été épargnées par ces mêmes entreprises, ceci représente environ 1 100 voitures en moins sur nos routes.

Et pour les écoles, on a assisté à des réductions de 7 à plus de 50% de la part de la voiture.

La Région a bien l'intention de renouveler cet événement l'année prochaine et 17 entreprises et 6 écoles ont déjà émis le souhait de se réinscrire ! Et vous ?

Une initiative de Bruxelles Mobilité en partenariat avec la STIB, la SNCB, De Lijn, TEC Brabant-Wallon, Pro Velo, les Ateliers de la rue Voot, Carpoolplaza et Bruxelles Environnement.

**Christine Heine et Delphine Bauchau**  
Bruxelles Mobilité

chheine@mrbc.irisnet.be - dbauchau@mrbc.irisnet.be



Photo : IBGE

Une initiative de



avec la collaboration de





## *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
Gosset Alain	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
Debusscher Michel	Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Van de Castele Daniel	Ixelles	02/643.59.90	02/515.67.66	daniel.vandecasteele@brutetele.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@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	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Uccle	02/348.66.44	02/348.65.44	joelle.lekeu@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
Simon Pierre	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.00	02/773.18.19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



Photo : L. Dablanc

## ***TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE***

# **Défis économiques et environnementaux, enjeux de régulation**

**R**appelons tout d'abord à quel point le transport urbain des marchandises, qui représente environ 20% de ce qui circule sur la voirie des grandes villes européennes, est efficace. Les professionnels du transport ont réussi à approvisionner les établissements urbains malgré de très importants changements dans l'économie urbaine, et malgré des conditions de trafic difficiles. L'économie des villes a changé considérablement, pensons à la diminution progressive des commerces indépendants et au développement des chaînes de magasins, avec leurs filiales ou succursales dont la logistique est organisée de façon globale. Les commerces ont par ailleurs procédé à une baisse importante des espaces de réserves et de stocks, qui conjuguée à l'augmentation du nombre de références et à la rotation des collections, a accru naturellement la demande de transport et la fréquence des livraisons. De leur côté, les habitants des villes ont changé leurs habitudes de consommation en se tournant notamment vers le commerce électronique, dont les volumes de ventes

ont progressé de plus de 30% par an depuis 6 ans, et qui a fait exploser la demande de livraisons à domicile. Or, malgré les difficultés inhérentes à l'espace urbain, aucun commerçant, aucun agent économique, aucun consommateur même dans les villes les plus congestionnées, ne connaît de rupture d'approvisionnement. Les établissements, dans leur immense majorité, reçoivent leurs produits là et quand ils le désirent.

Le secteur de la distribution urbaine fait néanmoins face à des enjeux considérables. En voici trois parmi les plus symptomatiques.

### **1. Des services logistiques de pointe déficients**

Tout d'abord, le transport urbain des marchandises et la logistique urbaines sont des mondes sous optimisés (Dablanc, 2007). Quelques secteurs innovants coexistent avec beaucoup d'opérations routinières. En ce qui concerne le marché du travail par exemple, il connaît d'im-

portantes tensions, entre des clients et donneurs d'ordre intransigeants en matière de délais et de qualité de service et des exploitants cherchant à accroître la productivité, dans un secteur aux marges faibles où l'artisanat côtoie la grande entreprise. Le transport est devenu la variable d'ajustement d'un système d'approvisionnement dont les consommateurs ne souffrent aucun retard : au livreur de se débrouiller pour être à l'heure et de surmonter les obstacles physiques et réglementaires inhérents à l'espace urbain. En termes de qualité de service et de prestations ensuite, il convient de parler ici de la logistique urbaine. Celle-ci peut se définir comme une prestation concourant à une gestion optimisée des flux de marchandises en milieu urbain. Or, il y a aujourd'hui très peu de logisticiens urbains, c'est à dire des entreprises qui offrent des solutions logistiques globales aux établissements urbains : gestion dynamique des réceptions, des stocks, des commandes, des livraisons à domicile, des retours, du ramassage des emballages et des palettes, ... On constate un important décalage qualitatif entre les comportements et les besoins des agents urbains (ménages et établissements) d'une part, et la réponse très insuffisante qui leur est apportée par le secteur du transport et de la logistique. Cette réponse est satisfaisante sur le plan quantitatif (les marchandises sont livrées en temps et en heure), mais elle s'apparente encore, sur ce type de service urbain, à du bricolage. Un exemple récent : une petite entreprise localisée à Paris s'est lancée dans le commerce équitable de tee shirts. Tout a été pensé de façon cohérente dans le respect d'une fabrication écologique et respectueuse des droits (choix du coton, méthodes de fabrication, etc.). Une seule chose n'a pas été envisagée en amont, l'approvisionnement, la gestion des commandes, le stockage et la livraison. Ces fonctions logistiques essentielles se font de façon inefficace, anti écologique et dans de mauvaises conditions de travail. Aucun logisticien n'était à même de faire une offre à cette nouvelle entreprise.

Même le développement du commerce électronique, qui représente aujourd'hui 17 milliards d'euros pour la France, et concerne 20 millions de consommateurs, n'a pas réussi à faire émerger de véritables prestataires de transport spécialisés. Il existe des exceptions tout à fait remarquables. La société Star' Services par exemple, en France, livre à domicile les produits alimentaires des grands groupes de distribution et des cybermarchés. La société Kiala, fondée par des entrepreneurs belges, a professionnalisé et informatisé les anciens réseaux de relais-livraison de la vente par correspondance, et a massifié et optimisé la distribution des colis vendus à distance. Citons enfin le développement des consignes automatiques Packstation dans les villes allemandes déployées par la Deutsche Post/DHL.

Globalement cependant, la ville est déficiente en services logistiques de pointe et en logisticiens urbains spécialisés, en dehors des acteurs postaux et des grands intégrateurs. Ces déficiences, alors que par ailleurs il existe de véritables besoins de nouveaux services logistiques en ville, constituent aujourd'hui un défi pour l'analyse des performances logistiques.

## 2. Le desserrement logistique

Examinons maintenant la contribution du transport de marchandises en ville au bruit, aux polluants locaux et aux émissions de CO<sub>2</sub>. Pour l'Ile-de-France, (LET et al, 2006), 38% des NOx, 59% des particules et 26% du CO<sub>2</sub> dues aux transports relèvent du transport des marchandises. Ce transport est en partie responsable du non respect par la région parisienne des normes européennes sur la qualité de l'air. Pour les oxydes d'azote par exemple, la valeur limite européenne est de 30 mg par m<sup>3</sup>, or en Ile-de-France les résultats pour 2007 ont atteint 57 mg en moyenne et 174 aux stations proches du trafic. On note également que la part d'énergie consommée par les transports de marchandises est supérieure à leur part de véhicules-kilomètres : à l'heure de pointe du matin, par exemple, ces trafics correspondent à 36 % de la consommation de pétrole pour seulement 25 % des véhicules-kilomètres.

Ces éléments s'expliquent en partie par l'existence, en ville, d'un parc de véhicules utilitaires globalement plus anciens que les flottes circulant sur les routes et autoroutes interurbaines. Nombre de camions ou camionnettes finissent leur cycle de vie dans les espaces urbains.

On voit donc en ville apparaître un univers dual, avec d'un côté des opérations exemplaires sophistiquées (tous les grands prestataires comme Chronopost, TNT, DHL, UPS... ont développé des véhicules innovants pour livrer les centres des grandes villes européennes comme des barges auto déchargeantes, le « chrono-city », des fourgonnettes électriques), mais minoritaires en termes de flux, et de l'autre côté des petits opérateurs travaillant avec des véhicules vieux et polluants, et qui représentent une part importante des flux et surtout des émissions atmosphériques de polluants.

Il existe un phénomène plus caché, celui du desserrement logistique. Par la pression foncière, parce que les espaces disponibles n'étaient plus adaptés, ou à la suite de grands projets urbains, la plupart des grands équipements dédiés au transport et à la logistique dans les tissus urbains denses ont progressivement disparu, et les sociétés de transport ont installé leurs plates-formes et leurs entrepôts de plus en plus loin des villes. Cette évolution a un impact important en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre. Une étude (Rakotonarivo, Dablanc, 2008) vient de montrer que le départ des agences de messagerie des 17 plus grands messagers desservant la ville de Paris ces dernières années avait entraîné un surcroît d'émission de CO<sub>2</sub> de 15 000 tonnes par an. Ce chiffre est à comparer aux 500 tonnes (le chiffre est approximatif) de CO<sub>2</sub> économisés chaque année grâce aux actions volontaristes de la ville de Paris sur des espaces logistiques urbains.

### 3. Une régulation inadaptée

Le dernier enjeu est celui de la régulation. La ville est un espace contraint, partagé et complexe, où l'intervention publique prend une place importante. Or vis-à-vis de la distribution urbaine des marchandises, les politiques des villes apparaissent encore peu adaptées. L'intervention des municipalités sur le transport des marchandises en ville peut prendre plusieurs formes : la réglementation du stationnement et de la circulation, l'urbanisme réglementaire, les aménagements de voirie, la concertation, la planification, la prestation de service, la promotion de matériels ou de véhicules innovants, la promotion du transport fluvial (ou ferroviaire). Les villes d'Europe, depuis une vingtaine d'années, se sont essayées à des degrés divers à l'ensemble de ces actions. Parmi elles, les villes françaises ont comme particularité d'avoir à leur disposition des outils statistiques relativement performants, notamment le modèle FRETURB développé par le Laboratoire d'économie des transports (Routhier, 2002). Elles ont par ailleurs l'expérience des plans de déplacements urbains, qui intègrent une dimension « marchandises » obligatoire (même si la mise en œuvre de ce qui était inscrit dans les PDU s'est révélée très insuffisante, à quelques exceptions).

Pour bien appréhender la nature du transport urbain des marchandises, rapportons nous au ratio suivant (Routhier, 2001) : dans une agglomération, un emploi génère en moyenne une livraison (ou un enlèvement) par semaine, ratio qui se décline pour chaque grand secteur d'activité (0,2 pour les banques, 6 pour les librairies, 8 pour les entrepôts industriels, etc.). Ce ne sont pas tant les chiffres précis qui sont importants que leur relative invariance d'une ville à une autre, pour un secteur donné : le profil logistique (fréquence des approvisionnements, type d'entreprise de transport, types de véhicules, etc.) d'un opticien est à peu près le même qu'il soit situé en grande périphérie d'une ville moyenne ou au cœur d'une grande agglomération. Les caractéristiques locales d'une ville (sa taille ou sa géographie par exemple, ou les entreprises de transport qui y sont implantées) ont peu d'impact sur la mobilité des marchandises, qui dépend beaucoup plus de l'organisation logisti-

que globale de chaque secteur économique. On saisit là l'une des difficultés principales que rencontrera une administration locale pour réguler le transport des marchandises : peu de leviers sont disponibles pour agir de façon structurelle sur la mobilité des marchandises. Ils sont en-

core moins nombreux lorsque la ville est petite, car dans ce cas, bien souvent, les tournées des transporteurs sont organisées à partir d'entrepôts situés à plusieurs dizaines de kilomètres.

Alors, que font les villes ? Nous pouvons identifier deux périodes assez distinctes d'action publique. Dans la première phase, à partir des années 1980, les enjeux environnementaux ont suscité des démarches expérimentales de logistique urbaine, dans lesquelles les villes ont cherché à dépasser les simples politiques de réglementation. Elles finançaient par exemple la mise en place de services de distribution urbaine centralisée des marchandises, dont l'objectif était de rationaliser les livraisons et de diminuer le nombre de véhicules-km. Ces expérimentations ont permis parallèlement de tester l'usage de véhicules de livraison peu polluants. Certaines avaient même un fort contenu social, à travers l'emploi de personnes handicapées ou en réinsertion. Ces expérimentations de centres de distribution municipaux ont surtout concerné les villes d'Europe du nord, des Pays Bas, de Suisse, d'Allemagne et

quelques villes françaises (La Rochelle, où la plate-forme est toujours en activité) ainsi que Monaco. Des réminiscences de cette période expérimentale peuvent se trouver aujourd'hui, elles concernent par exemple certaines villes françaises, et en particulier la ville de Paris, qui favorisent le développement d'espaces et de services de logistique urbaine. D'autres villes en Europe prennent des initiatives originales en développant des partenariats publics-privés pour une distribution plus optimisée des marchandises : citons ici l'obligation d'une gestion coordonnée de l'approvisionnement des gros chantiers de BTP (Londres, Stockholm), ou la gestion quasi municipale des livraisons des centres villes historiques de certaines villes italiennes, les City Porti. Un exemple particulièrement intéressant également est celui de Dublin, de villes hollandaises et de Barcelone, concernant l'aide au développement de véhicules de livraison et de moyens de manutention silencieux, pouvant opérer la nuit. Des expérimentations avec de grandes chaînes de magasins ont eu lieu avec succès dans ces villes (Bestufs, 2007).

Plus récemment, les préoccupations environnementales



Photo : Chronopost

*Chronopost a développé son "Chrono-city" dans plusieurs grandes villes françaises*

ont suscité l'apparition de nouvelles formes d'action locale, beaucoup plus globales (Dablanc, 2008). D'abord, une politique réglementaire fondée sur des normes d'accès favorisant les camions récents et « bien chargés ». De plus en plus de villes européennes, aujourd'hui, favorisent dans leur réglementation les véhicules de livraison propres ou silencieux, ou bien remplis. Il s'agit dans tous les cas de l'introduction de critères nouveaux, davantage fondés sur la protection de l'environnement que sur celle de la sécurité ou de l'encombrement. Ainsi, à Amsterdam, un camion peut livrer dans les zones d'accès limité s'il répond aux quatre conditions suivantes : avoir moins de 8 ans, répondre à la norme Euro II, avoir une longueur maximale de 10 mètres, et charger ou livrer au moins 80 % de ses marchandises dans le périmètre central. Ces règles sont souvent associées à la mise en place de zones environnementales. Aucun camion ni véhicule léger ne peut entrer dans l'ensemble du Grand Londres s'il n'est pas Euro III, sous peine de très fortes amendes. Et cela ne concerne pas seulement l'Europe du Nord, mais aussi l'Italie, l'Espagne, et même les grandes villes allemandes qui récemment ont mis en place des interdictions pour les véhicules les plus

polluants. L'adjoint au maire chargé des transports de la ville suédoise de Göteborg a récemment annoncé que la prochaine cible de sa politique relative aux transports de marchandises serait l'introduction de normes d'accès fondées sur les émissions de CO2 des camions. Les villes françaises sont d'ailleurs étrangement absentes de ce mouvement général des villes vers des réglementations environnementales.

Les villes européennes mettent aussi en place des gestions du trafic utilitaire plus innovantes: des caméras qui enregistrent les numéros de plaques d'immatriculation et contrôlent les véhicules à l'entrée des zones environnementales ; des équipes de surveillants dédiés aux aires de livraison; de nouvelles façons de partager l'espace de voirie (par exemple les couloirs multi usages de Barcelone, qui sont dédiés au stationnement résidentiel la nuit, à la circulation générale aux heures de pointe, et aux livraisons aux heures creuses). Certaines mettent en place des normes d'urbanisme originales (les bars et restaurants de Barcelone ont l'obligation de construire un espace de stockage de bouteilles). Les villes ont aussi mis en place une vraie politique de



Photo : Ville de Paris

*C'est dans la halle ferroviaire Gabriel Lamé, entièrement rénovée, que la société Monoprix reçoit en plein Paris depuis novembre 2007 un train quotidien pour l'approvisionnement de ses magasins parisiens en boissons sans alcool et marchandises diverses*

concertation – voir de négociation - avec les partenaires professionnels concernés. En France, on l'a vu à l'occasion de l'élaboration des plans de déplacements urbains. On le voit aussi à travers la signature de chartes. La ville de Paris et la fédération des entreprises de transport et logistique de France ont ainsi signé en juin 2006 une charte du transport de marchandises en ville, par laquelle ils s'engagent sur un certain nombre de points précis en faveur de l'environnement, des conditions de travail et de la productivité des activités de livraison urbaine.

En conclusion. Et dans dix ans ? Quels seront les grands déterminants de la mobilité urbaine du fret ? D'abord, la poursuite inexorable du desserrement des fonctions logistiques, qui va sans doute s'accompagner d'un mouvement plus mineur, mais qualitativement important, de développement d'espaces logistiques très spécialisés au cœur des villes. Ensuite, l'évolution de la structure économique urbaine et régionale : davantage d'activités de services (ce qui entraînera moins de livraisons traditionnelles, plus de courses et express), moins de commerces et d'artisans indépendants, et davantage d'approvisionnement coordonné de filiales et succursales (qui entraîneront à l'inverse plus de massification). En troisième lieu, la localisation des lieux d'achats et parallèlement la croissance des livraisons directes aux particuliers (prévision environ 10% du chiffre d'affaires du commerce en 2015), le développement des interfaces (relais livraison). Face à cet environnement, comment évolueront les acteurs et notamment les acteurs publics ? La pression énergétique et environnementale va s'accroître et les villes chercheront à améliorer le bilan climatique des transports de marchandises et des activités logistiques, mais trouveront-elles les bons outils pour le faire ? Pour le moment, la situation apparaît quelque peu bloquée, avec d'un côté des villes qui espèrent l'apparition de véritables prestataires de logistique urbaine pour engager des politiques expérimentales, et de l'autre des professionnels (logistique, services urbains, immobilier d'entreprise) qui attendent un signal fort de la part des municipalités pour se lancer dans l'aventure. Les expérimentations locales vont néanmoins probablement pouvoir se poursuivre et se développer, mais si leur bilan individuel est tout à fait bon, elles resteront marginales par rapport aux flux globaux circulant en ville. Gageons que les mesures plus traditionnelles mais globales (notamment les péages, les réglementations environnementales, les réglementations d'urbanisme), et qui touchent la totalité des parcs de véhicules utilitaires auront finalement un effet plus important que les expérimentations exemplaires. Enfin n'oublions pas que les évolutions de la mobilité du fret sont et seront d'abord tributaires de la modernisation interne du secteur du fret et de la logistique, qui elle dépend de conditions de dimension nationale ou européenne.

**Dr. Laetitia DABLANC**

INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité)

**« Pour le moment, la situation apparaît quelque peu bloquée, avec d'un côté des villes qui espèrent l'apparition de véritables prestataires de logistique urbaine pour engager des politiques expérimentales, et de l'autre des professionnels (logistique, services urbains, immobilier d'entreprise) qui attendent un signal fort de la part des municipalités pour se lancer dans l'aventure ».**

#### **Bibliographie**

- Bestufs (2007), Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville (commande : [www.bestufs.net/gp\\_guide\\_lng.html](http://www.bestufs.net/gp_guide_lng.html)).
- Dablanc L. (2007), Goods Transport in Large European Cities: Difficult to Organize, Difficult to Modernize, Transportation Research Part A 41 pp. 280–285.
- Dablanc L. (2008), Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities, Journal of Environmental Law, [Volume 20, Number 2](#), pp. 245-266
- LET - ARIA TECHNOLOGIES - SYSTEMS CONSULT (2006), Mise en place d'une méthodologie pour un bilan environnemental physique du transport de marchandises en ville, consommation, émissions, qualité de l'air, co-édition ADEME, CERTU, Lyon.
- Rakotonarivo D. & Dablanc L. (2009), Logistic sprawl and its impact on CO2 emissions: the case of parcel transport services in the Paris region, Article proposé à la Sixth International Conference on City Logistics, Juin 2009, Puerto Vallarta, Mexique
- ROUTHIER J.-L. (2002). Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine. Centre de Prospective et de veille scientifique. 2002. 67 p. (2001 plus - Synthèses et Recherches, n° 59).

# Des zones de dépose-minute pour accroître la sécurité des usagers

**L**es abords des établissements publics (gares, écoles, hôpitaux, centres sportifs...) peuvent être de véritables capharnaüms aux heures d'affluence: embouteillages, stationnement en double file, sur l'arrêt de bus, à moitié sur le trottoir ou sur le passage pour piétons. Cette situation est insécurisante pour l'ensemble des usagers.

Afin de faciliter la dépose en voiture, une solution peut être d'aménager une zone de dépose-minute. Ce type d'aménagement n'est pas la solution miracle à tous les problèmes de mobilité et de sécurité routière. Il pourra néanmoins

permettre d'organiser la dépose en voiture et par la même sécuriser l'ensemble des usagers. Cependant une zone de dépose-minute nécessite un aménagement soigné et des mesures d'accompagnement. A défaut, elle risque de ne pas fonctionner.

Avec le soutien de Bruxelles Mobilité, l'IBSR a donc publié une brochure sur les zones de dépose-minute qui présente les recommandations pour l'aménagement et la localisation de ce type de zone, ainsi que les mesures d'accompagnement (parking courte durée, information, contrôle) qu'elle requiert.

La brochure sur les zones de dépose minute aux abords des établissements publics est disponible en français et néerlandais et peut être commandée au prix de 5€ auprès de l'IBSR. Elle est également téléchargeable gratuitement sur le site de l'IBSR [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) à la rubrique "Publication & matériel"- "Aménagements voirie".

Enfin tout spécialement pour les écoles, il existe également une brochure sur les zones de dépose-minute aux abords des écoles qui tient compte des particularités du milieu scolaire. Cette brochure est disponible en français et néerlandais mais uniquement sous format électronique.



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



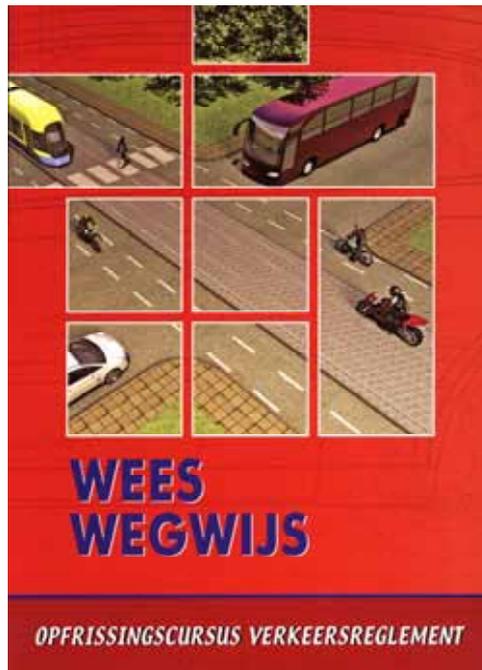
Dans la série « comment je vais expliquer ça à mon assureur ? »



Vivement l'hiver !

## Lu pour vous

Le code de la route devient de plus en plus complexe. La réglementation s'est fortement développée ces dernières années et les modifications successives ont parfois profondément changé le paysage réglementaire. Les conséquences pour le travail des communes et de zones de police sont dès lors nombreuses et importantes. Malheureusement, le personnel des communes et des zones de police n'ont pas toujours eu l'occasion de prendre connaissance des nouvelles informations, de les analyser et de les étudier. En effet, une bonne connaissance du code de la route n'est pas uniquement importante pour le maintien de l'ordre sur nos routes, mais aussi pour l'aménagement de notre voirie.



Il est donc grand temps de rafraîchir nos connaissances du code de la route. Par l'ouvrage "Opfrissingcursus verkeersreglement", l'auteur tente de combler cette lacune: il donne un aperçu du code de la route, en soulignant les modifications les plus récentes.

Le manuel est destiné aux fonctionnaires de police, aux conseillers en mobilité des communes, au personnel des parquets de police, ainsi qu'aux responsables en mobilité des régions et des sociétés des transports en commun (STIB, TEC, De Lijn). Mais tout usager aurait intérêt à consulter cet ouvrage intéressant.

"Opfrissingcursus verkeersreglement", ed. Wees Wegwijs (nv),

Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder  
([www.weeswegwijs.be](http://www.weeswegwijs.be))

## Restez à la page... Web !

### [code-de-la-route.be](http://code-de-la-route.be), le wikipédia des réglementations routières belges

Nos lecteurs néerlandophones connaissent probablement déjà le site [wegcode.be](http://wegcode.be). Ce site est un outil indispensable pour ceux qui sont confrontés quotidiennement aux questions relatives à la mobilité et à la sécurité routière. Il contient les textes légaux importants, comme la loi de base, le code de la route, le code du gestionnaire, etc. En outre, vous pouvez être tenu au courant des récentes modifications en vous abonnant à la lettre électronique gratuite (en html).

Bonne nouvelle pour nos lecteurs francophones, l'équivalent francophone vient de naître: [www.code-de-la-route.be](http://www.code-de-la-route.be). Etant donné que le développement et la mise à jour du site reposent sur des bénévoles, il faudra patienter encore un peu avant de voir disparaître les maladies d'enfance des textes francophones. Le forum n'est par exemple pas encore entièrement traduit. Malgré ce petit inconvénient, nous vous invitons à consulter déjà le site, car vous y trouverez énormément d'informations intéressantes relatives à la circulation routière. N'hésitez pas à poser vos questions sur le forum: une équipe d'experts vous fournira la réponse.



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

Prénom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

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

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

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

**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*