

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

“Plan piéton régional,
suivez le guide”

TRIMESTRIEL N° 31 | ÉTÉ | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Campagne Go for zero !
- Projet Toolbox et trafic de transit
- Plans de déplacements d'entreprises, dès 100 travailleurs

>> BONNES PRATIQUES

- La mobilité, le parent pauvre des politiques communales ?
- Un décret pour améliorer la sécurité routière sur les routes wallonnes
- Centrex, le centre de connaissances et d'expertise de la sécurité routière
- Velocity sur un air de flamenco !

ÉDITORIAL	03
PLAN PIÉTON RÉGIONAL, SUIVEZ LE GUIDE !	04
UN DÉCRET POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LES ROUTES WALLONNES	09
LES POLICES LOCALE ET FÉDÉRALE CRÉENT UN CENTRE DE CONNAISSANCES ET D'EXPERTISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	10
GO FOR ZERO : CHAQUE TUÉ SUR LA ROUTE EST UN TUÉ DE TROP !.....	12
LE DOMAINE POLITIQUE DE LA MOBILITÉ EST SOUVENT TRAITÉ EN PARENT PAUVRE	15
VELOCITY SUR UN AIR DE FLAMENCO !.....	20
LE PROJET TOOLBOX, UNE COLLABORATION ENTRE LA RÉGION ET LES COMMUNES !.....	22
OBSERVATOIRE RÉGIONAL "ZONES 30"	24
MOBILITÉ ET CONTRÔLE SOCIAL	28
MOBILITY DAY 22/09/2011 : MOBILITÉ À LA CARTE	30
RECENSION:	
CRR : LE PLACEMENT DES SIGNAUX À VALIDITÉ ZONALE	30
VSV : SNELHEIDSMANAGEMENT.....	31
VSV : JAARBOEK VERKEERSVEILIGHEID 2011.....	31
PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES :	
DÈS 100 TRAVAILLEURS.....	32
PREMIERS TOURS DE ROUE DE CYCLOVIA À BRUXELLES	36

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



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR IJFTRUSTING EN VERVOER

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Chris Ceustermans, Evelien Coel, Alice Gérard, Tine Hollevoet, Willy Miermans, Grégory Moors, Evelien Polders, Jean-Michel Reniers, Chantal Roland, Hans Tormans, Tom Wienecke

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles - Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL: 0800/94.001 - bruxellesmobilité@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilité.be

Vers un code de la route simplifié

La Bible sera-t-il encore longtemps le livre le plus vendu de tous les temps ?

Avec des taux de motorisation déjà très élevés dans les pays les plus développés et qui de surcroît augmentent à toute vitesse dans les pays émergents, comme la Chine, on peut raisonnablement se demander si le code de la route ne détrônera pas un jour les deux testaments du sommet du hit-parade des best sellers.

Mais à la différence des Ecritures, le code de la route n'est pas immuable. Les textes de l'actuel code ont subi plus d'une soixantaine de modifications depuis 1975. Il doit en effet s'adapter à une société en perpétuelle évolution : les mentalités et les comportements changent, les technologies se développent. D'ajouts en suppressions, le code doit aujourd'hui faire peau neuve pour se présenter dans une version plus cohérente.

Renaat Landuyt et son successeur à la tête SPF Mobilité, Etienne Schouppe, ont donc décidé de rénover de fonds en comble le code de la route belge. Démarrés en 2005, les travaux semblent aujourd'hui toucher au but. Les experts en mobilité de la Commission fédérale sécurité routière ont travaillé d'arrache-pied sur un nouveau texte qui devrait voir le jour dès cette année.

Plusieurs questions se posent toutefois.

Qu'advient-il de cette proposition de nouveau code en cas de régionalisation annoncée de la matière ?

Et, peut-être plus fondamentalement encore, comment les autorités parviendront-elles à prêcher efficacement la bonne parole auprès des automobilistes ayant déjà leur permis ? Parce que soyons honnêtes, si les plus pieux d'entre nous ont déjà relu certains versets de la Bible, combien ont déjà reconsulté le code de la route depuis l'obtention de leur permis ?

“ PLAN PIÉTON RÉGIONAL, SUIVEZ LE GUIDE ! ”



Qualité fonctionnelle

- Cheminement direct, dégagé, lisible.
- Circulation et stationnement maîtrisés, les traversées aisées et sécurisées...
- Confort du revêtement, éclairage...

Qualité accès TP

- Arrêts / entrées bien localisés et bien accessibles, aussi pour PMR
- Confort d'attente et information

Qualité de séjour

- L'ambiance, l'identité, la convivialité, l'animation, la mixité fonctionnelle...
- L'esthétique, la verdure, l'eau, l'espace, la tranquillité, la propreté...
- L'envie de flâner, le sentiment de sécurité...

Même si d'énormes progrès ont été enregistrés ces dernières années en matière, par exemple, de transports en commun ou d'utilisation du vélo, force est de constater que le système de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas encore aujourd'hui assez durable¹. La pollution de l'air, le bruit ou les accidents de la circulation en sont les principaux révélateurs. Face à un tel constat et soucieuse de s'inscrire résolument dans un contexte de ville durable, la Région a décidé de redonner sa place à un élément essentiel dans les déplacements urbains : le piéton. Pour ce faire, le Secrétaire d'Etat en charge de la mobilité, Bruno De Lille, a pris l'initiative de créer sur le mode participatif le premier plan piéton. Pour s'assurer un plan bien ancré dans la réalité quotidienne des bruxellois, la Région a confié à deux bureaux d'étude la réalisation d'un diagnostic participatif au travers de « promenades urbaines ».

1. A cet égard, signalons que la Région est actuellement en train de préparer un Plan régional de développement durable (Prdd) et qu'elle a déjà adopté une vision durable de la mobilité dans son plan Iris 2 des déplacements



Le constat est simple. Le piéton est l'élément central d'une ville et contribue à l'attractivité des quartiers et au contrôle social tout en ne générant aucune pollution. En outre, sa capacité de déplacement d'un point à un autre est sans comparaison possible. Bref, en milieu urbain, le piéton est bien plus efficace que l'automobile ! Si la Région veut atteindre son objectif de réduction de 20% de la pression automobile (voir Plan Iris 2), elle doit, au même titre que les transports en commun ou le vélo, placer le piéton au centre de ses préoccupations. C'est l'objectif du plan piéton.

DES PROMENADES URBAINES POUR TRANSFORMER LA RÉGION EN VILLE PIÉTONNE

Entourée des bureaux Timenco et Yuluka, Bruxelles Mobilité a pris le pari d'identifier des interventions qui permettraient de transformer la Région en ville piétonne. Pour ne pas rester théorique et donner une dimension humaine et sociale au futur plan piéton, les bureaux d'étude ont organisé cinq promenades urbaines ouvertes à toutes personnes intéressées par la démarche.

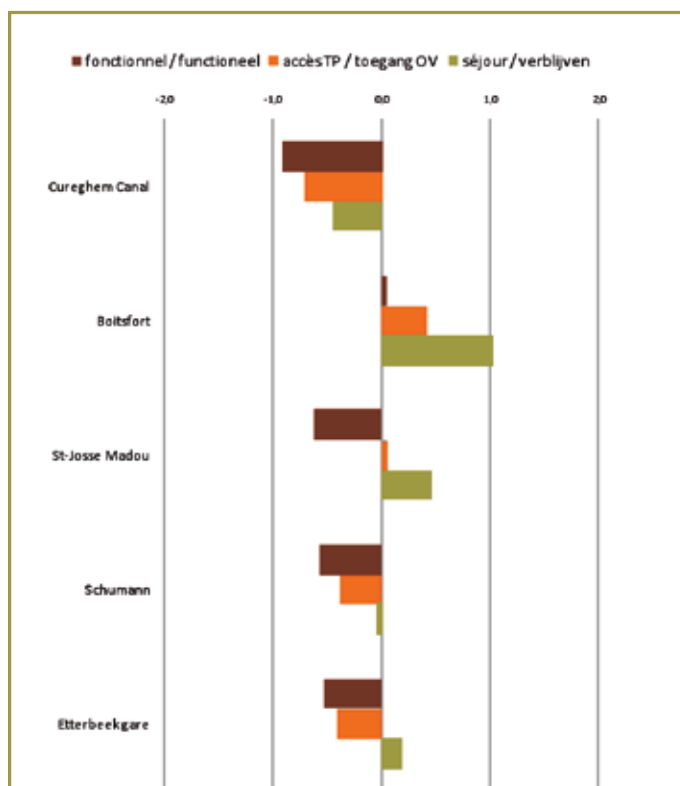
Ces promenades ne sont bien entendu pas à proprement parlé « scientifiques² ». Il s'agissait avant tout d'entamer un travail de réflexion.

L'étude a porté sur cinq quartiers aux profils fort différents situés à Anderlecht (Cureghem, quartier d'habitation dans la ville dense), Watermael-Boitsfort (quartier d'habitation en deuxième couronne), quartier Schuman (quartier de bureaux et d'habitation), Saint-Josse-ten-Noode (noyau commerçant le long d'un axe de circulation) et Etterbeek (quartier de gare). Il est intéressant de remarquer qu'outre un bon équilibre en matière d'âge ou de sexe, les 44 participants (sur base volontaire) comptaient en leur rang aussi bien des piétons que des automobilistes convaincus. Chaque promenade a fait l'objet d'un briefing, d'une identification en cours de route des meilleurs cheminements puis d'un débriefing à l'occasion duquel les « promeneurs » étaient chargés de coter la promenade sur une vingtaine de critères répartis en trois thèmes (qualité de séjour, qualité d'accès aux transports en commun, qualité fonctionnelle – voir tableau) afin de dégager les tendances.

DES RÉSULTATS PARFOIS SURPRENANTS

Si de manière générale, on constate davantage d'évaluation négative on s'aperçoit toutefois qu'il existe de grandes divergences entre les promenades. Ainsi la promenade à Cureghem présente le plus d'évaluations négatives tandis que celle de Watermael-Boitsfort récolte un maximum de point positifs.

En ce qui concerne les scores pour chacun des trois grands thèmes, on constate – contrairement à ce qu'on aurait pu penser – que le critère 'séjour' est toujours jugé meilleur que les critères 'transport en commun' et 'aspect fonctionnel'. L'analyse tend donc à démontrer que rendre l'espace plus agréable est important mais que la grande priorité serait plutôt d'améliorer la qualité fonctionnelle des déplacements. Le nombre important d'obstacles divers rencontrés par les piétons a d'ailleurs fait dire à l'un des promeneurs qu'« on n'a pas le droit d'être distrait en tant que piéton ! ».



2. Les promenades sont un « instantané » d'une situation. Il ne s'agissait donc pas d'un audit technique ou d'un relevé exhaustif des problèmes. quatre des cinq promenades se sont déroulées un samedi matin, ce qui en terme de mobilité pouvait signifier moins de circulation, moins de livraison, moins de trafic « scolaires », etc. Seule la promenade dans le quartier Schuman s'est déroulée un midi en semaine – bien ensoleillé - ce qui a permis de dégager la densité des piétons (sur des trottoirs souvent trop étroits) et l'occupation de tout endroit possible par des personnes assises aux soleil, prenant leur lunch.



1. « Il faut dimensionner les trottoirs selon les flux des piétons ! »



3. « Le mariage du confort et de l'esthétique n'est pas toujours une mince affaire. »



2. « Le piéton peut-il s'accommoder de tout ? les lieux sont parfois tellement encombrés qu'il n'y reste presque plus d'espace pour y cheminer. Ne faudrait-il pas davantage renforcer le contrôle des prescrits du Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) ? »

10 RECOMMANDATIONS POUR UN PLAN PIÉTON BRUXELLOIS : IL FAUT QUE LA MARCHÉ SOIT CHOISIE ET PAS SUBIE !

Au gré des balades, les participants ont pu laisser leurs impressions s'échapper librement et faire apparaître une série de paradoxes. Leur préférence va, par exemple, aux endroits où la circulation est la moins dense... mais dans le même temps, ils reconnaissent que de nombreuses zones commerciales qui constituent un des principaux objectifs de promenades sont souvent situées dans des zones tenant peu compte du piéton.

Sur base de ces enquêtes itinérantes, les bureaux d'étude ont pu dégager 10 recommandations importantes aux yeux des participants :

1. De l'espace pour le piéton : des trottoirs généreux qui permettent de respirer.
2. Des espaces dégagés : des cheminements libérés des trop nombreux obstacles.
3. Le confort et l'entretien des espaces piétons où le juste équilibre entre l'esthétique et la fonctionnalité.
4. La propreté au cœur des quartiers grâce à des aménagements bien pensés.
5. Des traversées piétonnes faciles et sécurisantes.
6. Des accès bien indiqués, suffisamment larges et sécurisants aux arrêts des transports en commun et aux gares.
7. Inscrire le cheminement dans la logique du piéton en favorisant la prise en compte de « sa ligne de désir ».
8. Egayer le cheminement piéton avec des couleurs, des arbres, etc.
9. Prévoir des lieux de pause où le piéton peut s'asseoir.
10. Apaiser l'ambiance en veillant à éliminer la circulation automobile dans certaines zones.

L'expérience menée a permis à la Région de recueillir une série d'informations sur la réalité quotidienne des piétons tout en conférant au processus de préparation du plan la participation de son élément clé : le piéton lui-même ! Ses envies, ses récriminations, ses recommandations alimenteront sans aucun doute dans les prochains mois les réflexions du Secrétaire d'Etat.



3b. « L'entretien des trottoirs est un travail indispensable ! »



4 « Un espace de repos pour le piéton doit être équipé de poubelles. »

Jean-Michel Reniers
Conseiller
Association de la Ville et des
Communes de la Région
de Bruxelles-Capitale
Photos : Timenco et Yuluka

3. Contrairement à un automobiliste qui pourrait hésiter entre le chemin le plus court et le chemin le plus rapide, le piéton, lui, choisit toujours le chemin le plus court.



5. « Un arrêt de tram fort fréquenté sur un îlot trop petit, comme ici à hauteur de la gare d'Etterbeek, met en danger la sécurité de nombreux piétons. Les aménagements doivent être adaptés à la situation des piétons, et pas l'inverse »



6. « Des accès sinistres à éviter autant que possible. »



8. « La verdurisation de l'espace utilisé par les piétons renforce le sentiment de calme et de bien-être. »



7. « Les participants aux promenades étaient unanimes : nous n'aimons pas être enfermés ! »



9. « Le piéton a la capacité de dynamiser l'espace public. Il peut faire vivre un lieu et le transformer rapidement en espace de rencontres et de discussion pour autant qu'il puisse s'y asseoir. »



7. « Essayer de toujours donner aux piétons une longueur d'avance ! L'aménagement de l'espace public ou son réaménagement peut être l'occasion de créer des raccourcis pour les piétons et de renforcer ainsi l'avantage de la marche sur les autres modes de déplacements. »



10. « L'automobile est partout. Le piéton doit même parfois zigzaguer entre les voitures sur une place publique servant de parking, au détriment parfois de sa propre sécurité. »



“ UN DÉCRET POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LES ROUTES WALLONNES ”

Dans son décret du 22 décembre dernier¹, la Région wallonne a transposé la Directive européenne 2008/96/CE, dont l'objectif principal est d'obtenir un niveau élevé de sécurité des infrastructures routières. Dans cette optique, des mesures d'inspection, d'évaluation et de contrôle de la sécurité des routes doivent être mises en place. Le décret institue également le Conseil supérieur de la Sécurité routière : plate-forme de concertation, d'écoute et de propositions pour tous les acteurs wallons.

Ainsi, pour tous les projets d'infrastructures, une analyse comparative stratégique sera effectuée par rapport aux incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant pourra avoir sur le niveau de sécurité du réseau routier.

Le décret prévoit également que ces projets seront soumis à des audits de sécurité routière. L'auditeur devra exposer dans un rapport les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité pour chaque étape du projet d'infrastructure.

Tous les trois ans, des examens de l'exploitation du réseau routier devront être réalisés, afin notamment d'identifier les tronçons routiers à forte concentration d'accidents. Des mesures correctives pourront alors être appliquées.

De manière générale, des inspections de sécurité périodiques devront être effectuées afin d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

Enfin, le Gouvernement wallon est chargé d'adopter des lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie pour le 19 décembre 2011 au plus tard.

Le décret précise aussi les missions et la composition du Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière. Celui-ci peut rendre un avis d'initiative concernant toute question relative à la sécurité routière. Il a notamment pour missions de mener à bien toute réflexion utile et de formuler des propositions

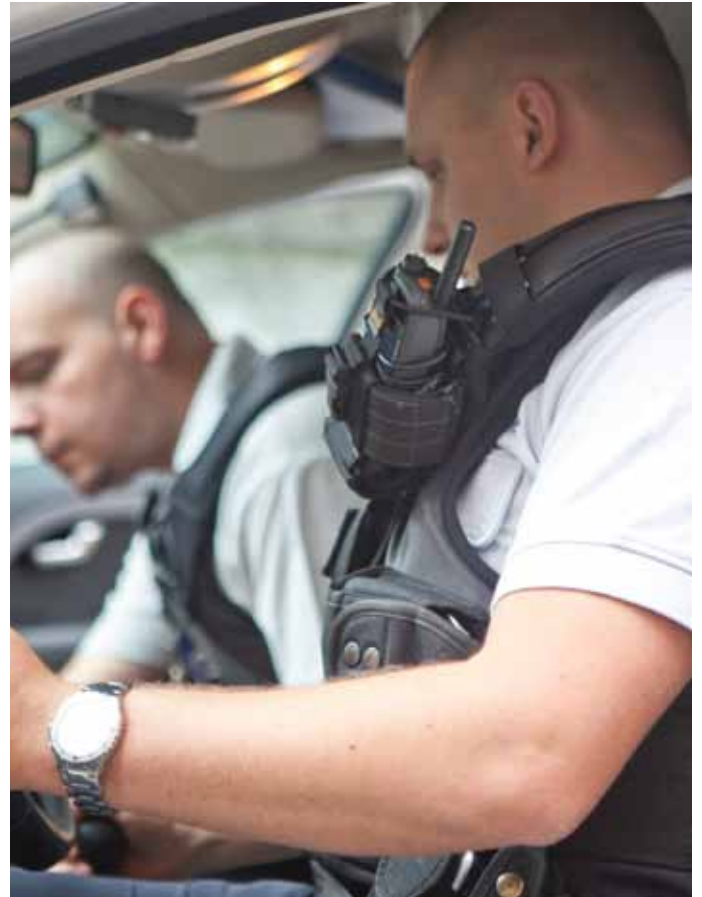


afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation, d'inscrire l'action de la Région wallonne dans une approche concertée, multidisciplinaire et coordonnée avec les acteurs les plus représentatifs de la sécurité routière, de proposer un programme d'actions au sein d'un plan régional de sécurité routière et d'en assurer le suivi, enfin de rendre un avis sur toutes questions qui lui sont soumises par un membre du Gouvernement.

Article paru précédemment dans le CeMaphore, bulletin d'information sur la mobilité, n°98, mars 2011 (disponible sur <http://cem.mobilite.wallonie.be>)

¹ Moniteur belge du 25 janvier 2011.

“ LES POLICES LOCALE ET FÉDÉRALE CRÉENT UN CENTRE DE CONNAISSANCES ET D’EXPERTISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : CENTREX ”



Les polices locale et fédérale parlent désormais d’une même voix en matière de sécurité routière. Grâce à la création récente d’un centre de connaissances et d’expertise (Centrex) Circulation routière, on dispose d’une vision intégrée de la sécurité routière. Le centre de connaissances sera le point de contact en matière de sécurité routière pour les autorités, les partenaires externes et le personnel policier.

Une des remarques du rapport d’évaluation du Conseil fédéral de police dans le cadre des 10 ans de la réforme des polices insistait sur le besoin urgent d’avoir une vision intégrée de la sécurité routière. Trop souvent encore, les autorités recevaient de la part des polices locale et fédérale des réponses diffé-

rentes aux questions qu’elles posaient. Le besoin d’un organe coordonné et consultatif en matière de sécurité routière s’imposait.

Afin de répondre à cette demande mais également au besoin de formation permanente des membres du personnel, la Commission permanente de la police

locale et la police fédérale ont décidé ensemble de créer un centre de connaissances et d’expertise en matière de sécurité routière.

Le Centrex Circulation routière qui est aujourd’hui officiellement inauguré est composé à l’heure actuelle de 7 membres du personnel des polices



locale et fédérale, qui sont sous la direction de deux commissaires (1 local et 1 fédéral). Le centre est encadré par un comité de pilotage composé lui-même de 9 membres des polices locale (5) et fédérale (4). C'est le comité de pilotage qui déterminera les choix stratégiques et la vision future du Centrex Circulation routière. La présidence de ce comité de pilotage est assurée tous les 6 mois en alternance par les polices locale et fédérale.

OBJECTIFS ET MISSIONS

1. Formation : Le Centrex Circulation routière contribuera à l'uniformisation des structures existantes en matière de sécurité routière. Centrex aura une fonction de coordination. Cela aidera à accorder les différents manuels et différentes formations dans les écoles de police. Une attention sera également portée à la formation continuée du personnel.

Une formation pourra, par exemple, être organisée dans le cadre d'une nouvelle législation comme lors de l'introduction du test salivaire.

2. Conseils : le Centrex rédigera des conseils officiels au nom de la police intégrée et ce, pour ses propres unités et services mais également pour les autorités locales ou fédérales ainsi que pour d'autres partenaires externes.

Cela se fera à la suite d'une question posée mais également d'initiative et ce, afin de sensibiliser vis-à-vis d'un pro-

blème connu sur le terrain ou en cas d'une législation nouvelle ou modifiée.

Centrex mettra également les conseils, les lignes de conduite et les recommandations à disposition des services de police afin de soutenir les décisions à prendre en matière de circulation routière (dans le domaine du maintien de la circulation).

De l'attention sera également accordée à la collaboration belge à TISPOL, l'association des polices européennes de la route. Centrex jouera un rôle décisif dans la transmission à travers l'Europe de la vision belge en matière de sécurité routière. L'objectif sera aussi d'exploiter au maximum et d'adapter à notre pays la plus-value de ces échanges internationaux.

3. Documentation et information : Centrex sera le centre chargé de récolter et de mettre à disposition toutes les informations ayant trait à la circulation routière et ce, pour les services de police tant internes qu'externes. Ici également, l'accent sera mis sur le volet maintien de la circulation, les tâches essentielles de la police en matière de sécurité routière. Il peut s'agir de modifications de la loi, de nouvelles circulaires, de la diffusion de textes, d'études ou de sites Internet intéressants autour d'un thème déterminé. Centrex recherchera également des bonnes pratiques en Belgique ou à l'étranger avec pour objectif final de rendre l'intervention policière en matière de circulation plus efficace et efficace.

Le Centrex Circulation routière est le premier centre policier thématique de connaissances et d'expertise et sera le pilote pour le développement d'autres centres thématiques de connaissances (maîtrise de la violence et/ou ordre public, par exemple).

Un centre général de connaissances existe déjà, le Centre policier de connaissances et de documentation au sein de la police. Ce Centrex rassemble, gère et diffuse toutes les informations (policières) dans le cadre de thèmes généraux mais pour le moment, également dans le cadre de thèmes plus spécialisés et ce, en attente de la création des centres d'expertise thématiques.

Tine Hollevoet
Porte-parole
Police Fédérale

NOTRE OBJECTIF À TOUS: ZÉRO TUÉ SUR LA ROUTE

GO FOR ZERO

“ GO FOR ZERO:
CHAQUE TUÉ SUR LA ROUTE EST UN TUÉ DE TROP ! ”

Il y a quelque temps a été lancé “Go For Zero”, une initiative qui rassemble les entreprises, les organisations, les pouvoirs publics, les médias et les citoyens derrière un même leitmotiv: un trafic plus sûr ! L’objectif est de conscientiser les usagers au fait que chaque victime est une victime de trop et que le trafic sera vraiment plus sûr quand chacun aura fait l’effort d’adapter son comportement.





Au cours de la dernière décennie, le nombre de tués sur la route a diminué de plus de 44 % dans notre pays: de 1486 en 2001 à environ 840 en 2010 (estimation sur la base du dernier baromètre de la sécurité routière). Cela représente certes une nette amélioration, mais nous pouvons, nous devons faire mieux. En effet, chaque semaine, plus de 15 personnes perdent la vie dans un accident de la route et des centaines d'autres sont blessées. Sur un an, cela représente plus de 60.000 personnes impliquées dans un accident corporel.

Malgré les progrès enregistrés, notre pays reste mal classé au niveau européen. Le nombre de tués par million d'habitants est de 90 en Belgique, contre 69 dans l'ensemble de l'UE, 67 en France, 50 en Allemagne et même 39 aux Pays-Bas. Cela prouve que nous pouvons faire encore mieux !

OBJECTIF EUROPÉEN

En 2009, plus de 35.000 personnes ont été tuées sur les routes de l'UE et 1,5 million blessées. Ce bilan équivaut au crash de 250 avions de ligne chaque année ! Quant au coût social lié à ces accidents, il atteint... 130 milliards d'euros. En guise

de réaction à ces chiffres très préoccupants, la Commission européenne s'est fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de victimes entre 2010 et 2020.

VITESSE, ALCOOL ET CEINTURE

Le comportement humain reste la cause principale des accidents de la circulation. En 2009, environ 300 personnes sont mortes sur la route en raison d'une vitesse excessive ou inadaptée, quelque 200 à cause de l'alcool au volant et approximativement 100 pour non-port de la ceinture. Si les usagers adaptaient leur comportement, un grand nombre de victimes pourraient être évitées. Mais un tel changement de comportement requiert une adhésion sociale aussi large que possible.

TOUS ENSEMBLE, ON PEUT Y ARRIVER

C'est la raison pour laquelle l'IBSR a lancé, à la mi-février, «Go For Zero». L'objectif est que les entreprises, les médias, les pouvoirs publics, les organisations et les citoyens se rangent derrière ce projet, faisant ainsi savoir que l'époque où l'on considérait le nombre de tués sur

les routes comme le tribut à payer pour notre mobilité croissante est révolue. Pour matérialiser cet engagement, tous ont la possibilité de signer une charte et de faire ainsi savoir qu'ils entreprendront des actions concrètes pour améliorer la sécurité routière. Les chartes se trouvent sur www.goforzero.be. L'objectif est que plus de 60.000 personnes signent la charte, soit autant que le nombre de victimes de la route chaque année.

Fin mars a également été organisée une journée «Go For Zero» au cours de laquelle diverses actions de sensibilisation ont été organisées afin d'insister sur le fait que l'insécurité routière n'est pas une fatalité. A l'avenir, Go For Zero restera le fil rouge de toutes les campagnes de sensibilisation lancées par l'IBSR.

Tous ensemble, en changeant notre comportement, nous pouvons faire bouger les choses. Rendez-vous sur www.goforzero.be !



“ LE DOMAINE POLITIQUE DE LA MOBILITÉ EST SOUVENT TRAITÉ EN PARENT PAUVRE ”

UNE ANALYSE QUALITATIVE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ COMMUNALE



Quels sont les facteurs déterminants pour la qualité de la politique de mobilité communale ? C'était la question centrale du mémoire d'une bachelière en traficologie. La qualité de la politique menée a été examinée en détail au moyen d'une analyse approfondie réalisée dans 25 villes et communes flamandes.

Les conventions en matière de mobilité ont été introduites en Région flamande en 1996. Ces conventions ont pour but que tous les partenaires (Région flamande, autorités communales et urbaines, provinces, De Lijn ainsi que les tiers tels que les écoles, les entreprises, les organisations syndicales) impliqués dans la politique de mobilité au niveau local collaborent, se concertent et concluent des accords en vue de formaliser les méthodes utilisées. Cela permettrait d'utiliser les moyens disponibles d'une manière mieux coordonnée et d'aborder les problèmes de mobilité locaux d'une manière planifiée et multimodale. L'approche intégrale de la problématique de mobilité locale est ainsi renforcée. À cet égard, les conventions en matière de mobilité ont constitué un grand pas en avant pour la politique de mobilité flamande.

UNE ORGANISATION BIEN HUILÉE ?

Il est toutefois irréaliste de dire que l'introduction des conventions en matière de mobilité suffit à elle seule pour faire face à la complexité croissante à laquelle la politique de mobilité communale et urbaine — tout comme les autres domaines politiques locaux et supralocaux — est de plus en plus confrontée à l'heure actuelle. Il faut en effet tenir compte d'un nombre sans cesse croissant d'acteurs et de facteurs lors de la mise en œuvre et de l'exécution d'une politique. La constatation du fait que le défi est toujours plus grand pour les villes et communes ne justifie toutefois pas un niveau de service et de prestations inférieur. Le citoyen s'attend à une réponse correcte, durable et fondée à la problématique de mobilité à laquelle il est confronté quotidiennement. Une



organisation solide et bien huilée est une condition indispensable pour pouvoir offrir le niveau de qualité requis dans la pratique. Mettre sur pied une structure d'organisation solide n'est toutefois pas une mission évidente et les villes et communes doivent être largement soutenues à ce niveau. Par conséquent, il ne suffit pas d'accompagner l'administration locale dans la fourniture d'un contenu technique au problème de mobilité, car la création d'un cadre organisationnel optimal requiert également un soutien adéquat. Dans le cadre de son mémoire en vue d'obtenir le diplôme « Academische Bachelor in de Verkeerskunde », Evelien Polders a réalisé à l'Université de Hasselt une étude en vue d'identifier ces aspects organisationnels. L'organisation de la politique de mobilité de 25 villes et communes flamandes a été soumise à une analyse qualitative approfondie. L'objet de cette étude repose sur les principes de Gestion intégrale de la qualité (GIQ) ou Total Quality Management (TQM).

SEPT DOMAINES

Les 25 villes et communes associées à la présente étude ont toutes été soumises à une analyse composée de sept critères (voir également figure 1) :

- la manière dont elles dressent la carte des besoins sociaux,
- le leadership dont elles font preuve,
- la manière dont est constituée la stratégie de l'organisation,
- la position que les collaborateurs occupent dans l'organisation,
- la gestion des moyens et des partenariats,
- les actions entreprises,
- les moyens affectés à cet effet et la manière dont les résultats sont analysés et dont l'appréciation des prestations fournies est exprimée.

Les déclarations sous-jacentes des résultats de ce test de qualité ont été vérifiées au moyen d'entretiens approfondis. Les résultats de cette étude portent évidemment en premier lieu sur les 25 cas étudiés. Cependant, ils offrent selon les attentes une image représentative de la politique de mobilité quotidienne dans les 308 villes et communes flamandes.

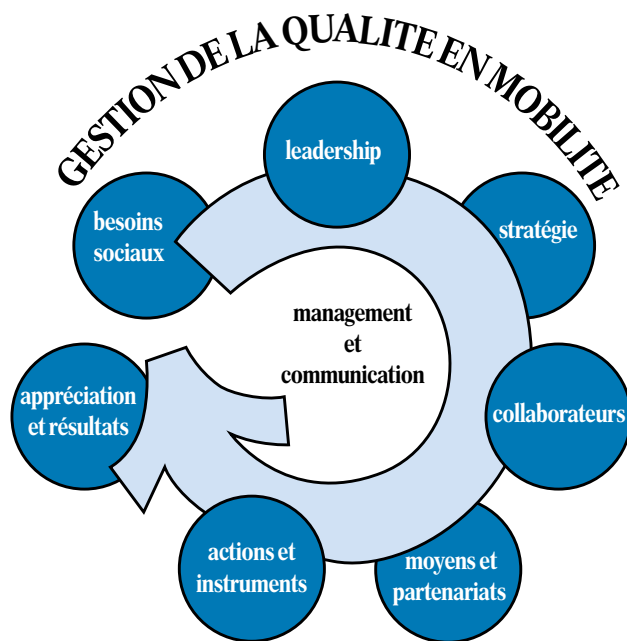


Figure 1 : la méthode de garantie de la qualité comprend sept domaines



© Peter Van Hoof

POINTS FORTS

L'étude démontre que dans la plupart des organisations qui se chargent en Flandre de l'exécution de la politique de mobilité locale, il y a bel et bien une certaine conscience de la qualité, même si sa mise en œuvre laisse parfois à désirer. Dans la pratique, cela implique que les autorités locales se basent généralement sur une vision claire de la politique de mobilité : l'administration locale a une assez bonne idée de l'objectif qu'elle souhaite atteindre et a également une bonne vision des mesures nécessaires pour réaliser ces ambitions. En outre, les collaborateurs, la population et les autres intéressés sont étroitement liés à la politique de mobilité : il y a partout une concertation régulière avec les intéressés. Les fréquentes réunions de la Commission d'accompagnement communale (CAC) n'y sont bien entendu pas étrangères.

En outre, de nombreuses initiatives sont prises pour informer la population des évolutions en matière de mobilité. Divers médias tels que le site Internet communal et les mailings, les soirées d'information, le bulletin d'information communal et les lettres aux habitants sont disponibles à cet effet. Un rendez-vous personnel avec les échevins ou fonctionnaires compétents est à peu près toujours possible. Un rapport détaillé sur les décisions prises et les mesures exécutées permet aux personnes intéressées de s'informer sur les évolutions dans le domaine de la mobilité. On entre en contact non seulement avec la population et les groupes-cibles spécifiques, mais aussi avec d'autres domaines politiques, si bien que les différents plans politiques

Il convient de souligner que les villes et communes plus petites obtiennent de moins bons résultats, alors que leur politique de mobilité semble moins complexe que celle des grandes villes et communes. À ce niveau d'échelle, la mobilité est encore trop souvent une discipline qui 'vient après les autres'

sont dans une large mesure harmonisés. Il est clair que l'approche basée sur les conventions a sa valeur en Flandre.

POINTS À TRAVAILLER

Cependant, tout n'est pas rose dans tous les domaines. L'étude révèle qu'il y a encore d'importants obstacles empêchant une bonne gestion et une politique de mobilité durable. Il convient de souligner que les villes et communes plus petites obtiennent de moins bons résultats, alors que leur politique de mobilité semble moins complexe que celle des grandes villes et communes. À ce niveau d'échelle, la mobilité est encore trop souvent une discipline qui 'vient après les autres'. Le plan de mobilité communal est encore trop souvent établi parce qu'il est obligatoire pour pouvoir prétendre aux moyens offerts par la Région, mais n'est pas toujours respecté ou exécuté, loin de là. Il est important que la mobilité joue également un rôle de premier plan dans ces communes. La mise sur pied d'une structure organisationnelle sérieuse, en pensant à la gestion intégrale de la qualité, peut constituer un premier pas important à ce niveau.



Continuité

Le facteur de continuité se révèle plus important que l'ampleur et la quantité absolue de moyens de fonctionnement de la commune. La mobilité est un thème politique qui se construit typiquement à long terme. Il est dès lors nécessaire que l'intérêt local pour la mobilité soit soutenu par des épaules robustes et de solides coalitions qui peuvent, de préférence, conserver le pouvoir pendant une longue période. Une forte dose de courage politique est essentielle pour la réalisation d'une politique de mobilité durable.

Cette continuité est cependant trop souvent absente. Les fréquents glissements sur la scène politique pèsent dès lors fortement sur les différents domaines politiques. En outre, en Flandre, la politique locale éclipse souvent dans une large mesure les fonctionnaires. Aux Pays-Bas, c'est beaucoup moins le cas, si bien qu'une décision est beaucoup moins en proie aux rapports de forces politiques. Cela permet une politique plus cohérente et mieux fondée.

Conflits internes

Il apparaît que la solide épine dorsale nécessaire dont il est question est loin d'être présente partout, ce qui entraîne des conflits entre les représentants politiques et leurs fonctionnaires, engendrant une absence de gestion. Les conflits internes entre l'échevin compétent pour la politique de mobilité et le fonctionnaire mobilité sont souvent une conséquence indirecte de rapports de forces précaires. À la base des conflits entre ces acteurs, on trouve des opinions et des intérêts souvent contradictoires à propos de la vision à atteindre en matière de mobilité. Ces conflits rendent la communication interne malaisée entre les différentes personnes concernées par la politique de sécurité routière locale. En outre, ces conflits internes portent atteinte à la qualité de la politique dans tous ses aspects. En effet, les problèmes ou conflits au niveau de la direction influencent le fonctionnement de l'ensemble de l'organisation. Dans le pire des cas, ces conflits peuvent même donner naissance à une rupture du lien de confiance essentiel entre la population, les fonctionnaires et l'échevin.

Reconnaissance mutuelle

Une relation stable doit se développer entre les acteurs politiques et administratifs, dans laquelle chacun doit pouvoir assumer son propre rôle spécifique avec un respect et une sincérité mutuels. Une prise de position discrète de l'échevin compétent peut déjà apporter un résultat dans la plupart des cas. L'échevin est censé défendre ses intérêts politiques et respecter ses promesses vis-à-vis de l'électeur, mais ces ambitions ne peuvent pas aller à l'encontre du niveau de qualité de la mobilité locale. Il est important pour l'échevin de reconnaître la compétence du fonctionnaire nommé et de limiter son propre rôle à celui d'un observateur intéressé qui adopte une attitude constructive et n'use de ses pouvoirs qu'en cas de grandes catastrophes. L'un des résultats marquants de cette étude est que dans de nombreuses communes (essentiellement plus petites), il y a un manque de professionnalisme en matière de politique de mobilité. Les mauvais politiciens choisissent généralement de mauvais fonctionnaires ou chassent les fortes personnalités. Le recours au professionnalisme d'un bureau d'étude ou autres experts en mobilité demande à nouveau beaucoup de courage.

Compétence

La formation en traficologie dont un décideur a bénéficié est également un facteur déterminant pour le niveau de qualité de la politique de mobilité locale. Dans les communes et villes plus petites (< 15 000 habitants), la fonction de fonctionnaire mobilité est souvent inexistante, tout comme dans certaines communes plus grandes. L'absence de cette position dans l'administration communale engendre souvent un manque d'initiative et une politique de « laissez-faire » parce que personne ne se sent responsable de la politique de mobilité. L'administration communale doit – certainement aussi pour la mobilité – prêter l'attention nécessaire au recrutement de personnel ayant une formation spécifique ou motiver le personnel présent à se recycler.



Politique globale

Enfin, le plan politique global transversal de la ville ou commune exerce une grande influence sur la politique de mobilité. Trop souvent, les moyens financiers sont d'abord attribués aux autres disciplines (plus visibles et plus intéressantes sur le plan électoral) comme l'enseignement, l'environnement... Si le domaine de la mobilité ne reçoit guère de moyens financiers, ce n'est pas en raison de la rareté de ces moyens, mais plutôt de la manière dont ils sont attribués. Nous ne pouvons que conclure que la mobilité est une discipline politique importante qui est encore trop souvent traitée comme le parent pauvre.

AUTO-ÉVALUATION NÉCESSAIRE

Le mode d'approche de l'organisation de l'administration selon les principes de la garantie intégrale de la qualité est seulement un instrument, une méthode et un moyen qui peut aider les villes et communes à corriger et améliorer leur politique. Une méthode d'auto-évaluation ne peut pas être une fin en soi, mais elle peut donner aux décideurs une bonne vision de leurs méthodes et réalisations quotidiennes. Une politique solide ou faible est en premier lieu créée par la commune proprement dite. Les villes et les communes ont la responsabilité d'essayer d'améliorer la qualité de leur politique de mobilité. Les villes et communes doivent évaluer leur politique de manière plus fréquente et plus approfondie pour que les points problématiques puissent être détectés et résolus. Une franchise suffisante vis-à-vis de la réflexion sur soi-même est ici essentielle.

Globalement, la politique de mobilité des villes et communes flamandes n'est pas encore si mal lotie. Ce sont surtout les grandes villes et communes qui réussissent de mieux en mieux à mener une politique de mobilité d'un niveau de qualité acceptable à bon. La politique de mobilité en Flandre peut évidemment être améliorée, mais en dépit des nombreuses lacunes, les villes et communes réussissent plutôt bien à contribuer à la réalisation d'une mobilité plus durable. En vue de continuer à améliorer le niveau de qualité de la politique menée, les villes et communes doivent propager plus claire-

ment leur politique vis-à-vis de l'extérieur, afin que la direction, les collaborateurs et les utilisateurs réalisent parfaitement qu'ils sont ensemble responsables de la réalisation des ambitions en matière de mobilité. En outre, le contenu des tâches des collaborateurs doit être mieux harmonisé et le manque de connaissances et de compétences internes doit être comblé. En ce moment, ces aspects sont absents de la politique de mobilité locale.

Une politique de mobilité doit pouvoir progresser. Son évolution coûte beaucoup de temps, d'énergie et de moyens. Le développement d'une politique est un processus d'adaptation continue. Le but est que les villes et communes tirent les leçons de leurs erreurs. C'est la seule manière d'améliorer la qualité de leur politique de mobilité.

Evelien Polders
(Universiteit Hasselt)

Hans Tormans
(Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt)

Willy Miermans
(Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt)

Article paru précédemment publié dans le
"Verkeersspecialist", n°174

RÉSUMÉ

Dans le cadre d'un mémoire de fin d'études à l'Université de Hasselt, la politique de mobilité de 25 villes et communes flamandes a été soumise à un examen qualitatif approfondi. La politique menée peut être améliorée, mais en dépit des nombreuses lacunes, les administrations locales réussissent plutôt bien à contribuer à la réalisation d'une mobilité plus durable.

“ VELOCITY SUR UN AIR DE FLAMENCO ! ”



La conférence Velocity qui se tenait cette année à Séville aura été l'occasion pour les nombreux représentants belges, et bruxellois en particulier, de faire le plein d'idées nouvelles. Parmi les nombreuses idées retenues, certaines peuvent paraître originales ou tout au moins difficiles à implémenter dans notre Région, d'autres par contre pourraient peut-être dans le futur voir le jour à Bruxelles. Petit tour d'horizon des idées glanées lors de la conférence.



Et si la sensibilisation au vélo se faisait dès le plus jeune âge : n'y aurait-il dès lors pas meilleur endroit que la crèche pour conscientiser bébé et ses parents? Développons par exemple des jouets et des livres de coloriage en forme de vélos (et pas de voitures), proposons des vélos sans pédale et sans stabilisateur aux enfants afin qu'ils y trouvent leur équilibre dès qu'ils commencent à marcher, prévoyons des «diplômes» avec la photo de l'enfant le jour où il s'est mis à rouler à deux roues (un petit souvenir qui risque de rester sur sa table de chevet de nombreuses années), prévoyons des systèmes de locations de «remorques à vélo» au sein même des crèches afin de permettre aux parents d'y amener leurs enfants à vélo, sécurisons les voiries entourant la crèche.

Une fois à l'école, n'autorisons les élèves à prendre le bus scolaire que si le domicile se trouve à plus de 4 km de l'école (dans les autres cas déplaçons-nous à vélo ou à pied), développons des cours pour cyclistes (débutants ou non) qui ne soient pas basés sur l'apprentissage des bons comportements et attitudes à adopter sur un vélo mais qui laissent le participant libre de développer ses propres repères et réflexes sans un encadrement qui risquerait de le stresser. Faisons prendre conscience aux parents que les enfants veulent découvrir la société (ne les enfermons pas dans le cocon de l'habitacle de la voiture) en leur faisant parcourir la ville à pied et à vélo, qu'ils puissent prendre conscience par eux-mêmes des risques liés à la ville. Si les enfants envahissent les routes, celles-ci deviendront par définition moins dangereuses. Enfin, donnons moins de devoirs aux élèves pour leur laisser le temps de rentrer de l'école à pied ou à vélo.

Une fois à l'âge adulte, quelles mesures pourraient encore faciliter la mise en selle des plus récalcitrants? En ce qui concerne les femmes par exemple, développons le "civil cycling" plutôt que le "militant cycling" lorsque des campagnes de sensibilisation sont lancées, continuons à développer les infrastructures cyclables (les femmes se sentent en moyenne plus en insécurité que les hommes dans le trafic), travaillons à des campagnes de marketing social afin de vendre le vélo auprès des femmes (en montrant des photos de femmes «classiques» à vélo et pas de stars ou de pin-ups). Il est également nécessaire de casser le mythe de la voiture en ne la rendant pas habituelle pour se déplacer, en cassant la règle sociale affirmant que l'automobile, c'est bien (à l'image de ce qu'on a fait avec la cigarette), en informant quant aux infrastructures vélo développées pour les cyclistes et en développant de façon prioritaire des infrastructures autour de points sensibles (gares, écoles, grosses entreprises,..).

Terminons en précisant que les nouvelles générations de jeunes adultes apparaissent clairement moins "addicted" à la voiture qu'auparavant mais les politiques ne s'en rendent pas nécessairement encore assez compte. Ils n'osent pas suffisamment parier sur l'avenir du vélo dans la ville. De ce fait, nos responsables politiques courent un risque d'un genre nouveau : être sanctionnés lors des prochaines élections de n'avoir pas osé relever ce défi.

Grégory Moors
Direction Stratégie - Bruxelles Mobilité



**LE PROJET TOOLBOX, UNE
COLLABORATION ENTRE LA
RÉGION ET LES COMMUNES
POUR DIMINUER LE TRAFIC DE
TRANSIT DANS LES QUARTIERS
RÉSIDENTIELS**



Le trafic de transit constitue un sérieux problème dans les quartiers résidentiels de Bruxelles. Le Bureau de Recherche en Aménagement du Territoire (Brat) a réalisé en 2007, à la demande de Bruxelles Mobilité, une étude sur le sujet « Evolution du trafic de transit dans les quartiers bruxellois ». L'étude en question analysait dix quartiers sur base de comptages et d'observations. Elle a démontré que le trafic de transit était fort présent dans chacun des quartiers concernés. Tant les flux de véhicules dans les quartiers résidentiels (dans tous les quartiers, l'afflux de véhicules dépassait les 1.500 véhicules à l'heure pendant l'heure de pointe du matin), que la part du trafic de transit dans ces flux (en moyenne 67 % pendant l'heure de pointe du matin) s'avéraient considérables.

Malgré le fait que le trafic de transit affecte la viabilité des quartiers bruxellois et va à l'encontre du principe de hiérarchisation des voiries du Plan Régional de Développement (PRD), Bruxelles Mobilité a constaté que les plans communaux de mobilité, entre autres, prévoyaient peu souvent des mesures volontaristes en vue de protéger les rues résidentielles. Lorsqu'un plan communal de mobilité contient des mesures fortes, comme par exemple un plan de circulation en boucle ou la fermeture de certaines rues, il arrive souvent que la commune se heurte aux pétitions de quelques habitants ou aux pressions de groupes d'intérêt et finisse par les retirer. En outre, la Région constate que les communes n'ont souvent pas assez d'expérience dans la mise en œuvre d'actions contre le trafic de transit et qu'elles ne disposent donc pas forcément des arguments suffisants pour convaincre la population.

Pour apporter des réponses, Bruxelles Mobilité a lancé le projet « Toolbox » début 2011. L'objectif principal de ce projet est d'offrir aux communes et aux autres acteurs intéressés (comme par exemple les comités de quartier) les outils et les informations nécessaires en vue de les aider à défendre des mesures fortes contre le trafic de transit.

Les bureaux d'étude impliqués - Espaces Mobilités et Agora - et l'agence de communication Voice analyseront les mesures contre le trafic de transit déjà introduites en Région de Bruxelles-Capitale. Sur cette base, elles répertorieront les expériences positives ainsi que les problèmes et les arguments les plus fréquemment rencontrés. La collecte de ces données s'effectuera en collaboration étroite avec les conseillers en mobilité des communes.

A la rentrée, les bureaux d'étude développeront des principes, des bonnes pratiques et des outils de communication afin d'aider les comités de quartier, les communes et les autres acteurs intéressés à argumenter lors de l'instauration de mesures contre le trafic de transit. Une concertation avec les communes est prévue dans le cadre de l'élaboration de ces outils et arguments. Le résultat final sera présenté sous la forme d'une brochure pratique contenant des exemples et des arguments, une vidéo de présentation et des conseils de communication. Ces outils seront disponibles fin 2011. Ensuite, les bureaux d'étude seront mis à la disposition des communes pour leur présenter le fruit de tout ce travail lié aux actions en vue de la diminution du trafic de transit.

Au travers de cette collaboration entre la Région et les communes, Bruxelles Mobilité espère voir augmenter le nombre de mesures efficaces contre le trafic de transit et donc vise une amélioration significative de la viabilité des quartiers pour les Bruxellois.

Plus d'information:

info@traficdetransit.be

Chris Ceustermans (Bruxelles Mobilité)
tél. 02 204 19 25 - www.traficdetransit.be





“ L’ «OBSERVATOIRE ZONES 30» DE BRUXELLES MOBILITÉ ”

Résultats annuels de l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.

La réduction de la vitesse dans les voiries de quartier est vraiment garante d'une meilleure sécurité et d'une meilleure convivialité. Les études et les chiffres montrent une diminution du nombre et de la gravité des accidents corporels impliquant des piétons et des cyclistes, lorsqu'on diminue la vitesse. Suite à la création de zones 30, la réduction d'accidents varie généralement entre 20 et 40%.

Ces voiries dites « de quartier » représentent à elles seules 75% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles sont entourées des voiries à vocation de circulation qui portent en fonction d'une hiérarchie croissante les noms d'interquartier, principale, métropolitaine et autoroute. Certaines voiries locales assument cependant le rôle de « collecteur » de quartier pour permettre une meilleure fluidité du trafic.

Suite à l'Arrêté du Gouvernement du 2 mai 2002 par lequel la Région de Bruxelles-Capitale octroie des subventions aux communes pour qu'elles élaborent un plan-directeur couvrant la mise en œuvre de zones 30, résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier, Bruxelles Mobilité a créé un Observatoire afin d'évaluer la politique mise en œuvre. Par ces subventions, Bruxelles Mobilité tend à réaliser au moins deux des objectifs du Plan régional de Développement (PRD) : « protéger les zones d'habitat, au profit de la quiétude et de la sécurité des résidents » et « augmenter la sécurité de tous les usagers, et en particulier celles des usagers les plus faibles ».

L'Observatoire reprend les voiries du réseau de quartier où, physiquement, les dispositifs de ralentissement et les panneaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h.

Communes	% zones 30 et assimilées en décembre 2003 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2004 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2005 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2006 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2007 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2008 / voiries réseau quartier	% zones 30 et assimilées en décembre 2010 / voiries réseau quartier
Anderlecht	1	2	15	15	25	25	25
Auderghem	3	22	42	42	45	45	56
Berchem	11	11	32	32	48	48	60
Bruxelles	1	2	7	7	18	18	39
Etterbeek	36	45	49	49	53	53	84
Evere	30	39	47	47	50	50	50
Forest	0	0	0	0	5	5	18
Ganshoren	5	8	37	37	46	46	46
Ixelles	1	1	1	1	2	2	2
Jette	12	14	92	92	92	92	92
Koekelberg	0	0	8	8	8	8	11
Molenbeek	1	3	22	22	45	45	49
Saint-Gilles	1	1	32	32	41	41	45
Saint-Josse	0	3	4	4	4	4	4
Schaerbeek	11	11	30	30	37	37	52
Uccle	4	4	14	14	15	15	23
Watermael-Boitsfort	3	14	17	17	21	21	21
Woluwe-St-Lambert	17	29	30	30	35	35	35
Woluwe-St-Pierre	25	27	40	40	41	41	41
TOTAL RÉGION	7	10	23	23	29,5	29,5	38

Fichier réalisé par C.Roland, AED - Bruxelles Mobilité - DS, juin 2011 (NB: les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodés sur UrbIS Adm V230)

L'Observatoire ne reprend pas les aménagements Zone 30 aux abords des écoles, sauf si ceux-ci font partie intégrante du tronçon de rue en Zone 30, ni les voiries de hiérarchie supérieure qui sont mises en Zone 30.

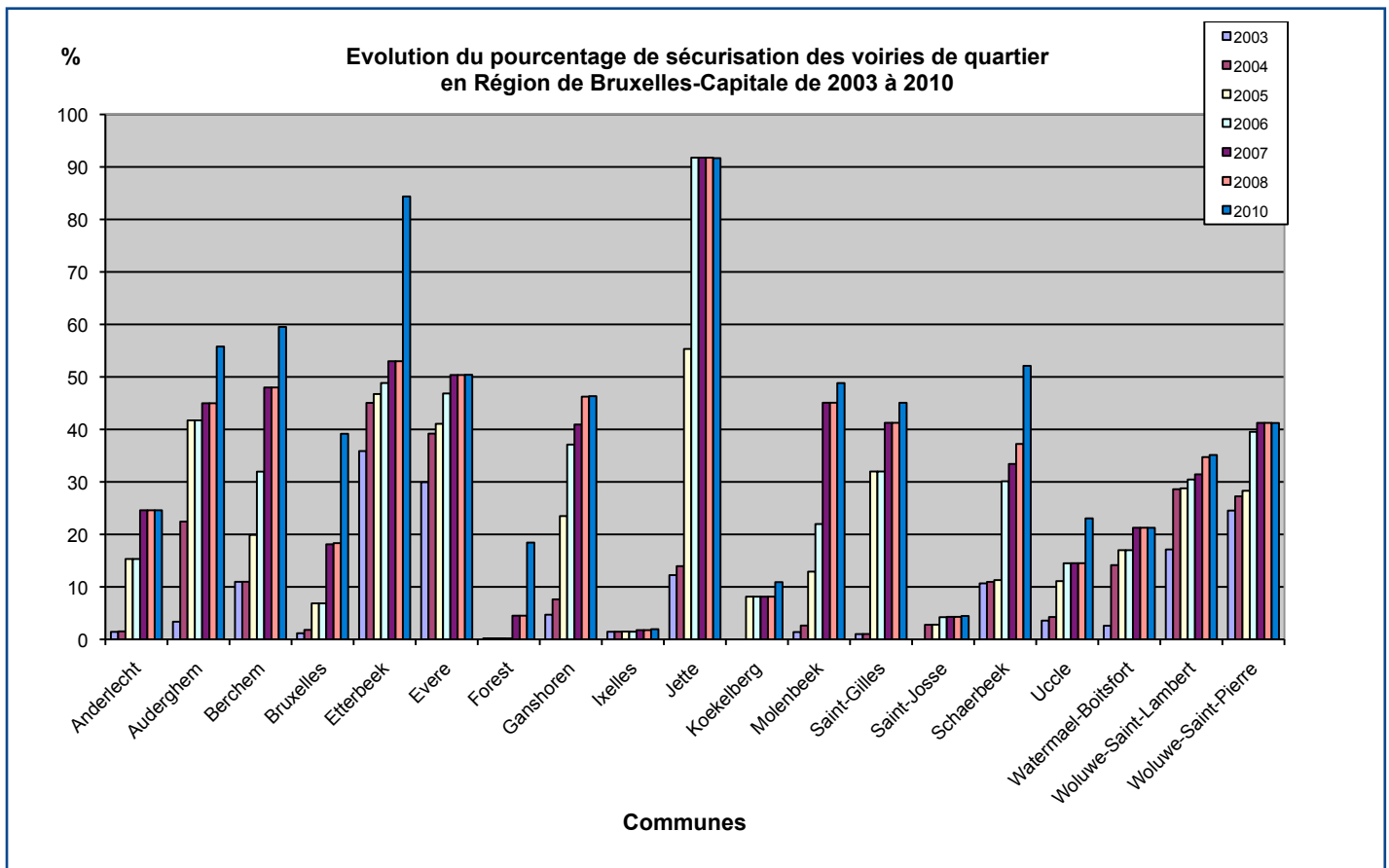
Cet Observatoire se base sur la mise à jour des données envoyées par les conseillers en mobilité des 19 communes à la demande de Bruxelles Mobilité.

En 2009, seules 7 communes avaient envoyés leurs données pour valider la situation fin 2008.

En 2010, la demande de mise à jour n'a pas été effectuée. Il n'y a donc pas de relevés pour décembre 2009. Cette lacune a été comblée et aujourd'hui, Bruxelles Mobilité a le plaisir de vous présenter la situation fin décembre 2010 avec un taux de réponse communal de 80%. Bruxelles Ville n'a pas envoyé de mise à jour malgré le passage du Pentagone en Zone 30. Bruxelles Mobilité a encodé les rues du Pentagone en se basant sur les articles de presse. Certaines erreurs sont donc possibles.

Le tableau ci-dessus présente l'évolution du pourcentage de voiries du réseau de quartier mises en zone 30 ou assimilées entre décembre 2003 et décembre 2010. Il passe, en 8 ans, de 7% à 38% pour l'entièreté du territoire régional. Il faut observer une belle progression d'Auderghem, Berchem, Bruxelles, Etterbeek, Forest, Schaerbeek et Uccle. Koekelberg, Molenbeek





Fichier réalisé par C.Roland, AED - Bruxelles Mobilité - DS, juin 2011 (NB: les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodés sur UrbIS Adm V230)

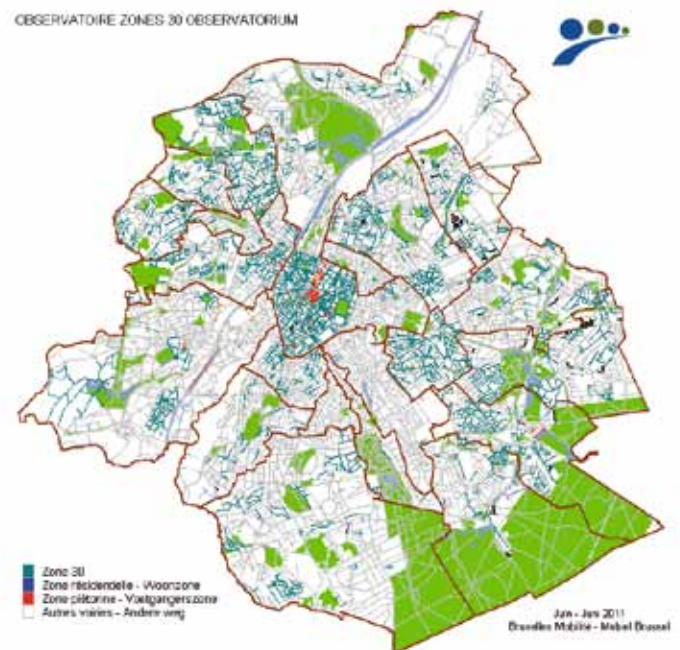
et Saint-Gilles ont également progressé. Ixelles et Saint-Josse restent les parents pauvres mais des projets ixellois sont lancés et seront réalisés pour fin 2011.

Rappelons que depuis 2006, la commune de Jette a réalisé entièrement le contenu de son plan-directeur. Vous observerez que le chiffre de l'Observatoire pour cette commune est de 92% et non 100%, eu égard à certaines voiries de quartiers qui sont restées volontairement à 50km/h dans le plan-directeur.

Le graphique ci-dessus montre plus clairement que la dynamique de réduction des vitesses dans les quartiers est bien amorcée et que depuis 2003, un réel effort est fait dans la plupart des communes de la Région.

La carte reprenant les différentes rues en Zone 30, Zone résidentielle et Zone piétonne a été également mise à jour. Elle permet de repérer visuellement quels sont les quartiers régionaux qui bénéficient à l'heure actuelle d'une réelle baisse de la vitesse et qui sont donc les plus conviviaux et les plus sécurisés. Cette carte sert de base dans de nombreuses études de mobilité lancées par la Région. Elle est aussi utilisée pour la mise à jour de la carte Vélo, la diminution de vitesse étant très importante pour la sécurité du cycliste.

Chantal Roland
Direction Stratégie
Bruxelles Mobilité





“ MOBILITÉ
ET CONTRÔLE SOCIAL ”



De gauche à droite : Robert Delathouwer, Martine Vancamp et Ronald Ceulemans

Le 17 mars 2011, la société de transports en commun De Lijn Vlaams-Brabant a organisé une première journée d'étude «contrôle social». Celle-ci était consacrée à la collaboration entre tous les partenaires de ce domaine.

Evelien Coel, experte en contrôle social : « Les développements sociétaux se reflètent dans les transports en commun. Ceci vaut donc évidemment aussi pour l'insécurité. L'interaction entre les transports en commun et l'espace public nous amène à dire que nous ne pouvons résoudre seuls la problématique de la sécurité et que nous dépendons de nos partenaires: la police, les pouvoirs locaux, les écoles, les éducateurs de rue et la justice ». Tous ces partenaires étaient invités à échanger des informations et des exemples pratiques, à faire connaissance et à réfléchir afin d'améliorer leur collaboration.

Le bourgmestre d'Anderlecht Gaetan Van Goidsenhoven a présenté la collaboration de sa commune avec De Lijn. Suite aux incidents de début 2010, celle-ci s'est renforcée et le bourgmestre a endossé le rôle de coordinateur en rassemblant tous les partenaires afin de répertorier les problèmes, d'échanger des informations, d'augmenter la présence sur le terrain et d'améliorer le dialogue avec les habi-

tants. Gaetan Van Goidsenhoven : « Les partenaires doivent établir des cellules de veille capables d'intervenir rapidement en cas de nouveaux problèmes ».

De Lijn signera une convention officielle – un contrat de contrôle social – avec la commune d'Anderlecht afin d'engager des agents de prévention et de sécurité sur les lignes sensibles. Gaetan Van Goidsenhoven : « Ces agents amélioreront l'image de De Lijn dans les différents quartiers. Ils préviendront également de nouvelles tensions, au bénéfice tant des chauffeurs que des clients ».

Dans un des ateliers de la journée, la réflexion a porté sur le rôle de ces agents, notamment les gardiens de la paix. On en a conclu un rôle essentiellement préventif qui fait des gardiens de la paix les champêtres d'antan, mais sans matraque. Ronald Ceulemans, conseiller en prévention de la commune de Molenbeek-Saint-Jean : « Le gardien de la paix est la personne de contact de référence pour les habitants d'un quartier ».

Robert Delathouwer, président des coordinateurs des gardiens de la paix pour le Brabant flamand : « Nous avons déjà constaté à plusieurs reprises que l'émergence de foyers d'insécurité dans les quartiers est précédée de problèmes dans les bus ».

La collaboration entre De Lijn et les différents partenaires locaux engendra donc sans aucun doute une plus-value. Evelien Coel : « A l'avenir, nous voudrions obtenir davantage encore d'engagements des / avec les partenaires locaux dans des conventions de contrôle social, afin de transformer la collaboration avec les communes en un réflexe normal et logique et d'investir un maximum dans la prévention ».

Contact :

Evelien Coel - Experte en contrôle social
 evelien.coel@delijn.be - tél. 016 31 36 87
 fax 016 31 37 49 - gsm 0473 64 96 45

De Lijn Vlaams-Brabant Zorgsystemen
 Martelarenplein 19 - 3000 Leuven
 www.delijn.be

MOBILITY DAY

22/09/2011 : MOBILITÉ À LA CARTE

Le CIEM et Mobimix organisent une quatrième édition bilingue du Mobility Day qui se déroulera le 22 septembre 2011. L'objectif de cette journée sera de proposer quelques pistes de réflexion pour encourager les entreprises à déployer une réelle politique de mobilité à la carte à destination de leurs employés, tant au niveau des déplacements domicile-travail que des déplacements professionnels et personnels.

Il sera notamment question: de l'évolution du "portefeuille" mobilité; des coûts et bénéfices pour l'entreprise et la collectivité; d'entreprises et d'initiatives innovantes en la matière.

Comme lors des précédentes éditions, la journée se terminera par un débat entre les différents stakeholders.



Quand:

jeudi 22 septembre 2011

Où: Dexia Congress Center - Passage 44

Prix:

50€ HTVA

Contact:

info@corporatemobilitymanagement.be

Plus d'infos:

www.corporatemobilitymanagement.be

“ LE PLACEMENT DES SIGNAUX À VALIDITÉ ZONALE ”



Une parution du Centre de recherches routières avait échappé à la vigilance du Moniteur de la Mobilité... alors même qu'il s'agit d'un sujet régulièrement abordé dans les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale : le placement des signaux à validité zonale.

Jean-Pierre Van de Winkel vous explique par le menu détail l'application sur le terrain de la réglementation relative à la signalisation zonale qui, de par sa complexité, pose parfois de gros problèmes aux gestionnaires de voiries.

La publication vise à clarifier les aspects réglementaires relatifs au placement de ces signaux, particulièrement ceux réglementant le stationnement.

Jean-Pierre Van de Winkel,

« Le placement des signaux à validité zonale »,
Annexe au Bulletin CRR n°80, juillet-août-septembre 2009,
Centre de recherches routières, 28 p.





BROCHURE « SNELHEIDSMANAGEMENT »

Le centre de formation en mobilité VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) vient de publier une nouvelle brochure : « Snelheidsmanagement », le deuxième numéro dans la série « VSV lokaal » destinée aux conseillers en mobilité, aux zones de police et autres professionnels qui travaillent à l'amélioration de la mobilité en Flandre.

La vitesse sur la route reste un sujet controversé. C'est pourquoi la brochure « VSV lokaal 2 » se concentre spécifiquement sur ce thème en analysant pourquoi la vitesse constitue un problème sur la route, mais également pourquoi autant d'usagers roulent trop vite et surtout de quels outils les pouvoirs locaux disposent pour lutter contre les vitesses excessives.

Si cette matière est nouvelle pour vous, cette brochure vous fera découvrir les tenants et aboutissants de la politique de vitesse. Si vous êtes déjà un expert dans ce domaine, la brochure vous aidera à rafraîchir et approfondir vos connaissances. Tant la théorie que les mesures pratiques y sont abordées.



Les brochures de la série « VSV lokaal » sont disponibles via le site : www.verkeerskunde.be en version papier (8,5€) et en version électronique (pdf, gratuit).

Tom Wienecke

Service communication
[www.verkeerskunde.be/
 publicaties/verkeer.mobiliteit/
 ?id=105](http://www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer.mobiliteit/?id=105)

JAARBOEK VERKEERSVEILIGHEID 2011

A l'occasion du 9^{ème} Congrès flamand de la sécurité routière, qui a eu lieu le 17 mai dernier, la VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) a édité un nouvel annuaire « Jaarboek Verkeersveiligheid ». Tout comme les éditions précédentes, cet ouvrage volumineux rassemble de nombreux projets et initiatives qui ont joué un rôle important dans l'amélioration de la sécurité routière en Flandre.



Environ la moitié de la publication comprend des articles consacrés aux douze projets exemplaires qui ont constitué le thème du congrès. En outre, on y trouve traditionnellement des interviews, des résultats d'enquêtes et l'analyse d'une douzaine d'autres initiatives constituant une source d'inspiration pour tous ceux qui désirent s'investir dans la sécurité routière.

Ce nouveau Jaarboek venait de sortir de presse lorsqu'il a été présenté au Congrès et peut être commandé ou téléchargé sur le site de la VSV.

www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer-mobiliteit
 Jaarboek Verkeersveiligheid 2011, 108 p.
 15 € en version papier - gratuit en téléchargement
 Tom Wienecke
 Service communication



**“ PLANS DE DÉPLACEMENTS
D’ENTREPRISES :
DÈS 100 TRAVAILLEURS ”**



BASE LÉGALE

Ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, M.B. 27/5/2009
Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises, M.B. 9/5/2011

Bruxelles connaît depuis plusieurs décennies une pression toujours plus importante de l'automobile. De plus en plus de voiries atteignent la saturation durant des heures de pointe qui ont de surcroît tendance à s'étaler dans la journée. Ceci occasionne inévitablement des problèmes en matière de pollution, de rejets de gaz à effet de serre et de bruit.

Toutefois, l'utilisation de la voiture a diminué de près de 5 % dans les entreprises bruxelloises entre 2005 et 2008. Cette évolution s'explique notamment par les mesures prises dans les plans de déplacements d'entreprises (PDE) pour en favoriser les modes durables. Sur base de ce constat, la Région de Bruxelles-Capitale a donc décidé d'élargir l'obligation d'établir un PDE aux entreprises de plus de 100 travailleurs sur un même site. Et le terme « entreprise » concerne ici également le secteur public.

Un PDE consiste en l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à ses activités.

Il vise donc à changer les habitudes des travailleurs et des visiteurs de l'entreprise.

Tout PDE est composé de deux volets :

1. un **diagnostic** de la situation de mobilité de l'entreprise, lequel comprend :
 - le bilan :
 - des déplacements (personnes et marchandises) générés par l'entreprise;
 - de l'accessibilité;
 - des mesures qui ont déjà été prises.
 - l'analyse des résultats du diagnostic, c'est-à-dire :
 - identifier les points forts et les points faibles ;
 - indiquer les possibilités d'amélioration et les obstacles.
2. un **plan d'actions concret**, qui comprend les mesures qui seront mises en œuvre.



NOUVELLES OBLIGATIONS

Cet arrêté vise à rendre la dynamique des plans de déplacements encore plus efficace, tout en veillant à une simplification administrative :

Disposer d'un plan de déplacements d'entreprise devient obligatoire pour toutes les entreprises (publiques et privées) occupant plus de 100 travailleurs¹ sur un même site² en Région bruxelloise.

Le plan d'actions doit contenir des mesures obligatoires. Doivent donc être mise en œuvre :

1. **La désignation d'une personne de contact**, de préférence le coordinateur mobilité qui aura un rôle de relais entre la Région Bruxelloise et les travailleurs.
2. **L'information, la communication et la sensibilisation** des travailleurs à propos du PDE et des mesures afférentes.
3. **La mise à disposition d'un plan d'accès multimodal du site**, c'est-à-dire un plan qui reprend de manière synthétique tous les renseignements nécessaires pour se rendre sur le site et ce par tous les moyens de transport disponibles : train, bus, tram, métro, vélo, marche, taxi, voiture, etc., en ce compris les parkings voitures et vélos.
4. **L'encouragement à l'utilisation des transports en commun** via, au choix, deux des mesures suivantes:
 - Informer le personnel des arrêts, lignes, horaires, itinéraires et tarifs des opérateurs de transports en commun présents dans le quartier.

Des outils!

Pour vous aider à créer facilement des enquêtes mobilité, une application Internet a été développée par Bruxelles Environnement : www.enquetemobilite.irisnet.be

Toute l'information concernant les nouvelles obligations est disponible sur www.bruxellesenvironnement.be > professionnels > mobilité

Le formulaire électronique PDE devrait être disponible à parution de cet article, sur www.irisbox.irisnet.be > Bruxelles Environnement-IBGE > Publications

- Mener chaque année des actions de sensibilisation et des sessions d'information auprès du personnel afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun et de l'inciter à en faire usage.
- Intervenir davantage que le minimum légal dans les frais de transports en commun afin d'offrir des abonnements gratuits pour les trajets entre le domicile et le lieu de travail, et ce de préférence via une convention tiers payant signée avec l'opérateur.
- Intervenir dans les frais de déplacements complémentaires, en amont et en aval, tel qu'attribuer une prime vélo/piéton, offrir un abonnement Villo, organiser une navette vers les gares/stations de métro, etc.
- Rembourser entièrement les frais de transports en commun auprès des travailleurs qui disposent d'une voiture de société pour mieux combiner ces modes ;

¹ Le calcul du nombre de travailleurs se fait de la même manière que pour le diagnostic fédéral en matière des déplacements domicile-travail. Pour le secteur privé, on utilise les règles des élections sociales. Pour les institutions publiques et les services publics autonomes, la moyenne est calculée sur base du nombre de collaborateurs statutaires et contractuels en service au 30 juin de l'année en cours, et ce pendant une année complète au moins. Ensuite, pour l'établissement du PDE, il faut prendre en compte les travailleurs qui sont réellement occupés sur le site, c'est-à-dire, ceux qui, normalement, commencent et terminent au moins la moitié de leurs journées de travail sur le site, même s'ils effectuent des déplacements professionnels à partir du site.

² La notion de « site » est définie comme étant soit un bâtiment et ses dépendances, soit une zone où sont situés plusieurs bâtiments et qui dispose de plusieurs entrées distantes de moins de 500 m par le trajet à pied le plus direct.



ou bien attribuer un « budget mobilité » qui permet au travailleur de choisir le(s) mode(s) de déplacement adapté(s) à ses besoins (voiture de société incluse ou non).

- Cofinancer l'offre des transports en commun afin d'améliorer la desserte vers l'entreprise, en concertation avec les opérateurs de transports publics.

5. **La mise à disposition d'un parking vélos** répondant à certaines prescriptions techniques telles que : disposer du nombre suffisant³ de places permettant d'accueillir travailleurs et visiteurs qui viennent à vélo augmenté de 20% ; les emplacements doivent être couverts, protégés des intempéries et être facilement repérables, bien éclairés, sécurisés et le vélo doit pouvoir être attaché.
6. **La mise à disposition d'une procédure d'achat/leasing de voitures qui tienne compte de l'Ecoscore du véhicule.**
7. **Un plan d'actions pour faire face à un pic de pollution.**

L'objectif de cette nouvelle législation est de **simplifier la procédure administrative** d'établissement du PDE, de **la clarifier** et de **l'aligner sur l'obligation fédérale** en matière de diagnostic des déplacements domicile-travail. C'est pourquoi, tant le diagnostic que le plan d'actions devront être mis à jour tous les 3 ans.

Bruxelles Environnement pourra de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise **réaliser un audit** pour évaluer le plan d'actions et chercher à l'améliorer.

LA PROCÉDURE

A l'instar de celui du fédéral, le diagnostic du PDE aurait dû être établi à la date du 30 juin dernier. Pour les entreprises de plus de 100 travailleurs qui ne s'y étaient pas encore adaptées, il est donc temps.

3. De plus, le nombre d'emplacements vélos ne peut être inférieur à un cinquième du nombre d'emplacements de parking pour véhicules motorisés à disposition exclusive de l'entreprise ainsi qu'au nombre prévu dans le permis d'environnement relatif au site.

Ensuite, le formulaire PDE rempli doit être transmis, au plus tard :

- le 15 octobre 2011 pour les entreprises occupant plus de 200 travailleurs sur leur site ;
- le 15 janvier 2012 pour les entreprises occupant entre 100 et 200 travailleurs sur leur site.

PDE ET DIAGNOSTIC FÉDÉRAL : UN SEUL FORMULAIRE

Etant donné qu'une partie des informations à fournir sont les mêmes que pour le diagnostic fédéral de déplacements domicile-travail, **le formulaire PDE permet de répondre aux deux obligations**. Bruxelles Environnement transmettra les données aux services du SPF Mobilité & Transport. Le SPF les intégrera dans sa base de données et il sera possible de les consulter, voire de les modifier via le portail fédéral. Avant de valider le diagnostic fédéral, il faudra encore indiquer les références de l'avis du conseil d'entreprise (qui n'est pas obligatoire pour la Région) avant le 31 janvier 2012.

Des questions ? contactez :

Bruxelles Environnement : pdebvp@ibgebim.be
Plus d'infos : www.bruxellesenvironnement.be/pde

Tel :

FR : 02/563.41.23
ou 02/775.76.57
ou 02/563.41.52

NL : 02/775.78.86

Voir aussi

Sarah Hollander, Du nouveau dans les Plans de déplacements d'entreprises, Moniteur de la mobilité n°30
Sarah Hollander, Plans de déplacements d'entreprises, Moniteur de la mobilité n°24
Les Moniteur de la mobilité sont téléchargeable sur : www.avcb.be > Publications

“PREMIERS TOURS DE ROUE DE CYCLOVIA À BRUXELLES”

JCDecaux

BRUXELLES 3100 PLACE AUX VÉLOS / BRUSSELS MARKET PLACE FOR BIKES

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE

21/08 & 11/09

d'ib



Les deux premières éditions bruxelloises de Cyclovia se déroulent les dimanches 21 août et 11 septembre : une primeur en Belgique. A cette occasion, les rues sont (partiellement) réservées aux cyclistes, skaters, rollers, joggers, etc. Le parcours s'étend de la zone du canal jusqu'au Parc du Cinquantenaire en passant par le Centre Monnaie et la rue de la Loi. Ces deux dimanches, les rues concernées sont en partie ou totalement interdites aux voitures de 11 heures à 16 heures sur un parcours d'une dizaine de kilomètres. Cyclovia est le fruit d'une collaboration entre la Région Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles.

Cyclovia (piste cyclable en espagnol) suscite un énorme engouement dans des villes branchées comme Melbourne, Los Angeles, Paris, Buenos Aires ou San Francisco... L'initiative est née à Bogotá, en Colombie. L'idée est de donner l'occasion aux habitants de redécouvrir leur ville d'une manière agréable. Cyclovia est un véritable événement familial, qui permet de parcourir le trajet en toute liberté et en toute sécurité et de profiter de nombreuses animations périphériques.

« Avec Cyclovia, nous voulons démontrer que se déplacer à pied ou en vélo peut également être agréable à Bruxelles. Et nous voulons en convaincre les Bruxellois, mais également les visiteurs de la capitale, explique Bruno De Lille, secrétaire d'État à la mobilité à Bruxelles. De plus, l'initiative s'inscrit

dans les objectifs d'IRIS2, le plan de mobilité bruxellois, et notamment l'augmentation du nombre de cyclistes de 20 % d'ici 2020. »

Cyclovia Bruxelles est une occasion unique de regrouper les cyclistes dans une atmosphère chaleureuse et amusante, de les rendre visibles, de faire du vélo un moyen de déplacement plus agréable et de créer un sentiment de communauté.

Le Bourgmestre Freddy Thielemans: « La Ville de Bruxelles améliore la mobilité douce sur son territoire depuis 2000. Elle le fait notamment en créant des zones de confort, en proposant des vélos à louer ou en aménageant des pistes cyclables et des box. Pour nous, il était dès lors évident de participer



à l'organisation de Cyclovia et de soutenir l'initiative. Nous continuons ainsi à promouvoir le vélo comme moyen de déplacement dans la ville. »

Le concept original nous vient de Colombie, où à Bogotà, les principales artères de la ville sont interdites aux voitures les dimanches et jours fériés. Pendant la journée, les rues sont réservées aux cyclistes, marcheurs et skaters. Simultanément, de nombreuses animations périphériques sont prévues dans les parcs de la ville : cours d'aérobic, atelier yoga, concerts... Les Cyclovias hebdomadaires de Bogotà attirent environ 2 millions de personnes (30 % des habitants) sur un total de plus de 120 km de rues sans voiture.

La séparation d'une bande de circulation interdite aux engins motorisés s'effectue au moyen de cônes qui sont placés sur le sol. À certains endroits, la rue est totalement interdite aux voitures, à d'autres, seules quelques bandes de circulation sont réservées aux cyclistes.

Le parcours sécurisé va de la Porte de Flandre au Parc du Cinquantaire pour revenir à son point de départ .

Dans le Pentagone, le parcours est balisé à l'aide de cônes et des panneaux de signalisation et d'information nécessaires. La police et les assistants de sécurité de l'asbl Bravo, des stewards et de nombreux bénévoles veillent au bon déroulement de la journée.

« Grâce à la sécurisation et à l'absence de voitures tout au long du tracé, cette action permet aux Bruxellois d'apprendre à se déplacer à vélo et en ville dans de bonnes conditions, » explique Christian Ceux, échevin bruxellois de la Mobilité.





Tout comme à Bogotá et dans d'autres villes, Cyclovia est également agrémentée de musique et de nombreuses animations originales, souvent amusantes, qui ont chaque fois l'un ou l'autre lien avec le vélo ou la mobilité.

Ainsi, Cyclo assurera un service de dépannage mobile. Les malchanceux sont invités à assister à des « concerts de pneus crevés ». Plusieurs concerts accompagneront également les participants amateurs de musique. Les plus assoiffés pourront se désaltérer dans des stands de jus de fruits.

Ajoutons encore les ateliers vélos mobiles de Voot et la possibilité de louer un vélo chez Provélo, au Parc du Cinquantaire.

Ces deux premières expériences de Cyclovia dans la région feront bien entendu l'objet d'une évaluation rigoureuse d'ici la fin de l'année avec l'ensemble des parties prenantes (Région, Ville de Bruxelles, STIB, Associations, zone de police, etc.) afin de tirer un maximum d'enseignement en rapport avec l'organisation en général et la sécurité en particulier de cet événement. Gageons qu'au terme de ce processus, la Région envisage de multiplier les Cyclovias durant la belle saison l'an prochain... et pourquoi pas au travers d'un tracé plus long traversant d'autres communes.



Pour plus d'infos :
www.cyclovia-brussels.be
<http://www.facebook.com/Cyclovia>

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.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 email à laquelle nous devons l'envoyer, ou envoyez-nous un e-mail à l'adresse suivante :

jean-michel.reniers@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 :

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

Fonction.....
 Prénom.....
 Téléphone.....
 Organisation.....
 Fax.....
 E-mail.....
 Nom.....
 Adresse.....

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.....

BON À RENDRE À LA CELLULE MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE