



Sommaire

PDS. Pourquoi l'IBSR s'engage-t-il ?	1
En pratique ? La mise en place concrète des PDS et le soutien de GREEN Belgium et de Coren aux écoles	2
Dossier stationnement : le point de vue des communes	5
L'agenda de la Mobilité	10
Les Plans Communaux de Mobilité (PCM) et la Convention Cadre de Mobilité.	11
« Planifier le trafic vélo, c'est l'encourager »	12
La participation au service de la mobilité	13
Le Maillage Vert régional, un moyen de favoriser la mobilité douce en Région de Bruxelles-Capitale	14
Dépénalisation des infractions liées au stationnement. Cette fois-ci, c'est peut-être la bonne.	16
Découpler croissance des transports et croissance	17
Le carnet d'adresses	18
La signalisation routière se gère à la carte à Anderlecht	22
Plan Communal de Mobilité à Saint-Josse-ten-Noode ? Des résultats prometteurs !	24

La mobilité s'en tire à bon(s) plan(s)

La résolution de la problématique de la mobilité passe par une équation très simple.

$$PCM = ((PCD + Iris + Bruit + Air) / (PRD + Travaux publics)) \times PRAS$$

A la lecture de cette formule magique, on peut se demander pourquoi ni les communes bruxelloises, ni la Région de Bruxelles-Capitale n'ont pu à ce jour mettre un terme aux problèmes croissants de mobilité.

La multitude des plans en tous genres, tous plus importants les uns que les autres, rend parfois la situation floue et risque de rendre la mise en œuvre, en définitive, fort complexe. Jugez plutôt. L'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) doit s'appuyer, ce qui semble logique, sur le Plan Communal de Développement (PCD). Tous deux doivent tenir compte, bien entendu, du développement régional... et donc du Plan Régional de Développement (PRD), du Plan Régional d'Affectation des Sols (PRAS) et du Plan IRIS. Ajoutez à cela les Plans régionaux plus spécifiques relatif au bruit, aux travaux publics et à la qualité de l'air et vous aurez vite compris que l'inflation « planologique » pourrait devenir rapidement rédhibitoire.

Si les plans sont indispensables à la bonne gouvernance, leur élaboration peut vite devenir chronophage pour les acteurs concernés et ne laisser somme toute que très peu (trop peu ?) de temps à leur réalisation concrète.

La planification a donc ceci de bon qu'elle permet d'envisager le développement sur une échelle de temps plus ou moins longue. Il s'agit d'un processus rassurant. Toutefois, à force de planifier le risque est réel... de ne plus passer son temps qu'à planifier ! Peut-être faudrait-il garder en mémoire que la planification n'est certainement pas une fin en soi mais seulement un outil au service d'une politique, et que dans l'ordre logique des choses, une politique se doit d'avoir pour ambition de faire évoluer les idées, de résoudre concrètement les problèmes... bref d'assurer l'avenir.

La Rédaction.

Déplacements scolaires en Région bruxelloises

Le 19 avril dernier, la Région a présenté aux communes, police et aux 30 écoles pilotes sélectionnées les Plans de Déplacements Scolaires en Région de Bruxelles Capitale. Un représentant du cabinet du Ministre Smet, la Région (Administration de l'Équipement et des Déplacements), l'IBSR, la Stib et les associations GREEN Belgium et Coren mandatées par la Région étaient présents.

Voici un premier bilan de cette matinée mais avant tout de quoi s'agit-il ?

Par Marie-Noëlle Collart (IBSR)

La Cellule Éducation de l'IBSR participe aux comités d'accompagnement initiés par la Région qui visent le lancement, le suivi et la réalisation des 30 premiers PDS de Bruxelles. Pourquoi l'Institut Belge pour la Sécurité Routière s'associe-t-il à ce projet axé sur l'amélioration de la mobilité scolaire aux abords des écoles ?

Le développement des PDS est un projet global : tous les jeu-

Pourquoi l'IBSR s'engage-t-il ?

nes et tous les modes de déplacement sont concernés.

Actuellement, les PDS à Bruxelles touchent les écoles primaires (à noter que trois écoles secondaires se sont aussi lancées dans l'aventure). Ce n'est donc pas seulement une classe ou une seule année qui va participer au projet mais bien l'ensemble des enfants du niveau primaire d'une école. Cette ouverture à l'ensemble des classes est

très importante pour l'IBSR. Souvent les projets d'éducation routière sont proposés en priorité aux dernières années du primaire (5^{ème} et 6^{ème}). Avec le lancement des PDS et la proposition d'actions adaptées aux différents cycles, on peut espérer que toutes les classes y participeront. Les actions ne sont pas centrées sur un mode de déplacement en particulier mais bien sur l'ensemble de ceux-ci. L'objectif est,

Un PDS, c'est quoi ?

Un PDS consiste en l'étude, la mise en oeuvre et l'évaluation, au sein d'une école ou d'un groupe d'écoles, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements.

L'école s'engage à mettre en place une série d'actions concrètes en matière d'information, d'organisation du transport et de la sensibilisation afin

- d'améliorer la sécurité et la qualité de vie sur le chemin de l'école et à leurs abords
- changer les habitudes en vue de (rationaliser l'usage de la voiture individuelle) diminuer le nombre de voitures à proximité des écoles en favorisant d'autres modes de transport
- sensibiliser les élèves à l'environnement et à la sécurité routière.

Un PDS se déroule en trois étapes principales :

1. Le diagnostic
2. Le plan d'actions
3. L'évaluation

Il s'agit d'un processus continu qui redémarre chaque année.

Contact :

Christine Heine (AED) - chheine@mrbc.irisnet.be

Caroline De Cock (AED) - cdecock@mrbc.irisnet.be

entre autres, de favoriser une meilleure accessibilité à l'école à pied, à vélo, en transport en commun et en... co-voiturage. Le lien avec la sécurité routière est rapidement fait : il est impossible d'envisager changer les habitudes de mobilité des plus jeunes sans leur apprendre les bons comportements à adopter en rue pour leur sécurité et celle des autres. Il faut savoir que l'accidentologie des enfants est différente selon leur âge. Le pic des accidents (avec des victimes tuées ou blessées gravement) des enfants passagers de voitures concerne les 5-9 ans. Chez les piétons, ce sont les 8-10 ans qui sont le plus touchés. Enfin, chez les enfants cyclistes, c'est parmi les 10-12 ans que l'on trouve le plus grand nombre de tués et blessés graves. Cependant, jusque 14 ans, c'est toujours parmi les passagers de voiture que l'on dénombre le plus grand nombre de tués et de blessés graves. Ces statistiques montrent l'importance de mener des actions différentes selon l'âge des élèves.

Les PDS : agir aux abords de l'école et (surtout) sur le chemin de celle-ci

Un des objectifs des PDS est bien évidemment de limiter les phénomènes de congestion aux abords des écoles. Ce phénomène n'est cependant pas prioritaire en matière de sécurité routière car, qui dit congestion du trafic, dit également trafic ralenti... et donc conséquences moins graves en cas d'accident. En outre, en France, on constatait déjà dans les années 80, que 65 % des accidents impliquant des enfants avaient lieu à

proximité du domicile et 9 % aux alentours directs de l'école. Réfléchir sur un plan de déplacements scolaires ne se limite donc pas à repenser le trafic aux abords de l'école, mais également la manière de se déplacer sur le chemin de l'école.

Le PDS : un projet qui associe les enseignants, les élèves et les parents

Les PDS, pour être pleinement efficaces, vont devoir impliquer tous les acteurs concernés par la vie scolaire : les enseignants, les parents et les enfants. En effet, les enseignants sont les professionnels de l'éducation et les parents les premiers éducateurs des enfants. Sans eux, impossible de sensibiliser les jeunes à la mobilité et à la sécurité routière.

Quels liens peut-on faire entre les expériences bruxelloise, wallonne et flamande ?

La mise en place d'un projet pilote à grande échelle à Bruxelles ne s'est pas fait dans le vide (rappelons que ce sont 30 écoles bruxelloises, dont 27 de l'enseignement primaire, qui vont mettre sur pied les PDS. Cela représente environ 6% des écoles primaires de la région). Au contraire, les expériences des deux autres régions ont été analysées et les coordinateurs des PDS flamands et wallons ont été invités au comité d'accompagnement en 2005 pour expliquer leur méthodologie, leurs réussites et leurs difficultés. Quelles sont les grands enseignements qu'on a pu tirer des expériences des deux autres régions ? Premièrement, la nécessité d'avoir toujours une coordination régionale du projet pour garantir, entre autres, une homogénéité dans les critères qui définissent les PDS. Deuxièmement, l'importance d'un soutien direct aux écoles (organisation des réunions, aide à la réalisation du diagnostic, des actions, etc.). Enfin, la nécessité de développer une batterie d'incitants qui motivent les écoles : financiers, humains (des formateurs se rendent dans les écoles). Une des principales demandes qui émanent des écoles est le réaménagement de leurs abords. Si le réaménagement des abords des écoles peut figurer également sur la liste des incitants, il ne faut pas que les participants aux PDS se fixent cette modification de l'infrastructure comme objectif principal car, comme nous l'avons vu plus haut, ce n'est pas forcément aux abords des écoles que se déroulent la plupart des accidents. Les PDS visant un changement dans les habitudes de mobilité, l'aspect éducatif devra être particulièrement développé.

« Il est impossible d'envisager changer les habitudes de mobilité des plus jeunes sans leur apprendre les bons comportements à adopter en rue pour leur sécurité et celle des autres »

Contact : MarieNoelle.COLLART@ibsr.be

En pratique ? La mise en place concrète des PDS et le soutien de GREEN Belgium et de Coren aux écoles

Par Patricia Deuse (GREEN Belgium) et Amélie Grégoire (Coren ASBL, Coordination Environnement)

Le principe du plan de déplacements scolaires est de travailler en collaboration étroite avec les différents acteurs de la communauté scolaire à savoir la direction, les enseignants, et aussi et surtout les parents et les élèves. Ce projet se construit pas à pas avec la participation de tous les acteurs de l'école.

Concrètement, un **groupe de travail** est mis sur pied et constitue le moteur, le cerveau et la cheville ouvrière du PDS tout au long du processus. Les associations GREEN Belgium et Coren coordonnent les réunions, encouragent et stimulent les écoles. Elles créent également un lien entre les différents partenaires, la Région, les communes.

Dans un premier temps, les associations réalisent, avec l'école, les communes et la Police, un **diagnostic** : c'est une description de la situation existante et du contexte de mobilité des établissements scolaires. Des enquêtes peuvent être menées auprès des élèves, des enseignants et des parents pour évaluer les comportements de mobilité des familles et par la même occasion sonder leur disponibilité à changer de comportement ou à participer à des actions de mobilité.

Un état des lieux de la qualité de l'infrastructure aux abords de l'école et de l'accessibilité est également réalisé afin d'encourager d'autres modes de déplacement que la voiture et de sécuriser les déplacements des élèves vers l'école.

Ce projet se doit de s'intégrer au maximum dans des initiatives précédemment prises par l'école ou dans les plans de mobilité ou d'aménagements préexistants communaux et régionaux.

La deuxième phase consiste en l'élaboration d'un **plan d'actions**.

Le groupe de travail se réunit autant de fois que nécessaire afin de choisir les actions les mieux adaptées aux objectifs préalablement définis.

Une fois que les différents acteurs de l'école se sont mis d'accord sur des actions à mettre en place, le plan d'action est soumis pour avis à la Région ainsi qu'aux autorités communales.

Ces mesures, adaptées aux besoins de l'école sont planifiées et mises en place par le groupe de travail, avec



l'aide d'associations, des services de la commune et de la Police si nécessaire.

Les actions sont classées en 4 types: des actions de sensibilisation, de communication, d'organisation des transports et d'aménagements d'infrastructure.

Quelques **exemples d'actions** concrètes à réaliser dans les écoles :

1. **Actions de communication** : fiche d'accessibilité, panneau d'information, journal de l'école, lettres aux parents, concours sur le thème de la mobilité, site internet, stand aux fêtes de l'école
2. **Actions de sensibilisation et d'éducation à la mobilité** : Participer à la semaine de la mobilité, promotion et éducation à l'uti-

lisation des transports publics, campagne de citoyenneté, actions d'épargne de CO₂, brevet cycliste, apprendre à marcher en rue, route éducative

3. **Organisation des transports** : la mise en place d'un ramassage scolaire à vélo ou de rangs à pied, co-voiturage, patrouilleurs, voyage groupé en transport public
4. **Aménagement - infrastructure** : demande aux autorités compétentes de mettre en place des passages piétons, des aménagements divers pour une améliorer la visibilité de l'école, des trottoirs, des pistes cyclables, es panneaux de signalisation, des balisages, etc.

Ces exemples ne sont pas exhaustifs et le groupe de travail pourra faire preuve de grande imagination et de créativité afin que la mobilité devienne une réflexion pour tous et un réel projet de citoyenneté qui implique toute l'école.

A plus long terme, après la mise en place des premières actions concrètes, une **évaluation** aura lieu afin d'améliorer et d'adapter les actions de manière à les rendre plus efficaces.

Un plan de déplacements scolaires perdure dans le temps et évolue en fonction des besoins.

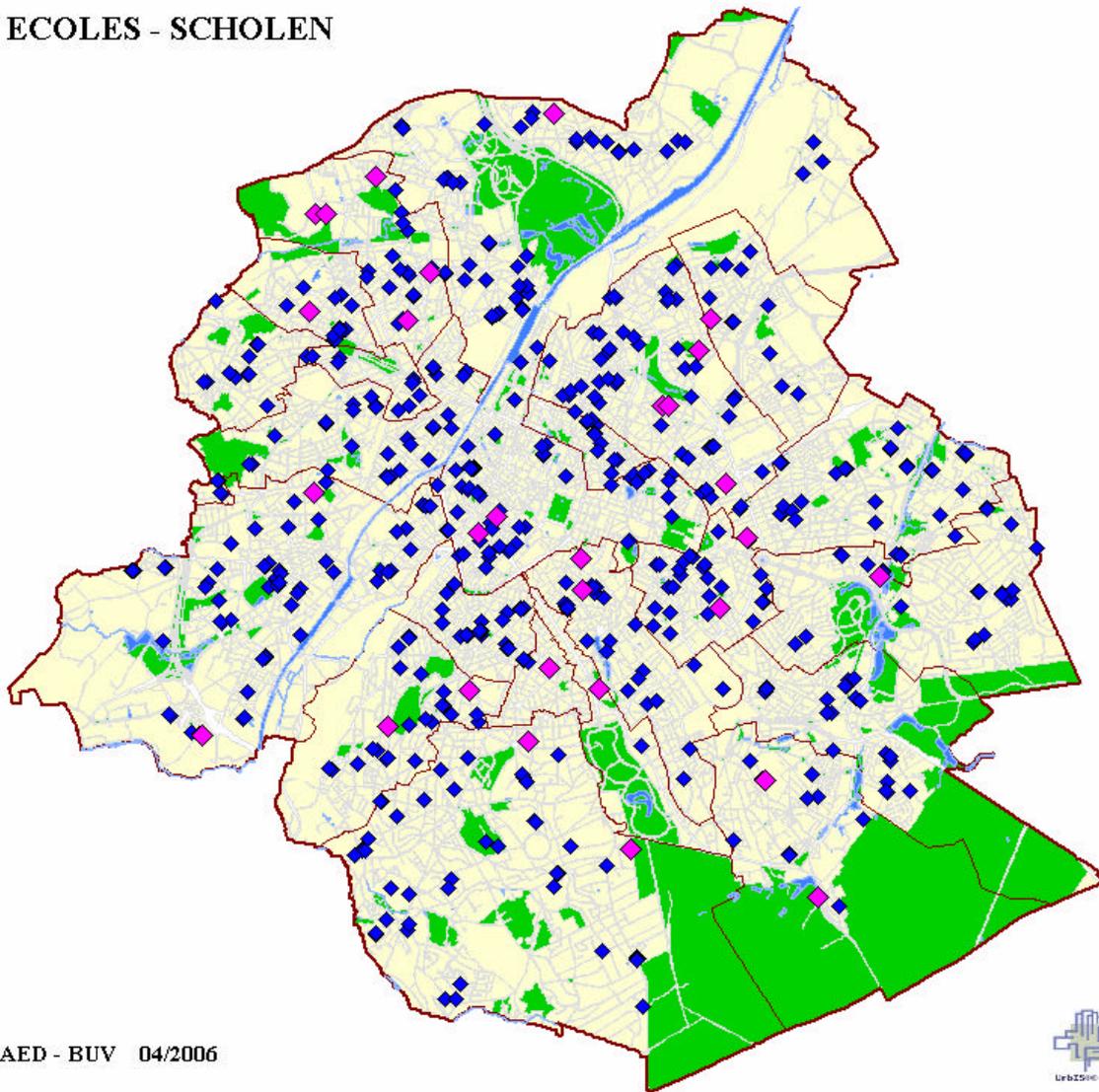
Contact :

ameliegregoire@coren.be

patricia@greenbelgium.org

jeroen@greenbelgium.org

ECOLES - SCHOLEN



AED - BUV 04/2006



Sur la carte ci-dessus, les carrés bleus représentent les écoles de la Région de Bruxelles-Capitale et les carrés violets les 30 écoles retenues dans le cadre du projet des Plans de Déplacements Scolaires (Source: AED - Direction de la Politique des Déplacements).

Dossier stationnement : le point de vue des communes

Par Erwin Debruyne (VVSG), Tom Deschutter (UVCW) et Erik Caelen (AVCB)

1. Le stationnement en tant que facteur régulateur de la mobilité

1.1. Le stationnement intégré à la politique de mobilité

Le stationnement est le volet de la mobilité qui bouleverse peut-être le plus les esprits. Bon nombre d'automobilistes préfèrent disposer d'une place juste devant leur destination. De nombreux commerçants partagent aussi cet avis. Mais les riverains le souhaitent également. Et de préférence gratuitement. Mais une offre effrénée de places de stationnement engendre une utilisation effrénée de la voiture, et ce, au détriment de la qualité de vie et de la sécurité routière dans la ville ou le centre-ville. Par conséquent, il est moins agréable d'y vivre et d'y faire du shopping. D'autre part, l'accessibilité de la ville (en voiture) doit être suffisamment préservée.

Afin de trouver un équilibre acceptable à ce niveau, la politique en matière de stationnement doit être intégrée dans la politique générale de mobilité de la ville ou de la commune. Ce n'est que par un mélange de mesures en faveur de la mobilité, parmi lesquelles des mesures relatives au stationnement, que l'on peut progresser vers un cadre de vie plus durable et agréable et une plus grande part de moyens de transport durables.

1.2. Les différentes fonctions du stationnement

Définir une politique en matière de stationnement est un exercice délicat : l'offre de stationnement doit répondre aux différents souhaits et aux diverses fonctions, tout en essayant de limiter l'utilisation effrénée de la voiture. Voici quelques importants besoins en matière de stationnement :

- les visiteurs : il peut s'agir de personnes qui se rendent en ville à des fins de loisirs, commerciales ou pour faire leurs courses. Pour certaines courses, le stationnement de courte durée ('shop & go') est recommandé ; pour le « fun shopping », c'est plutôt le stationnement de durée moyenne. Pour ces visiteurs, la distance pédestre, le prix et le confort sont très importants. Il en va de même pour le touriste, mais en général, il

Ce dossier a été présenté à l'occasion du Congrès belge de la Route, qui s'est tenu à Bruxelles du 28 au 30 septembre 2005. Vous pouvez retrouver l'ensemble des interventions du Congrès à l'adresse suivante : <http://www.congresbelgedelaroute2005.irisnet.be> (sur la page d'accueil, « Download the proceedings »).

Résumé

Le présent document examine la politique en matière de stationnement du point de vue des administrations locales. Les trois chapitres suivants seront successivement passés en revue : le stationnement en tant que facteur régulateur de la mobilité, le stationnement en tant qu'élément du paysage et enfin le cadre légal ainsi que les différents partenaires concernés par la politique en matière de stationnement. Dans le premier petit chapitre, nous expliquons brièvement que le stationnement exerce une influence importante sur la répartition modale et que, par conséquent, la politique en matière de stationnement doit être intégralement reprise dans un plan local de mobilité, un instrument entre-temps utilisé dans les villes et communes des trois régions. Le deuxième chapitre aborde la nécessité et les possibilités de mener une politique en matière de stationnement qui tient compte, d'une part, des besoins des autres usagers de la route et, d'autre part, de la nécessité d'obtenir un équilibre entre les différentes fonctions d'une rue. Le dernier chapitre traite de l'aspect réglementaire de la politique en matière de stationnement. Les compétences et les obligations des gestionnaires de voirie sont approfondies à travers les différents textes de lois (lois coordonnées du 16 mars 1968 : qui place quels panneaux de signalisation, loi du 22 février 1965 : stationnement payant, etc.).

stationne sa voiture pour une plus longue période que le visiteur ;

- les riverains : pour de nombreux riverains, disposer d'une place de stationnement constitue un élément essentiel de leur qualité résidentielle. Leurs voitures sont en tout cas présentes la nuit, ainsi que le jour aux moments où ils ne vont pas travailler ;
- les navetteurs et les travailleurs : les gens qui travaillent en ville, ou qui, par exemple à partir du parking d'une gare, font la navette vers leur lieu de travail, font du stationnement de longue durée ; pour ces personnes, la distance pédestre et le coût sont importants.

On préfère éloigner les « voitures-ventouses » du centre, où l'on privilégie le stationnement de courte ou moyenne durée. Le stationnement de longue durée et de courte durée doit être adapté au stationnement des riverains. Cela peut se faire par le biais de tarifs différents pour le stationnement payant. Mais cela n'a toutefois guère de sens dans les communes plus petites.

Utiliser les places de stationnement disponibles le plus efficacement possible pour les différentes fonctions constitue un véritable défi. En d'autres termes, il ne

faut pas toujours prévoir des places de stationnement spécifiques. Une même place de stationnement peut être utilisée pour plusieurs fonctions. Par exemple, en dehors des heures de classe, le parking d'une école peut être utilisé comme parking pour les visiteurs d'un complexe sportif ou d'un cinéma voisin. Ou le parking d'un grand centre commercial peut également servir de parking périphérique.

1.3. Le stationnement privé

La ville est le régisseur autonome de l'offre de stationnement sur le domaine public. Dans sa politique en matière de stationnement, elle doit toutefois tenir compte également du stationnement privé :

- parkings privés accessibles au public : ce sont des parkings construits et gérés par un investisseur privé. Il peut s'agir de grands parkings exerçant une influence réelle sur l'ensemble du stationnement en ville, mais aussi de places de stationnement créées par un commerçant à proximité immédiate de son magasin ;
- parking dans des immeubles de bureaux : afin de garantir l'attrait de leurs immeubles de bureaux, les promoteurs prévoient de préférence le plus grand nombre possible de places de stationnement dans ou à proximité de l'immeuble. L'avantage est que cela n'empiète pas sur l'espace public. Cependant, il convient également de trouver un équilibre à ce niveau, afin de contrer l'utilisation effrénée de la voiture et de préserver les chances des autres modes de transport ;
- garages dans les habitations : bon nombre de riverains ont un garage. Vis-à-vis de ces ri-

verains, il est difficilement défendable d'offrir le stationnement gratuit aux autres riverains qui ne disposent pas d'un garage, ou en d'autres termes qui n'ont pas investi dans la construction d'un garage. Il n'est donc pas conseillé d'offrir une carte de riverain gratuite.

Ici, la ville n'est pas le régisseur autonome, mais peut (essayer d') avoir voix au chapitre. Par exemple, par des règlements en matière d'urbanisme ou des accords contractuels avec les gestionnaires de parkings privés accessibles au public.

2. Le stationnement en tant qu'élément du paysage

La Belgique compte aujourd'hui plus de 6 millions de véhicules automoteurs. Mobile seulement 10 % de son temps, la voiture mobilise pourtant les attentions et les politiques menées tant au niveau local, régional que fédéral. L'importance de la problématique peut être mesurée dans les termes suivants: une voiture passe en moyenne 90 % du temps en stationnement et chacune d'entre elles occupe approximativement 10 m² d'emprise, les infrastructures routières représentent près de 3,5 % de la superficie du territoire belge. La part de l'espace public utilisée par la voiture est importante et les gestionnaires de voirie doivent, de par l'augmentation croissante de la motorisation des ménages belges, veiller à équilibrer la place de tous les usagers dans un espace public peu extensible.

2.1. L'espace public et sa gestion

Les pouvoirs locaux sont gestionnaires de 90 % des voiries et des espaces publics qui y sont attachés. La gestion de ces espaces implique plusieurs obligations essentielles que nous rappellerons ici :



Bruxelles invente le panneau à voyager dans le temps. Et on dira encore que la politique belge en matière de recherche et développement est à la traîne !

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



Quand les querelles communautaires déteignent sur la mobilité...

- le gestionnaire de voirie doit tout d'abord garantir la fluidité et la sécurité du trafic. Il doit, à ce titre, veiller au bon fonctionnement du système routier dans son ensemble (à l'exclusion des autoroutes) et donner un certain nombre de garanties quant à la liberté de passage des usagers. Un ensemble de questions connexes se greffent à celle de la fluidité, en termes d'attractivité économique, résidentielle ou touristique de la commune;
- le gestionnaire de la voirie doit veiller, ensuite, à la bonne gestion et à l'entretien du patrimoine routier et de ses abords;
- enfin, le gestionnaire de voirie est celui qui met en œuvre les politiques de mobilité et de stationnement. Il est ainsi chargé de veiller à la bonne transposition des objectifs de ces politiques qui permettent à la commune de gérer au mieux le trafic et la mobilité et de tendre vers une meilleure mobilité, un cadre de vie plus agréable et un environnement sauvegardé. Ces politiques comprennent notamment des objectifs de transfert modal vers les modes doux et les transports en commun.

Les obligations auxquelles doivent répondre les gestionnaires de voirie sont donc multiples et complexes. Les gestionnaires doivent, pour y faire face, trouver le meilleur équilibre entre les fonctions que doit remplir l'espace public et les usagers qui l'utilisent. Le stationnement n'est qu'une composante, elle-même multiple, de cet équilibre.

La question du rééquilibrage des fonctions de l'espace public est un débat qui n'est pas neuf mais qui a mis du temps à s'amorcer et à voir ses effets. Plusieurs tendances ont traversé les politiques de gestion de l'espace public, tendances qui correspondaient aux besoins et aux réalités de chacune des périodes durant lesquelles elles se sont mises en place. Ainsi, l'après-guerre a été fortement marqué par la création et l'aménagement des voiries à grand gabarit, les années soixante et septante ont vu les grandes percées autoroutières dans les centres urbains, alors que les aménagements de parkings en voirie rabotaient la largeur des trottoirs et que les parkings souterrains et au sein des immeubles de bureaux devenaient légion. Les années quatre-vingt et le début des années nonante voient, crise pétrolière aidant, un tassement dans la création d'infrastructures, voire des lacunes quant à l'entretien du réseau routier, alors que l'abandon à la voiture des centres urbains voit ses effets pervers apparaître. La prise de conscience survient alors. Le renouveau urbain s'amorce, la qualité des espaces publics est recherchée, non pas au détriment de la voiture, mais bien dans cette volonté d'équilibre. Si l'acuité avec laquelle se produit la prise de conscience n'est pas identique partout, elle dépend des circonstances et des qualités de l'équipement local, le gestionnaire de voirie sait par ailleurs qu'il doit faire face à une augmentation

moyenne du trafic routier de 2 % par an, qu'il doit aussi anticiper.

Les dernières évolutions dans la prise de conscience de cette impérieuse nécessité d'équilibre, consiste en la création, dans le Code de la route et le Code du gestionnaire de voirie ou encore dans les documents de planification urbanistique et d'aménagement du territoire (comme par exemple, le Cwatup), de statuts particulièrement favorables aux usagers dits faibles.

Le gestionnaire de voirie met donc en place, depuis assez fort récemment, des stratégies de gestion de la mobilité et réalise des aménagements en ayant le souci d'un partage équilibré des fonctions et de l'espace dévolu à chacun des usagers. Les aménagements visent à rétablir un meilleur équilibre entre la circulation et la vie locale. La rue doit rester le lieu où se rencontrent et interfèrent diverses fonctions, assurant ainsi la qualité des lieux de vie dans les agglomérations.

2.2. Le stationnement, l'espace public et les besoins des usagers

Le stationnement est, on l'a déjà souligné, un des usages possibles de l'espace public. Il peut être considéré comme une finalité en soit: on le retrouve alors le long des voiries et sur les places publiques, ou, à l'inverse, on le relègue en périphérie ou en souterrain, mais il peut être un outil également: on l'utilise alors pour créer des chicanes et des dévoiements pour ralentir le trafic, par exemple.

Le stationnement et l'utilisation qui en sera faite dépendra pour beaucoup des circonstances locales face auxquelles le gestionnaire de voirie est concerné, mais également des objectifs politiques qui sont donnés à son existence ou à sa fonction. Parmi les différentes options que peut prendre la commune en matière de stationnement, l'on retrouve ainsi: le fait de privilégier les résidants, l'encouragement au transfert modal, la dissuasion du stationnement de longue durée ou encore la favorisation de la rotation du stationnement. Chacune de ces options, qui découlent de choix et d'arbitrages, se matérialise en termes de réglementations et d'aménagements, et pose également les bases pour le partage judicieux des fonctions.

Ainsi, le fait de favoriser la rotation du stationnement provient de la volonté d'assurer pour les commerces et les activités centrales, une certaine disponibilité en emplacements de stationnement. Cette disponibilité ne doit pas nuire à l'attractivité de la ville qui doit pouvoir compter sur des espaces publics de qualité de manière à pouvoir favoriser le cheminement des piétons-clients.

Le partage de l'espace public est donc une question d'objectifs particuliers à l'échelle d'un quartier et d'objectifs généraux à l'échelle de la commune. Les plans communaux de mobilité ou les mobilitésconvenant constituent donc les outils de gestion de la mobilité qui sont le plus à même de déterminer quel partage de l'espace public est souhaité et le rôle que joue le stationnement au sein de celui-ci.

2.3. La mise en œuvre du partage de l'espace public: deux statuts favorables

Le gestionnaire de voirie matérialise sa vision du partage de l'espace public par la hiérarchisation et la catégorisation du réseau routier. Ce faisant, le gestionnaire choisit le trafic qui peut être admis sur une voirie et le gabarit et la vitesse qui y sont liés. Le choix du type de trafic détermine également souvent la manière dont le stationnement sera appréhendé. Il est par exemple, fréquent de préférer le stationnement en chicane le long des voiries de caractère résidentiel, afin de permettre une certaine réduction de la vitesse.

Ce sont bien souvent dans les espaces centraux que le choix d'affectation de l'espace public est le plus difficile, de par la multitude des fonctions qui s'y concentrent. Certains statuts ont été insérés dans la législation pour réglementer la circulation dans les espaces où la fonction de séjour prime sur la fonction de circulation.

Deux de ces statuts particuliers vont ici être analysés sous l'angle du stationnement: la zone résidentielle (à ne pas confondre avec le stationnement résidentiel, détaillé plus bas) et la zone 30. Nous passerons sous silence, parmi les statuts favorables aux usagers faibles, la zone piétonne, qui est aux piétons ce qu'est l'autoroute aux voitures. Ces deux statuts ne reflètent guère un quelconque partage de la voirie...

La zone résidentielle, définie dans le Règlement général sur la police de la circulation routière, se présente dans les situations où l'habitat est la fonction prépondérante (on parle de zone de rencontre lorsque des activités d'artisanat ou de commerces sont présentes), et où la densité du trafic automobile aux heures de pointe est faible. La circulation de transit, même si elle n'est pas interdite, doit être découragée. En matière de circulation lente, les piétons sont autorisés à utiliser toute la largeur de la voie publique et les conducteurs ne peuvent mettre en danger les piétons ni les gêner, au besoin ils doivent s'arrêter. Ce statut doit se matérialiser par des aménagements de façade à façade qui ne doivent pas diviser la voie en chaussée et trottoirs. Des dispositifs spéciaux (dénivellations, casse-vitesse, rétrécissements, bacs à fleurs, ...) afin de rompre les lignes droites et ainsi diminuer la vitesse des véhicules. En matière de stationnement, celui-ci est strictement interdit, sauf aux emplacements délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente, et sur lequel est reproduite la lettre "P", ainsi qu'aux endroits où un signal routier l'autorise. Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche.

La zone 30, se présente dans les situations où la fonction de séjour prévaut ou lorsque la fonction de circulation va être subordonnée à la fonction de séjour dans une ou plusieurs rues, ainsi qu'aux abords des écoles. La fonction première de la zone 30 est de ralentir le flux de la circulation. Le transit doit, en particulier, être évité. La volonté de généraliser les zones "30" a amené à la suppression de l'obligation de réduire la vitesse à 30 km/h par des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou

par d'autres aménagements de l'aspect de la rue ou par la combinaison de ces mesures. Seuls des "effets de portes" doivent encore être marqués, soit par la disposition des lieux, soit par des aménagements. Pour ce qui concerne le stationnement, aucune règle particulière n'est définie. Les règles générales du Code de la route peuvent donc s'appliquer, avec toute la souplesse que cela permet.

Ces deux exemples de statuts particulièrement favorables aux usagers vulnérables ont permis de mettre en évidence que gestion du stationnement et protection des usagers faibles peuvent faire bon ménage et qu'il n'est pas nécessaire de restreindre le stationnement pour mener une politique favorable aux usagers faibles. La gestion du stationnement restera cependant la clé pour moduler qualité de vie et accessibilité d'un quartier.

2.4. Conclusions

Le stationnement est un instrument de gestion au service de la politique de mobilité d'une ville ou d'une commune. La voiture tient une place prépondérante dans le paysage urbain et la gestion du stationnement doit faire l'objet d'arbitrages: Doit-on permettre l'accès au centre-ville aux voitures ou doit-on privilégier les zones piétonnes? Doit-on préférer les parkings souterrains ou préférer le stationnement en voirie? Toutes ces questions en reviennent à se poser celle du partage de l'espace public, de l'équilibre entre les usagers qui est souhaité. Ce partage de l'espace public doit se matérialiser dans la catégorisation et la hiérarchisation du réseau routier. Deux statuts particuliers ont été envisagés et ont mis en évidence que stationnement et partage de l'espace public sont possibles. La gestion du stationnement (stationnement payant, résidentiel, ...), en fonction d'objectifs spécifiques ou globaux, reste un élément essentiel pour une politique de mobilité efficace.

3. Le cadre légal et les différents partenaires

Tel qu'il ressort des chapitres précédents, il est évident que la mise en place de mesures de stationnement doit s'inscrire dans une politique de mobilité globale, au sein de laquelle la politique de stationnement occupe une place à part. En effet, les mesures de stationnement constituent pour les administrations communales le moyen le plus adapté pour influencer activement sur la mobilité. Par le biais de mesures de stationnement, une administration communale peut poursuivre des objectifs à deux niveaux¹, à savoir, redistribuer l'espace de stationnement entre les différents types d'usagers et influencer la répartition modale.

Ci-après, nous allons examiner de plus près de quels instruments juridiques les communes disposent pour définir une politique de stationnement. Ensuite nous analyserons quels partenaires interviennent dans l'exécution d'une politique de stationnement.

3.1. Les instruments juridiques

3.1.1. En dehors de la voie publique

La politique relative aux places de stationnement amé-

1. Dans ce contexte, voir: Karel Debaere, "Selectieve autobereikbaarheid, referaten van de studiedag Gemeentelijk verkeersbeleid", Hasselt 23/3/93.

nagées en dehors de la voie publique échappe en grande partie au contrôle des administrations communales. En effet, seul lors de la délivrance de permis tels qu'un permis de bâtir ou un permis d'environnement les communes peuvent imposer certains critères.

Par l'établissement de plans urbanistiques, les communes peuvent également mener une action proactive empêchant par exemple la construction de grands parkings dans certains quartiers.

Les communes peuvent également influencer indirectement l'offre et la demande au moyen d'un incitant fiscal: certaines communes imposent en effet un taxe pour chaque place de stationnement mise à disposition du public. Le règlement fiscal peut également reprendre des éléments visant à influencer le choix du mode de déplacement: par exemple en s'abstenant de lever des taxes pour des places de stationnement réservées aux vélos ou encore en appliquant un tarif plus favorable pour des places de stationnement utilisées par des personnes pratiquant le covoiturage etc.

En bref, afin de mener une politique durable en matière de gestion des places de stationnement aménagées en dehors de la voie publique, les communes doivent faire usage de législations tant urbanistiques que fiscales. Ces réglementations peuvent différer entre les trois Régions.

3.1.2. Sur la voie publique

Sur la voie publique, les communes disposent de différents moyens pour mettre en oeuvre une politique de stationnement. Elles peuvent réaménager l'espace public en tenant compte de la politique de stationnement. Les communes peuvent également réglementer le stationnement.

3.1.2.1. Le réaménagement de l'espace publique

Les mesures relatives à l'infrastructure permettent de donner forme à la politique de stationnement.

Les communes peuvent en effet créer des zones fermées à la circulation (par ex. des piétonniers) ou des rues à circulation restreinte (par ex. des zones résidentielles). Les places peuvent également être aménagées afin qu'elles soient inaccessibles à la circulation automobile. Le réaménagement d'une rue peut également être planifié de manière à permettre aux voitures d'y circuler mais pas d'y stationner. La largeur de la chaussée réservée à la circulation automobile est déterminante à cet égard.

Une autre manière de restreindre le stationnement consisterait à prévoir systématiquement lors de chaque réaménagement des avancées de trottoir aux endroits de traversée et aux carrefours. Également aux endroits où le code de la route impose une interdiction de stationnement, un aménagement efficace de l'espace publique pourra rendre impossible le stationnement.

Pour ce qui concerne les mesures relatives à l'infrastructure, les réglementations diffèrent entre les trois Régions.

3.1.2.2. La réglementation du stationnement

Vu que le coût du réaménagement des rues et des places est important et que les travaux relatifs à l'infrastructure sont de longue haleine, la réglementation du stationnement sur la voie publique peut constituer un remède. Contrairement aux points précédents, le code de la route demeure une compétence fédérale en la matière.

3.1.2.3. Que faut-il entendre par voie publique?

Le Code de la route ne définit pas ce qu'est la voie publique. Toutefois, selon l'article 28 de la Loi de base il faut entendre par la voie publique les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes, donc des endroits publics par opposition aux terrains privés.

- Une voie publique: selon la jurisprudence, une voie publique est une partie ou une bande de territoire (ou une liaison entre deux parties de territoire, comme par exemple un pont), qui relie deux points ou deux endroits, qui est accessible au public, qui a l'aspect d'une voirie librement accessible et qui peut être empruntée sans restriction par le public.
- Les terrains accessibles au public: aucun signe ne démontre le caractère privé de la voirie qui est également utilisée en tant que telle.
- Les terrains non publics qui sont accessibles à un certain nombre de personnes: un terrain privé sur lequel sont autorisées des personnes étrangères les unes aux autres (terrain d'une usine, d'un hôpital, d'un complexe commercial).

Pour le gestionnaire de voirie, il est important de savoir si une voie est publique ou pas. En effet, le code de la route n'est d'application que sur une voie publique.

Cela signifie que les communes peuvent uniquement adopter un règlement complémentaire par rapport à une mesure ayant trait à une voie publique et relevant de la gestion communale.

3.1.2.4. Les règlements complémentaires relatifs à la police de la circulation routière

Pour toutes les mesures comportant une interdiction, une limitation ou un ordre, les communes doivent arrêter des règlements complémentaires, conformément à l'article 2 de la Loi coordonnée du 16 mars 1968 (Loi sur la circulation routière). Les mesures en matière de stationnement sont par définition des limitations ou des interdictions et doivent donc faire l'objet d'un tel règlement. Par conséquent, les communes arrêtent un règlement complémentaire relatif aux mesures qu'elles prennent par rapport aux voies dont elles assurent la gestion ainsi que par rapport aux voies provinciales. Les communes disposent également d'un droit d'initiative concernant les voies régionales. En d'autres termes, lorsqu'une commune souhaite par exemple ins-

taurer une zone bleue dans certaines rues avoisinantes dont une ou plusieurs touchent une voie régionale, elle pourra arrêter une règlement complémentaire pour cette voie régionale pour autant que celui-ci soit soumis à la Région. La Région ne dispose pas de ce droit d'initiative par rapport aux voies communales.

3.1.2.5. Le placement de la signalisation routière

Selon l'article 13 de la Loi sur la circulation routière, le placement des signaux qui imposent une obligation ou qui marquent une interdiction incombe à l'autorité qui a pris la mesure. Au cas où la commune a fait usage de son droit d'initiative, notamment dans le cas de la zone bleue mentionné ci-dessus, les charges peuvent être supportées en tout ou en partie par la Région (article 17, § 2, de la Loi sur la circulation routière).

3.1.3. Le maintien

Mener une politique efficace en matière de stationnement n'est pas possible sans des contrôles réguliers et sans une bonne politique de poursuite.

3.2. Les partenaires

La mise en oeuvre d'une politique de stationnement représente une tâche complexe demandant à être menée à bonne fin par différents partenaires. Ci-dessous, nous donnons un aperçu des partenaires les plus importants ainsi que leurs principales compétences:

3.2.1. La Région

La Région exerce la tutelle ordinaire sur les communes. Elle fixe les conditions, notamment pour la confection de plans directeurs, de plans régionaux etc. Elle est compétente pour l'infrastructure sur les voies dont la gestion lui incombe (réaménagement du domaine public, placement de panneaux de signalisation etc.). Les Régions peuvent également subsidier les communes (conventions de mobilité, projets d'aménagement etc.)

3.2.2. Les zones de police

Les zones de police établissent un plan zonal de sécurité et un plan zonal d'action. Dans le cadre du "Fonds des amendes" elles peuvent également mener des actions complémentaires. Dans le cadre de ces plans, la police locale peut ainsi considérer le stationnement dangereux et gênant comme un phénomène à combattre prioritairement. Outre les actions de sensibilisation, elles peuvent également ajouter un volet répressif à leurs plans d'action.

3.2.3. Les Sociétés de transports en commun

Les Sociétés de transports en commun ont également une contribution à apporter au débat en matière de stationnement. Elles gèrent en effet des emplacements publics de stationnement à proximité des gares et des stations de métro. Certains agents des sociétés de transports en commun peuvent eux-mêmes réprimer certaines infractions liées au stationnement: Le stationnement sur une bande réservée aux bus, sur un site mixte et franchissable, un marquage en damier un arrêt de bus ou de tram ainsi que sur les voies du tram ou à des endroits empêchant le passage des véhicules sur rails.

3.2.4. Le Parquet

Comme exposé au point précédent, la politique de poursuite représente une partie essentielle de la politique de stationnement. Le Parquet a pour mission de définir une politique de poursuite, mais uniquement en ce qui concerne les infractions non dépenalisées liées au stationnement. De concert avec le Gouverneur, il peut également coordonner les actions des zones de police.

Contact :

erik.caelen@avcb-vsgb.be

tom.deschutter@uvcw.be

erwin.debruyne@vsvg.be

L'agenda de la Mobilité

Vous organisez un évènement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'évènements qui ne sont pas annoncés dans nos colonnes ?

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

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
30 mai - Lyon (France)	Club mobilité numéro 13 : quelle mobilité après le pétrole ?	Info : Delphine Betka Tél. : +33472047002 e-mail : betka@entpe.fr
Du 31 mai au 2 juin 2006 - Paris (France)	Mener la concertation et le débat public dans les projets de transports: méthodes et outils	Info : Ponts formation Edition http://pfe.enpc.fr
2 juni 2006 - Brussel	Bewustwording en communicatie: workshop in het kader van "Duurzaam op weg"	e-mail: sara.vandyck@mobi21.be tel. : 016/31.77.06 www.mobi21.be
8 juni 2006 - Leuven	Opstellen en gebruik van indicatoren voor duurzame mobiliteit	Info: www.mobieledonderdagen.be

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Les Plans Communaux de Mobilité (PCM) et la Convention Cadre de Mobilité.

Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait que seules les communes ayant démarré leur PCM dans le cadre de la Convention Cadre de Mobilité sont reprises dans le tableau ci-dessous. D'autres communes ont entamé leur PCM en dehors de ce cadre, comme par exemple Saint-Josse-ten-Noode (voir article en p.24).

Communes	Bureau d'étude	Signature de la Convention Cadre	Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 4	Présentation à la CRM
Anderlecht	Espaces Mobilités	26/03/2004	6/01/2004	6/05/2004	6/12/2004	/	13/10/2005
Berchem -Sainte-Agathe							
Ganshoren	Brat		12/10/2005	30/03/2006		/	
Jette	Brat	26/05/2004	28/09/2004	1/03/2005	28/03/2006	/	
Koekelberg							
Molenbeek	Aries	10/12/2003	19/02/2004	2004	30/06/2005	23/02/2006	20/04/2006
Auderghem*							
Forest							
Ixelles*							
Saint-Gilles							
Uccle	Tritel	16/07/2004	9/06/2005	24/11/2005	30/03/2006	/	
Watermael Boitsfort	Transitec	9/07/2003	1/07/2003	1/01/2004	8/09/2004	/	1/09/2005
Bruxelles							
Etterbeek	Planeco	10/12/2003	10/11/2004	7/10/2005			
Evere	Agora	2/12/2003	3/06/2004	25/11/2004	23/02/2006	/	
Saint-Josse-ten-Noode							
Schaerbeek*	Planeco						
Woluwe-Saint-Lambert							
Woluwe-Saint-Pierre							

Source : AED (Ch. Heine - Ph. Barette)

*en cours de procédure pour la signature de la convention cadre

Date Phase : Date du comité d'accompagnement

Comme ce tableau en atteste, à ce jour, 8 communes bruxelloises ont démarré les travaux d'élaboration de leur PCM, une neuvième vient de désigner le bureau d'étude qui sera chargé de l'analyse. La plupart de ces communes ont déjà réalisé les phases 1, 2 et 3 mais seule la commune de Molenbeek-Saint-Jean a parachevé le travail avec une quatrième phase visant la consultation finale et l'approbation du PCM. Pour rappel, le PCM s'inspire du PCD et intègre les objectifs et/ou obligations contenues dans le PRD, le PRAS, le Plan IRIS, le Plan Bruit et le projet de Plan Air. La phase 1 concerne l'état des lieux, le diagnostic et la définition des objectifs, la phase 2 aborde l'élaboration de plusieurs scénarios (dont un scénario « mobilité durable ») et la phase 3 est relative au plan d'action.

Le Moniteur de la Mobilité vous proposera dans un prochain numéro une analyse plus détaillée des PCM.

Colloque « vélo et commune » - 7 mars 2006

« Planifier le trafic vélo, c'est l'encourager »

Par **Pierre-Jean Bertrand (AED)**

Ce colloque était destiné à rassembler les spécialistes vélos des communes, des associations spécialisées, des zones de police et des administrations régionales pour faire le point sur les réalisations en cours et échanger les bonnes pratiques dans le cadre de la mise en oeuvre du Plan Directeur Vélo 2005-2009. Plus de 80 personnes ont assisté aux séances plénières et aux ateliers dans une ambiance studieuse.

Le vélo n'y est pas en berne...

Dans la matinée, nous avons eu l'honneur d'accueillir Oskar Balsiger de Berne, considéré comme l'un de précurseurs du mouvement du retour en ville du vélo comme mode de déplacement à part entière.

Par des exemples très concrets, il nous a montré comment introduire le vélo dans la circulation en ville, y compris avec l'épineux problème des carrefours. Leçon à retenir : il faut toujours évaluer et observer les aménagements et leur usage pour pouvoir y apporter des adaptations en toute ouverture d'esprit. A l'heure actuelle cette phase existe peu dans nos réalisations.

Il faut rappeler que s'il n'y a pas beaucoup de cyclistes à certains endroits, c'est souvent parce que les conditions de déplacement ne sont pas satisfaisantes, d'où le titre de l'intervention : "planifier le trafic vélo, c'est l'encourager".

Des aménagements de qualité

La deuxième partie de la matinée a été consacrée à un sujet qui tient fort à cœur tous les cyclistes; c'est l'utilisation de l'asphalte dans le maximum d'aménagements.

Monsieur Patrick d'Haese, Directeur du Fietsersbond a montré à travers de nombreuses images, l'inconfort de très nombreux aménagements normalement destinés aux cyclistes : bordures infranchissables, revêtement en dalles ou pavés, etc.

Il nous rappelle qu'il ne s'agit pas d'un caprice des cyclistes, mais d'un problème de sécurité.

En effet, tous ces aménagements non pensés pour le cycliste entraînent des risques de chute, de maux de dos, de détérioration du vélo (voiler la route, détériorer le système d'éclairage, crever des pneus, etc.)

Après le diagnostic, Monsieur Tony De Jonghe, de Benelux-Bitume a présenté, en réponse constructive,

les mille manières d'utiliser l'asphalte en tenant compte du type d'asphalte et des couleurs.

On espère que les aménageurs de voirie ont bien compris que le cycliste est un usager à part entière et qu'il doit être respecté autant que les automobilistes dans le

soin qu'on apporte aux revêtements des aménagements.

L'AED a profité de cette occasion pour montrer des réalisations en voiries régionales, création de SAS, de pistes cyclables, de bandes suggérées en chevrons et d'aménagement de SUL sur les itinéraires cyclables régionaux.

Dans le Moniteur de la Mobilité 8/2005, vous avez pu découvrir la présentation des résultats de l'observatoire du vélo. Il ressort clairement de ces résultats que les aménagements, dès qu'ils sont réalisés, font augmenter le nombre de cyclistes.

Une commission communale de cyclistes

Sous le titre "Vite et bien pour octobre 2006", le Président du GRACQ nous rappelle que la commune joue également un rôle clef dans le développement du vélo dans notre Région.

Une commission communale de cyclistes est un atout indispensable pour mettre en oeuvre une politique locale qui corresponde vraiment aux besoins. Un ou deux itinéraires cyclables communaux, des parkings vélos, l'entretien de pistes existantes, "dring dring", le brevet cycliste dans les écoles, une commission vélo... tout cela peut être réalisé avant le 8 octobre 2006 !

La pratique des ateliers et des ateliers en pratique

Des ateliers, on retiendra **quatre thèmes essentiels** :

1. le vol des vélos avec un exposé remarquable de Luc Coveliers que vous pouvez retrouver dans le Moniteur de la Mobilité de février 2006, d'où il ressort qu'il faut absolument coordonner la prévention et la façon dont on traite un dossier de vol avec entre autre la création d'un dépôt central pour toutes les communes;



Séance de travail en atelier (AED)

2. les vélos et les bandes bus et sites franchissables ouverts aux vélos qui a fait l'objet d'un exposé de Miguel Vertriest de l'IBSR, et qui fera l'objet d'une des plaquettes du vade-mecum vélo, vu l'importance du sujet. Les plans communaux de mobilité aboutiront souvent à la nécessité, sur un même axe, de favoriser les transports publics et le vélo;

3. les plans de déplacements d'entreprises, atelier présenté par la cellule DPE et Pro Velo, nous

a rappelé que le potentiel est énorme surtout au moment où l'on passe à la rédaction des plans de déplacements d'entreprises (actions à promouvoir). Les participants au colloque ont tous reçu la brochure "A vélo au boulot" qui est disponible à la Direction de la Politique des Déplacements (pjbertrand@mrbc.irisnet.be) et qui est un outil efficace pour

aider quelqu'un à se mettre au vélo pour ses déplacements domicile-travail;

4. vélo et commerce : cet atelier a permis de bien informer sur

vez toujours contacter le GRACQ pour avoir plus de détails.

Et ainsi, le deuxième colloque se clôture avec pleins de chantiers ouverts et un encouragement pour tous en voyant tout ce qui se réalise. Le mot de la fin est prononcé par Alain Vandenplas qui représentait le Ministre Pascal Smet.

Peut-être que d'ici mars 2007, vous aurez, vous aussi, réalisé des

actions dont vous voulez partager les résultats avec d'autres ... n'hésitez pas à prendre contact avec Monsieur P-J Bertrand pour le prochain colloque.

Vous pouvez retrouver tous les exposés sur le site www.velo.irisnet.be

Contact :
pjbertrand@mrbc.irisnet.be



La séance plénière et les orateurs à la tribune (AED)

l'opération de promotion de l'usage du vélo pour faire les courses. Cette opération est très importante pour revaloriser le commerce de proximité, ranimer la convivialité des lieux publics et favoriser l'exercice physique pendant les plages d'activités obligatoires comme les courses. Cette opération aura lieu durant le mois de septembre 2006 dans six communes. Vous pou-

La participation au service de la mobilité

Par Camille Thiry (IEB)

Inter-Environnement Bruxelles présente le résultat de la participation menée avec les habitants d'Anderlecht, Evere et Jette autour des Plans Communaux de Mobilité.

Pendant deux ans, le BRAL et Inter-Environnement Bruxelles ont mené, en collaboration avec les communes de Anderlecht, Evere et Jette et trois bureaux d'études, un projet de participation ci-

toyenne autour des Plans Communaux de Mobilité.

Ce projet nous a permis de tester différents moyens d'impliquer la population dans la construction d'une politique communale de mobilité durable.



La participation en action (source : IEB)

Nos conclusions...

L'intérêt de la participation citoyenne se situe à plusieurs niveaux:

- Une meilleure relation entre l'autorité politique et ses citoyens. Ceux-ci sont entendus, se sentent concernés et voient leurs remarques/suggestions/questions prises en compte. Ils comprennent mieux les objectifs poursuivis par la Commune et les objectifs de mobilité durable.

- Un échange structuré entre les riverains, commerçants, usagers. Ceci permet un débat d'idées, un échange d'expériences, une sensibilisation aux autres comportements de mobilité. Les citoyens intègrent la nécessité et la difficulté de mêler les différentes visions de la mobilité en présence.

- Une amélioration qualitative du projet suite aux questions, remarques, avis et suggestions des citoyens.

Impliquer davantage les riverains dès l'élaboration d'un projet ? Une piste intéressante à suivre à Bruxelles ! Cette implication peut revêtir différentes formes, du moment que les règles du jeu « participatif » sont respectées. Imagination et simplicité, outils adaptés, volonté politique... A vous de jouer !

Cela vous intéresse ?

Pour diffuser les outils et acquis développés lors du projet, nous avons tenté de répondre concrètement aux questions : quelle est l'utilité d'un processus participatif ? Comment et quand l'appliquer ? Que signifie concrètement « participation » ? Nous avons donc rédigé une brochure « la participation au service de la mobilité ». Cette brochure est destinée aux politiques, urbanistes, architectes, conseillers en mobilité, administrations... Vous y trouverez quelques réflexions pratiques sur le sujet de la participation citoyenne (définition de

différents niveaux, règles du « jeu »), ainsi qu'une boîte à outil.



Pour recevoir notre brochure «La participation au service de la mobilité», veuillez nous contacter au 01/223 01 01 ou camille.thiry@ieb.be

Le Maillage Vert régional, un moyen de favoriser la mobilité douce en Région de Bruxelles-Capitale

Par **Rachelle Rubert (IBGE)**

Le Maillage Vert et Bleu régional

En milieu urbain, les espaces verts offrent d'intéressantes opportunités pour le développement d'une mobilité douce sécurisée et séparée du trafic routier.

L'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) a donc conçu un réseau principalement pour piétons et cyclistes empruntant au maximum les espaces verts de la ville et dont la vocation première est la détente et le loisir : le Maillage Vert régional.

Ce réseau multifonctionnel vise simultanément à favoriser la récréation et la mobilité, accroître la biodiversité et améliorer les paysages urbains.

Le Maillage Bleu est étroitement lié au Maillage Vert auquel il contribue. Ses objectifs consistent à faire s'écouler les eaux propres par le réseau hydrographique de surface tout en s'assurant de la qualité de l'eau ; à améliorer le rôle récréatif et paysager des cours d'eau ; et à développer la richesse écologique des rivières, des berges et des milieux humides.

Le Maillage Vert et Bleu est inscrit dans le Plan Régio-

nal de Développement (PRD) et contribue dès lors à l'évolution urbanistique de Bruxelles. Le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS) a réservé autant que possible les espaces nécessaires à sa réalisation.

La Promenade Verte régionale

La Promenade Verte fait partie intégrante du Maillage Vert. C'est un parcours paysager périphérique en boucle, de 63 km, reliant les espaces verts naturels et semi-naturels de seconde couronne.

La Promenade Verte est en cours d'étude et d'aménagement par l'IBGE. Son tracé devant servir d'axe structurant aux itinéraires de promenades plus locales, les aménagements visent principalement à la sécuriser et la rendre plus lisible et praticable. Ils tiennent compte également des différents objectifs du Maillage Vert et Bleu, tout en s'adaptant aux différents sites traversés pour préserver leurs qualités historiques, paysagères et écologiques. Un maximum d'accessibilité est aussi à assurer aux Personnes à Mobilité Réduite.

L'aménagement des 63 km de la Promenade Verte étant un travail de longue haleine, l'IBGE doit faire des choix parmi les sites locaux à prendre en charge.



Source: IBGE

La priorité est donnée aux espaces verts, aux sites pour lesquels l'IBGE a la maîtrise foncière, aux voiries faisant la connexion entre une enfilade d'espaces verts, ...

La dimension régionale de la Promenade Verte nécessite la collaboration des autres acteurs urbains (Communes, Administration de l'Équipement et des Déplacements, ...) pour sa réalisation. Pour arriver à un résultat cohérent sur tout son parcours, l'IBGE leur fournit un dossier d'esquisses afin que ceux-ci puissent intégrer le passage de la Promenade Verte dans leurs futurs projets.

Plusieurs sites ont déjà été aménagés par l'IBGE : la rue Engeland le long des réserves naturelles de Kinsendael et Kriekenput à Uccle, le chemin des Silex à Watermael-Boitsfort, la mise en place de passerelles et d'un éclairage sur la promenade du chemin de fer Bruxelles-Tervueren entre Auderghem et Woluwe-Saint-Pierre, la mise à ciel ouvert de la Woluwe à Woluwe-

Saint-Lambert, la rue des Poulets au parc de la Pède à Anderlecht, etc.

La drève de Pinnebeek en forêt de Soignes est en cours d'aménagement.

Plusieurs chantiers sont prévus en 2006-2007 : le Keyenbempt et le plateau Engeland à Uccle, la prolongation de la promenade du chemin de fer Bruxelles-Tervueren jusqu'à la station Delta à Auderghem et le réaménagement de ses accès, le parc Walckiers à Schaerbeek, la peupleraie Nestor Martin à Ganshoren, le Zavelenberg à Berchem-Saint-Agathe, la sécurisation des traversées de voiries jugées dangereuses.

Balisage de la Promenade Verte

L'IBGE a développé une charte de balisage directionnel pour l'ensemble des promenades piétonnes et cyclables en Région de Bruxelles-Capitale. Celle-ci comprend une gamme de mobilier et des pictogrammes spécifiques.

Les pictogrammes permettront d'identifier la distance des promenades par un jeu de couleurs et les utilisateurs pour lesquels elles ont été aménagées :

- bleu : promenade interrégionale qui traverse toute la Région de Bruxelles-Capitale pour rejoindre d'autres régions ou pays;



- vert : promenade de longue distance en RBC (Promenade Verte, ...);



- orange : promenade locale de courte distance en RBC (promenades communales, ...).



Ainsi dès qu'une section de la Promenade Verte aura atteint un niveau suffisant de qualité et de praticabilité, même si la perfection n'est pas atteinte, la lisibilité du tracé sera assurée par ce balisage.

Conclusion

Afin d'améliorer et de rendre lisible la Promenade Verte, l'IBGE réalisera le balisage de l'entièreté du parcours pour 2009 avec l'aménagement d'un maximum de sites jugés prioritaires.

Toutefois la mise en œuvre de la Promenade Verte en particulier, et du Maillage Vert en général, ne pourra se concrétiser qu'avec l'action des différents acteurs urbains concernés mais également avec celle des habitants. En effet, chacun peut créer un coin de nature : égayer façades, toitures, balcons et terrasses, planter des arbres dans les jardins,... Ce sont autant de moyens qui contribuent à embellir la ville et favorisent la biodiversité.

Contact : rru@ibgebim.be

Dépénalisation des infractions liées au stationnement. Cette fois-ci, c'est peut-être la bonne.

Par Erik Caelen (AVCB)

L'Arrêté d'exécution tant attendu, portant sur la dépénalisation de certaines infractions liées au stationnement, est paru de manière presque inaperçue au Moniteur Belge du 27 mars 2006. L'arrêté d'exécution (l'AR du 22 mars 2006) stipule qu'à partir du 31 mars 2006, le stationnement à durée limitée, le stationnement payant et le stationnement sur les emplacements réservés aux riverains ne sont pas sanctionnés pénalement, sauf le stationnement alterné semi-mensuel, la limitation du stationnement de longue durée et la fraude avec le disque de stationnement.

Cette nouvelle formulation des infractions dépénalisées a vu le jour à la demande des associations de villes et communes. L'ancienne définition des infractions dépénalisées n'était en effet pas sans faille et laissait tout de même le champ libre aux interprétations. Le but du législateur était de dépénaliser uniquement le stationnement réservé aux riverains, le stationnement payant et le stationnement en zone bleue. À la lecture de l'ancienne disposition légale, certains ont estimé que l'article 27 était entièrement dépénalisé, et donc également le stationnement de plus de 8 heures consécutives de camions en agglomération, le stationnement de plus de 3 heures consécutives de véhicules publicitaires et le stationnement de plus de 24 heures consécutives d'un véhicule hors d'état de circuler. D'autres encore, dont les magistrats du Parquet, ont estimé que non seulement l'article 27 était dépénalisé, mais aussi le stationnement alterné semi-mensuel ainsi que toutes les infractions relatives au non-respect des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement, pour autant qu'une limitation de la durée du stationnement soit instaurée par un panneau additionnel.

Sur le terrain, cette large interprétation posait de nombreux problèmes aux administrations communales et aux services de police. Par exemple, un véhicule stationné sur une zone de chargement et déchargement ne

pouvait pas être puni pénalement. D'autre part, le véhicule ne pouvait pas être enlevé par le steward communal, parce que ce dernier n'est pas une personne qualifiée.

La modification de la loi met un terme à cette interprétation. Nous avons également appris de source sûre que le Parquet va envoyer une circulaire aux services de police pour leur signaler que les infractions suivantes ne seront plus poursuivies parce qu'elles ont été dépénalisées :

- le stationnement sur un emplacement réservé aux riverains ;
- le stationnement dans une zone bleue ou sur des emplacements où une réglementation de zone bleue est applicable ;
- le stationnement payant ;
- le stationnement sur des emplacements pourvus de panneaux E9 à condition qu'un panneau additionnel ou un écriteau limite la durée du stationnement (par exemple, le panneau "P", stationnement autorisé, avec le panneau additionnel "max. 30 minutes").



Toutes ces perturbations auraient peut-être pu être évitées si tous les partenaires, et donc également les villes et communes, s'étaient réunis dès le début autour d'une table lorsque ces textes de loi ont été préparés ! Un homme averti?

Contact : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Les transports durables, une priorité de la politique européenne.

Découpler croissance des transports et croissance économique

Par **Jean-Michel RENIERS**
(AVCB)

Source : Inforegio n°18 « Les transports, un axe moteur du développement régional », Décembre 2005, Communautés européennes

S'il est un secteur étroitement lié à la politique européenne, c'est bien celui des transports. Et les chiffres ne nous trompent pas : l'intervention du Fonds européen de développement régional (FEDER) et du Fonds de cohésion s'élève à près de 60 milliards d'euros entre 1994 et 2006 (dont 35 milliards engagés pour la période 2000-2006).

Les transports représentent un axe moteur de l'activité et de la cohésion économique européenne. Ils favorisent l'installation d'entreprises, le rayonnement des pôles d'excellence ou encore le tourisme et, partant, la croissance économique et l'emploi. Mais pas seulement. Les transports participent aussi de la cohésion territoriale européenne. Ils constituent un maillon essentiel de la vie sociale, une condition de qualité de la vie et du travail tant dans les villes et leurs quartiers qu'en zones rurales.

L'élargissement européen et la nouvelle politique de voisinage de l'UE mais aussi les besoins grandissants « de Monsieur-tout-le-monde » en matière de mobilité vont inévitablement engendrer des besoins croissant en transports au cours des prochaines années... et pour autant, l'enjeu n'est pas de simplement ajouter des kilomètres aux kilomètres. Les transports sont à la croisée des chemins du développement durable. Ils doivent s'inscrire dans une approche globale tenant compte de l'impact réel des investissements en termes de création et de maintien d'activités et d'emplois locaux, de développement équilibré et polycentrique du territoire, de réduction des nuisances pour l'environnement naturel et humain.



Canal modernisé près de Coevorden (P-B) (Source : Commission européenne)

Face à la pollution et à la congestion liées au trafic routier, il y a lieu de privilégier l'intermodalité, de promouvoir les transports publics, de favoriser l'économie et la diversification des sources d'énergie, d'encourager les technologies de transport propres, de soutenir la recherche, le développement et l'innovation. Bref, de laisser la voie à la « mobilité durable ».

Un diagnostic inquiétant

Un réseau performant d'infrastructures de transport est essentiel au bon fonctionnement de la société et de l'économie. Il permet la libre circulation des biens, des services et des personnes et favorise les communications inter- et intrarégionales. Il assure également la mobilité indispensable au travail, aux études, aux loisirs. Investir dans les transports est donc depuis longtemps une priorité des politiques structurelles et de cohésion de l'UE.

Cependant, les transports ont également une forte influence sur la santé et l'environnement (changement climatique, pollution de l'air, bruit, occupation du sol, perturbation des habitats naturels,

etc.). Par ailleurs, les accidents de la circulation sont toujours une cause importante de décès.

Au-delà des pertes économiques qu'ils engendrent, ces problèmes posent également la question – essentielle – de la durabilité. Les tendances du développement des transports montrent que le « laisser faire » dans les habitudes et les politiques de transport a vécu.

La croissance des transports va se poursuivre. En ce qui concerne le transport des personnes, le facteur déterminant est le degré d'utilisation de la voiture. Même si le niveau de motorisation est appelé à se stabiliser dans la plupart des pays de l'Union européenne, ce ne sera pas le cas avant longtemps dans les nouveaux États membres. D'ici à 2010, l'Union élargie verra son parc de véhicules augmenter sensiblement. Concernant le transport des marchandises, la croissance et les caractéristiques des économies modernes (comme le travail « juste à temps » ou à « flux tendus ») accroissent le fret. On s'attend d'ici à 2010 que la circulation des poids lourds augmente à elle seule de près de 50 % par rapport à son niveau de 1998.

*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
Alain Gosset	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

Les taux de croissance étant plus élevés pour le transport routier et le transport aérien, le déséquilibre dans la répartition des modes de transport va s'accroître, ce qui va provoquer une augmentation de la consommation de carburant, des nuisances sonores et de la proportion du foncier consacrée aux infrastructures de transport.

Ce diagnostic n'est pas propre à l'Union européenne; il vaut aussi pour presque toutes les économies développées. Même si les mesures prises pour pallier les effets négatifs de l'accroissement des transports se font plus nombreuses, on ne peut à la fois satisfaire l'exigence de durabilité environnementale et les besoins accrus des transports sans un changement des habitudes et une réorientation des politiques. Ainsi, le principe de durabilité environnementale devrait être pris en compte pour toute aide

communautaire intervenant dans le cadre de la politique de cohésion.

Le tournant de Göteborg

Tout en réaffirmant l'importance du développement durable dûment inscrit dans les traités comme objectif fondamental de l'Union, le Conseil européen de Göteborg en mai 2001 a ajouté la durabilité environnementale comme nouvelle dimension de la stratégie de Lisbonne pour la compétitivité et l'emploi. Il a également appelé à une politique des transports durables, qui s'attaque à l'augmentation du trafic routier et des niveaux de congestion, au bruit et à la pollution, en encourageant l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement ainsi que l'intégration des coûts sociaux et environnementaux dans les prix. Dans ce contexte, les transports durables sont devenus l'un des quatre piliers de la stratégie communautaire de

développement durable. À terme, découpler croissance des transports et croissance économique est un objectif clé de la politique européenne des transports.

Le développement d'un système de transport durable nécessite non seulement des investissements dans des infrastructures nouvelles, mais aussi des investissements qui rendront les infrastructures existantes plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement. Le transport durable requiert donc la conjugaison de nombreuses politiques, y compris l'adoption d'instruments réglementaires (par exemple, une confrontation accrue des usagers des transports avec des prix «réels», qui prennent en compte les impacts négatifs externes, notamment en matière d'effet de serre). Il touche notamment des domaines étroitement liés à la politique régionale (la gestion du développement urbain, par exemple).

Ainsi donc, une politique régionale axée sur la cohésion économique et sociale devrait prendre en compte la durabilité environnementale des nouvelles infrastructures à financer, notamment celles qui peuvent amorcer un transfert de mode de transport; appuyer les opérations qui visent à améliorer les infrastructures de transport existantes, comme les «systèmes de transport intelligents» (L'expression «systèmes de transport intelligents» (STI) désigne une vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans avoir nécessairement à modifier matériellement l'infrastructure existante), l'interopérabilité et l'intermodalité; mettre l'accent sur les transports urbains durables; développer des infrastructures principalement là où des plans, des mesures ou des conditions existent pour stimuler la croissance économique.

En même temps, mettre en place un système de transport environnementalement durable est un processus long. Dans son livre blanc sur les transports («La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM (2001) 370), la Commission européenne s'est fixé un horizon à trente ans. Les premières mesures pour atteindre ses objectifs devraient toutefois être mises en œuvre immédiatement. La Commission a ainsi insisté sur le besoin de prendre des initiatives politiques plus volontaristes pour limiter les effets négatifs de la croissance des transports. Elle propose notamment trois séries d'actions: a) encourager le transfert du transport routier vers des modes de transport ayant moins d'impacts néfastes sur l'environnement; b) mettre en place des infrastructures influant à la baisse sur la demande de transport et visant une situation où le prix payé par l'utilisateur reflète l'intégralité des coûts sociaux; c) favoriser les ac-

tions visant à améliorer l'environnement urbain et l'aménagement du territoire.

Les actions en faveur des transports durables au cours de la période 2000-2006

Les orientations adoptées par la Commission, conformément aux dispositions générales des Fonds structurels pour la période 2000-2006 (Article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1260/1999 du Conseil), recommandent aux États membres d'intégrer les projets de transport cofinancés par l'Union européenne dans des stratégies cohérentes, tournées vers des systèmes de transports durables.

Ainsi, l'une des quatre recommandations prioritaires de la Commission en 1999 en matière de transports pour la période de programmation actuelle concerne la durabilité. Elle consiste à la fois à chercher à réduire les effets néfastes des transports et à favoriser l'utilisation de modes de transport plus soutenables. Les programmes de développement régional, en particulier, devraient respecter l'engagement de l'Union européenne à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui exige des efforts parti-

ropéen de Göteborg, et la Commission a proposé de prendre en compte autant que possible ces orientations révisées lors de l'évaluation à mi-parcours des programmes. La mise en œuvre de ces orientations révisées et des actions prioritaires proposées nécessite cependant des délais qui dépassent l'échéance de la période de programmation actuelle si l'on veut qu'elles aient un impact relativement important eu égard aux objectifs de Göteborg.

Selon les données disponibles, on observe dans les programmes des régions relevant de l'objectif n° 1 que le secteur routier continue d'absorber plus de la moitié du montant des investissements prévus pour les infrastructures de transport. Dans les régions de l'objectif n° 2, ce secteur demeure également le plus important en termes financiers, mais dans une moindre proportion (42 %). Quant aux modes de transport considérés comme moins néfastes pour le développement durable, ils mobilisent environ 40 % des ressources programmées de l'objectif n° 1, contre 57 % de celles de l'objectif n° 2.

Ces chiffres montrent que dans les régions de l'objectif n° 2 prédominent les investissements dans des secteurs autres que la route ou les aéroports. Dans les régions de l'objectif n° 1, par contre, ces deux secteurs représentent ensemble 40 % du total, soit un résultat en deçà de l'équilibre désiré. Quant au développement des systèmes de transport intelligents qui favorisent une gestion efficace des flux de circulation, les investissements programmés atteignent 114 millions d'euros.

De toute évidence, les problèmes d'accessibilité dus à l'éloignement de la majorité des régions de l'objectif n° 1 ainsi que l'arrivée des nouveaux États membres sont à l'origine de cette tendance forte à investir dans le développement des réseaux routiers, directement responsables des émissions de gaz à effet de serre.

L'adhésion des dix nouveaux pays



A Hasselt, les transports en commun sont gratuits depuis 1997
(Source: Commission européenne)

culiers pour les transports routiers et aériens. La poursuite de ces objectifs est toutefois de la responsabilité exclusive des États membres.

La révision de ces orientations en 2003 intègre les principes de base de la stratégie de développement durable adoptée par le Conseil eu-

n'a pas été un facteur déterminant dans ce scénario, mais il a contribué à la situation actuelle. Dans ces pays, bien que par le passé le rail ait été favorisé par rapport à la route, la tendance s'est inversée parallèlement au passage à une économie de marché. Le transport des marchandises s'est rapidement reporté du rail à la route. La croissance du transport privé, qui exige de plus grandes possibilités de circuler afin de satisfaire les nouveaux besoins induits par la transformation de la situation économique, a considérablement augmenté la demande de transport routier.

De façon générale, les programmes d'infrastructures de la période actuelle reflètent une continuité de la tendance observée depuis dix ans dans la répartition des modes de transport. Les investissements en infrastructures se sont concentrés principalement dans le secteur routier.

Malgré cette prédominance des investissements routiers, incontestablement nécessaires pour améliorer l'accessibilité des régions les moins développées, les exemples de bonnes pratiques contenus dans les programmes 2000-2006 en matière de transports écologiquement soutenables sont nombreux, en particulier dans le domaine des transports publics.

Cette analyse vaut pour la programmation à son stade actuel. Certains ajustements pourraient intervenir à mesure que la stratégie définie à Göteborg est transposée dans les programmes. De même, dans les pays de la cohésion (Grèce, Espagne, Portugal et, depuis mai 2004, République tchèque, Estonie, Chypre, Lettonie, Lituanie, Hongrie, Malte, Pologne, Slovaquie), le scénario décrit plus haut serait sans doute différent en tenant compte des investissements considérables réalisés dans les secteurs ferroviaire et por-

taire grâce à l'appui financier du Fonds de cohésion.

Il reste que, indépendamment des



Le tramway de Wolverhampton (Royaume-Uni) s'inscrit dans une opération de rénovation urbaine (Source : Commission européenne)

résultats atteints à la fin de la présente période, les fonds européens doivent se recentrer sur les objectifs stratégiques de la politique de l'UE afin de privilégier la durabilité comme l'un des éléments inhérents à la valeur ajoutée communautaire. C'est cette approche qui devrait nous guider dans la définition des orientations futures.

Perspectives pour l'après 2006

Les propositions de réforme de la politique de cohésion au-delà de 2007, tant sur le plan des règlements que sur celui des orientations stratégiques, considèrent qu'une condition préalable à la croissance et à l'emploi est d'assurer l'accès des entreprises à des infrastructures de transport adéquates. Des infrastructures modernes, intégrant les critères de la durabilité environnementale, sont un important facteur d'attractivité régionale.

Pour maximiser les avantages tirés des investissements de transport, l'aide des Fonds structurels et de cohésion devrait obéir à un certain nombre de principes.

Premièrement, il s'agirait d'utiliser des critères objectifs pour déterminer le niveau et la nature des investissements en infrastructures à envisager. Leurs retombées potentielles devraient par exemple être mesurées en fonction du niveau de développement, du type d'activités

économiques, de la densité des infrastructures ou du degré de congestion de la région concernée.

De même, pour déterminer les effets sociaux, il conviendrait d'effectuer un calcul exact des implications environnementales du projet.

Deuxièmement, il y a lieu de respecter le plus possible le principe de durabilité environnementale, conformément au contenu du livre blanc. Réduire la domination du transport routier en Europe en favorisant d'autres modes de transport

ainsi que le transport combiné devrait être une préoccupation majeure.

Troisièmement, les régions relevant de l'objectif «Convergence» devraient faire l'objet d'une attention particulière en vue de moderniser leur réseau ferroviaire selon des tronçons prioritaires soigneusement sélectionnés, de façon à assurer leur interopérabilité dans le cadre de l'ERTMS (European Rail Traffic Management System/système de gestion du trafic ferroviaire européen).

Quatrièmement, les investissements en infrastructures de transport devraient s'accompagner d'une gestion adéquate de la circulation, avec une attention particulière pour la sécurité, conformément aux normes nationales et communautaires. Les stratégies nationales et régionales devraient prendre en compte le besoin d'atteindre une répartition des modes de transport plus équilibrée et plus écologique, qui concilie besoins économiques et besoins environnementaux. Ces stratégies devraient également intégrer les systèmes de transport intelligents et les plateformes multimodales et adopter en particulier les technologies ERTMS et Sesame (système européen unique de gestion du trafic aérien).

Info : http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_fr.htm

Intermodalité, interopérabilité: deux clés pour des transports durables

Le «livre blanc sur la politique européenne des transports » a tracé la voie d'un rééquilibrage des modes de transport en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement.

Le besoin de mobilité dans l'Union s'accroît beaucoup plus vite que la capacité des infrastructures, avec pour conséquence, de plus en plus, la congestion du trafic sur les grands axes routiers et ferroviaires, dans les villes et dans le ciel, tandis que les connexions avec les régions périphériques restent insuffisantes. Deuxième effet pervers: si aucune mesure d'envergure n'est mise en œuvre rapidement, la croissance prévue du trafic profitera essentiellement à la route, au détriment de modes de transport plus respectueux de l'environnement comme le rail ou le transport maritime à courte distance. Comment répondre efficacement au besoin de mobilité tout en limitant les inconvénients liés au transport? Face à ce dilemme, le «livre blanc sur la politique européenne des transports» (2001) a tracé la voie d'un rééquilibrage, à l'horizon 2010, des modes de transport en faveur de ceux qui sont les plus respectueux de l'environnement. Cet objectif représente la contribution la plus tangible que la Commission peut apporter au développement durable, au respect du protocole de Kyoto et à la sécurité d'approvisionnement énergétique de l'Union. Cela passe par une réduction significative de la consommation d'énergies fossiles qui se traduira aussi par une diminution des émissions de CO₂, dont 28 % sont imputables aux transports.



Source : Commission européenne

Intermodalité. Dans le développement d'alternatives compétitives au transport routier, un rôle clé revient à l'«intermodalité». Le temps des solutions isolées est révolu. Des mesures doivent être prises pour mieux intégrer les modes de transport qui offrent des capacités potentielles importantes dans une chaîne de mobilité gérée efficacement, où toutes les prestations sont complémentaires. Il s'agit d'une condition essentielle pour combattre la congestion et la pollution et pour établir un meilleur rapport coût/efficacité dans l'utilisation des ressources énergétiques. Ces objectifs impliquent en particulier la promotion du rail (« ferroutage »), du transport maritime à courte distance (« merroulage ») et de la navigation fluviale. Il y a des raisons fortes pour cela: sur 1 kilomètre, 1 kilogramme de pétrole permet de déplacer 50 tonnes par camion, 90 tonnes par wagon de chemin de fer et 127 tonnes par voie d'eau.

Interopérabilité. Le succès de cette politique d'intermodalité suppose, en premier lieu, la poursuite des efforts pour assurer l'harmonisation technique et l'«interopérabilité» des systèmes.

Dans ce contexte, le programme communautaire Marco Polo vise à faire de l'intermodalité, plus qu'un simple slogan, une réalité compétitive et économiquement viable. Les 13 meilleures actions du premier cycle du programme visent à transférer 13,6 milliards de tonnes par kilomètre de fret empruntant des axes routiers surchargés vers d'autres modes de transport. Il s'agit par exemple d'assurer le transport de fret entre le port de Gênes et celui de Barcelone en 13 heures grâce à l'utilisation de navires rapides: ce service permettrait aux transporteurs routiers, à un coût compétitif, d'éviter d'utiliser des autoroutes parmi les plus congestionnées d'Europe. En juillet 2004, la Commission européenne a présenté un deuxième paquet Marco Polo pour la période 2007-2013. Doté d'un budget de 740 millions d'euros, Marco Polo II inclura des actions nouvelles comme les «autoroutes de la mer» et des mesures de réduction du trafic et couvrira désormais les pays voisins de l'UE. La Commission estime que chaque euro investi générera au moins 6 euros de bénéfices environnementaux et sociaux.

L'intermodalité doit être accompagnée par des développements technologiques visant à augmenter les capacités des réseaux, à faciliter la mobilité et à relever le niveau de sécurité dans tous les transports. Ces avancées sont essentielles pour assurer l'interopérabilité technique des systèmes de transport, en particulier en ce qui concerne la télématique, les péages routiers, la gestion du trafic aérien et les différents réseaux ferroviaires. Après des années de recherche, on est passé à la phase de déploiement — l'occasion pour la Commission de lancer trois de ses projets industriels les plus ambitieux: le système de radionavigation par satellite Galileo, le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) et le projet industriel Sesame, qui sera l'instrument opérationnel d'accompagnement de la législation relative au ciel unique européen.

La signalisation routière se gère à la carte à Anderlecht

Par **Alix Van Cauwenberghe (Espaces Mobilités)** et **Fabienne Saelmackers (Tekno)**

Photos: Espaces Mobilités

Contexte

En 2004, dans le cadre du Plan communal de Mobilité, la Commune d'Anderlecht a souhaité mettre à jour son règlement complémentaire général de police, visant l'ensemble de la signalisation routière sur son territoire.

Par la même occasion, la commune a choisi de se doter d'un outil moderne de gestion de la signalisation verticale et horizontale (signaux et marquages routiers), utilisant un SIG (système d'informations géographiques.)

Le développement de ce projet qui constitue, au niveau communal, une expérience pilote en Région de Bruxelles-Capitale a été dirigé par le service des Travaux Publics d'Anderlecht, sous l'impulsion de l'Echevinat de la Mobilité et des Travaux publics.

Objectifs

Le système permet différentes applications :

- Édition de plans du réseau existant, reprenant les panneaux de signalisation et les marquages au sol en place.
- Édition de plans-projets pour le remplacement ou l'adaptation de la signalisation.
- Élaboration du règlement complémentaire général de police et des règlements complémentaires ultérieurs, en fonction de projets divers.
- Gestion et entretien du mobilier et des marquages au sol par une visualisation aisée de l'état des signaux, ... afin d'établir les métrés et budgets nécessaires au renouvellement du matériel.
- Consultation en vue de répondre aux demandes diverses émanant de citoyens ou d'entreprises.

Inventaire et outil de gestion

Pour répondre à ces attentes, un inventaire complet de la signalisation routière a été réalisé. Il porte sur toutes les parties du domaine public communal accessibles aux usagers, motorisés ou non.

La constitution de supports cartographiques a permis en parallèle de présenter la signalisation relevée sur plans, avec comme référence cartographique les éléments de UrbIS.

Enfin, la constitution de la **structure d'un SIG**, qui permet d'associer bases de données et plans, donne à l'Administration Communale la possibilité de modifier ou compléter de manière conviviale la base de données de la signalisation, au fur et à mesure des projets mis en œuvre, des opérations d'entretien, ...

Ce système permet une représentation thématique (sur base de logo) et une consultation rapide des éléments relevés, en fonction des besoins, notamment à l'aide de requêtes préétablies.

Le **réseau viaire** est basé sur les axes de voiries d'UrbIS Admin, L'information liée à ce réseau permet de visualiser les sens uniques ou sens uniques limités ou encore les zones couvertes par une réglementation zonale (zones 30, zones bleues, ...)

Contenu du système

La base de données comporte cinq types d'objets :

- Les **axes de voirie**
- Les **signaux lumineux** de circulation (feux)



- Les **panneaux de signalisation** routière
- Le **mobilier urbain** associé à la signalisation routière, c'est-à-dire les supports des panneaux, les horodateurs, parcmètres, poteaux d'arrêts des transports publics, ...
- Les **marquages au sol**, passages pour piétons, lignes délimitant les bandes de circulation, zones de stationnement, ...

A chaque élément relevé sont liées les informations suivantes :

1. Un numéro d'identification.
2. L'état, selon 3 degrés (bon, moyen ou dégradé, notions définies avec le Maître de l'Ouvrage.)
3. L'âge du matériel (récent, usagé, vétuste.)
4. Une ou plusieurs photos.
5. Les informations de gestion de

la base de données (dates de création et mises à jour, ...)

6. L'identifiant UrBIS Admin éventuel.

D'autres informations encodées concernent le type, la catégorie, le modèle, la taille, la géométrie, etc. de l'objet relevé.

Mise à jour et perspectives ultérieures

La structure du SIG et de la base de données permet d'y inscrire les modifications intervenues depuis le relevé initial et donc de suivre l'évolution de la situation en fonction de la mise en œuvre du Plan communal de Mobilité, des réaménagements de voiries et des mesures diverses de gestion courante de la circulation et du stationnement.

Mais, la base de données "signalisation" peut aussi être complétée par d'autres bases de données et permettre une gestion de plus en plus efficace de l'espace public et de son mobilier.

D'autres outils ont ainsi été développés par les bureaux d'études et peuvent être consultés conjointement, comme notamment le relevé des matériaux et état des trottoirs et du mobilier urbain (outil développé pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Direction des Voiries et appliqué partiellement dans le cadre d'un inventaire des voiries et trottoirs à Anderlecht).

Contact

La mission a été réalisée par le bureau d'études ESPACES MOBILITES qui a assuré l'examen critique des éléments relevés et l'élaboration des propositions de modifications, notamment en fonction du Plan communal de Mobilité.

Le bureau d'études TEKNO s'est chargé des relevés de terrain, de la mise en place des outils informatiques permettant leur encodage sur les supports appropriés (BD, cartographie) et de la présentation cartographique générale.

Contact : alix@espaces-mobilites.com

Interview de Philippe Debry, Echevin en charge de la Mobilité, Commune d'Anderlecht.

La genèse du projet

La décision de recourir à un Système d'Information Géographique (SIG) pour faciliter la gestion communale remonte déjà à 2003. A l'époque, la Commune a démarré une étude portant sur l'inventaire cartographique des voiries et du mobilier urbain. La base de données réalisée permet d'éditer des cartes relatives, par exemple, à l'état des trottoirs, l'état des chaussées, etc. Cette première expérience était motivée par le souci de pouvoir anticiper et mieux planifier les travaux de voirie d'une part et développer une stratégie homogène et cohérente en terme d'utilisation des matériaux. Il était donc tout à fait logique de poursuivre sur la voie des SIG pour développer le projet de gestion de la signalisation horizontale et verticale. En 2005, dans la foulée des travaux sur le PCM, la Commune a donc décidé de confier aux bureaux d'étude « Espaces Mobilités » et « Tekno » la réalisation de l'inventaire cartographique de la signalisation.

Des avantages...

Un SIG permet tout d'abord de disposer pratiquement en temps réel d'une vision nette de l'état de la signalisation sur le territoire de la commune. En effet, toutes les modifications concernant la signalisation sont encodées dans le système sur base des plans de panneautage réalisés par la Police. Cette approche nécessite donc beaucoup de rigueur et une mise à jour constante de la base de données, ce qui peut occasionner certains problèmes. Nous y reviendrons plus loin. La facilité et la rapidité d'utilisation d'un tel outil d'aide à la décision permettent de faciliter la gestion de la mobilité, d'anticiper une série d'investissements ou de rationaliser le nombre de panneaux en supprimant la signalisation redondante par exemple. Par ailleurs, la portée juridique du système n'est pas à négliger. En quelques clics, le SIG permet de s'assurer que les signaux utilisés sont bien conformes à la législation... ou au contraire que des signaux manquent !

... et des inconvénients

Pour l'heure, les plans tirés d'un SIG ne sont pas acceptés comme base légale dans le cadre des règlements complémentaires par la tutelle régionale. Il est donc toujours nécessaire d'encoder les données selon le canevas prévu, ce qui implique une manipulation supplémentaire et un double encodage.

En outre, une base de données telle que celle décrite dans cet article doit vivre et pour cela être alimentée constamment. En pratique, à Anderlecht, c'est un fonctionnaire qui est en charge de la mise à jour. Le temps nécessaire à cette tâche est non négligeable et dépend bien entendu de l'importance des projets communaux impliquant une modification de la signalisation (plan de circulation, zones 30, SUL, politique de stationnement, etc.). Pour tenir à jour l'état physique des panneaux de signalisation, le travail est relativement simple et ne nécessite pas forcément beaucoup de temps (la durée de vie d'un panneau est de plusieurs années). Par contre, si la commune dispose aussi, comme c'est le cas à Anderlecht, d'une base de données reprenant l'état des voiries et des trottoirs et souhaite en faire un véritable outil de gestion, le travail de mise à jour peut nécessiter de fréquentes visites de terrain. La pérennisation d'un outil de type SIG est donc liée à la faculté de la commune de libérer des ressources humaines propre à assurer la continuité du projet.

Mettre toutes les chances de son côté !

Un SIG ne s'improvise pas dans une commune. Le risque est bien réel de vouloir s'embarquer dans un tel projet sans tenir compte d'une série d'éléments pratiques qui pour la plupart ont un coût non négligeable, tant au niveau des ressources humaines que du budget communal. Citons pêle-mêle. A-t-on budgété l'achat du matériel informatique et des logiciels ? A-t-on prévu des jours de formation du personnel communal à l'utilisation des outils informatiques ? A-t-on envisagé la simultanéité nécessaire de la formation et de l'achat du matériel afin de permettre au fonctionnaire d'exploiter directement le potentiel du SIG ? A-t-on tenu compte du temps de travail que la mise à jour de la base de données allait prendre ? etc.

Plan Communal de Mobilité à Saint-Josse-ten-Noode ? Des résultats prometteurs !

**Par Christine Toussaint
(Conseillère en Mobilité - Commune de Saint-Josse-ten-Noode)**

Avec 850 véhicules à l'heure le matin et 750 le soir dans certaines petites rues locales, la commune de Saint-Josse-ten-Noode subissait une circulation de transit croissante. C'est pourquoi le Collège a décidé, en 2001, de faire étudier un plan de mobilité communal.

Le diagnostic

Suite à la 1^{ère} phase d'état des lieux, plusieurs objectifs ont été définis, en collaboration avec le comité d'accompagnement, avec en priorité la diminution du trafic de transit, c'est-à-dire l'application du principe de hiérarchisation des voiries du plan Iris et l'amélioration de la vitesse commerciale des bus. En outre, la gestion du stationnement s'est révélée d'autant indispensable que la commune est densément habitée (24.000 hab. / km²).

Les missions d'étude, d'évaluation et de communication ont été réalisées distinctement, par trois bureaux d'études, en collaboration avec le comité d'accompagnement constitué de représentants de la commune de St-Josse, de Schaerbeek, de la Stib, de l'AED, du Siamu et de la police de la circulation de la zone 5344 (Evere - Schaerbeek - Saint-Josse-ten-Noode).

Un test « grandeur nature »

Afin de mesurer l'impact réel de certaines mesures du PCM, il a été

décidé de tester « grandeur nature » une partie du dispositif pendant 6 mois. L'objectif était double : mesurer sur le terrain l'impact réel des mesures mais aussi permettre à chacun d'en évaluer les effets au quotidien, être informé et pouvoir s'exprimer sur le sujet. La Commune a ainsi déployé une vaste campagne de communication avec des séances d'information, un numéro vert, une signalétique en rue, des brochures, un site Web... Le volontarisme de la Commune et l'innovation que représente une telle démarche participative ne peuvent être que soulignés.

Les difficultés rencontrées

La difficulté de mettre en place des dispositifs temporaires - tels les filtres à bus - a vite été constatée par le département communal de mobilité : seule une présence policière sur place peut contraindre les automobilistes au respect de la signalisation temporaire. En outre, certains usagers ont immédiatement cherché des failles au plan et emprunté de nouveaux itinéraires « fûtés ». Le bouleversement des habitudes des riverains et l'amalgame avec les problèmes de stationnement ont également suscité, dans certains quartiers, une hostilité au plan. Enfin d'autres travaux de voirie, entrepris à la même époque, ont nui à la lisibilité des objectifs.

Les mesures de circulation testées

Concrètement, le test a permis de juger de l'efficacité d'une ensemble



Une vaste campagne d'information a accompagné le test « grandeur nature »
(Communication-graphisme : Yuluka - Speculoos)

cohérent de mesures : six inversions de sens, l'installation de deux filtres à bus - l'un au Square Steurs, l'autre rue du Mérimos - et la création d'un piétonnier. Certains aménagements complémentaires ont été réalisés en cours de test, notamment la réouverture du filtre à bus dans un sens au square Steurs. Avec ces mesures, il était question :

1. d'améliorer la qualité de vie des habitants : 57% d'entre eux n'ont pas de voiture et subissaient pourtant un trafic automobile croissant ;
2. de canaliser la circulation de transit sur les grands axes, en parfait accord avec la politique régionale ;
3. d'améliorer la vitesse commerciale des bus

Une évaluation indépendante

Le Plan Communal de Mobilité de St-Josse a été élaboré par le bureau d'études Espaces-Mobilités. Dans un souci d'impartialité, c'est un autre bureau d'experts, Stratec, qui a procédé à une évaluation complète, réalisée en trois phases : analyse de la situation avant la mise en place des dispositifs, analyse en cours d'expérience et analyse finale. Conformément à la demande communale, le bureau d'études a travaillé sur base de deux modes d'évaluation concomitants :

- les effets objectifs de l'expérience (comptages des véhicules, vitesse commerciale des bus) ;





Améliorer la vitesse commerciale des bus, un des objectifs du PCM de Saint-Josse-ten-Noode (Communication-graphisme : Yuluka -Speculoos)

- les effets subjectifs des mesures testées en termes de qualité de vie pour les usagers (enquêtes de perception).

Pour l'évaluation quantitative, les comptages ont été effectués, aux heures de pointe, sur 22 carrefours différents du périmètre concerné. Pour l'évaluation qualitative, le bureau d'études a mené 1239 enquêtes aussi bien auprès des riverains que des commerçants, des parents d'élèves et des usagers des bus.

Les résultats

Sur base de l'évaluation, les résultats s'avèrent encourageants avec :

- une réduction du trafic de transit sur la zone de 24% le matin et de 16% le soir;
- une réduction parfois très sensible des flux dans des voiries locales.

Si les mesures testées vont dans le bon sens, elles n'ont pas résolu tous les problèmes : certaines voiries restent trop fréquentées pour des voiries locales avec plus de 400 véhicules par heure, deux sens confondus. Il existe un problème manifeste sur l'axe Tiberghien-Gillon, tant en ter-

mes d'insatisfaction des riverains (48% de mécontents pour la situation le matin, 65% de mécontents pour le soir) qu'en termes d'augmentation du trafic.

Concernant la priorité donnée aux bus, l'évaluation n'a montré qu'une petite amélioration de la situation sur la commune. Le test a surtout prouvé que la lenteur des bus n'est pas seulement imputable au trafic de transit mais aussi au tracé et à la largeur des voiries, en centre urbain ancien.

Les aménagements définitifs

Les deux filtres à bus testés seront pérennisés. La difficulté est d'opter pour un aménagement dissuasif pour les voitures tout en autorisant non seulement les bus mais aussi les véhicules de secours. Divers systèmes existent, tels les bornes escamotables, les écluses, les barrières amovibles, la signalisation mais tous présentent avantages et inconvénients. Après étude avec la Stib, l'AED et l'AATL, le filtre à bus Mérimos consistera en un aménagement de la voirie sous la place Bossuet avec berme centrale et « coussin berlinois ». L'accès sera autorisé aux bus, cyclistes et véhicules d'urgence dans les 2 sens. En ce qui concerne les voitures, elles seront uniquement autorisées dans

un sens, de la place Houwaert vers Schaerbeek.

Pour le filtre Steurs, site classé, le type de dispositif est à l'étude. Le principe retenu est d'éviter la circulation de transit venant de la chaussée de Louvain, tout en autorisant l'accès aux bus, cyclistes et véhicules d'urgence, dans les 2 sens. En ce qui concerne les voitures, la montée de la rue des Moissons sera autorisée et la descente interdite aux heures de pointe du matin.

Quant aux inversions de sens, ayant prouvé leur efficacité, ils sont maintenus mais revus en tenant compte de la congestion Tiberghien-Gillon

La collaboration régionale

Le test a souligné la difficulté pour une commune de centre-ville de mettre en œuvre de façon autonome les principes de hiérarchisation des circulations prescrites par le PRD et la plan Iris. Toutes les mesures testées ont eu pour objectif de réduire le trafic de transit dans les rues locales, qu'elles soient de Saint-Josse ou de Schaerbeek, entre les grands axes que constituent la chaussée de Louvain et le boulevard Lambert. Cela requiert d'améliorer la fluidité sur les voiries interquartiers par une action concertée avec les communes voisines et la Région sur la géométrie de la chaussée, le système de priorité aux carrefours, le réglage des feux de signalisation, le stationnement.

Enfin, le gabarit de la chaussée de Louvain, voirie régionale, mérite réflexion: avec quatre voies de pénétration jusqu'à la petite ceinture, la chaussée de Louvain encourage l'usage de la voiture et donc le trafic de transit sur les voiries locales de Saint-Josse. Le Collège ten-Noodien a interpellé la Région de Bruxelles-capitale, à propos des options prises dans le PRD et le plan Iris : la nécessité d'agir au niveau régional s'est avérée primordiale.

Contact :

ctoussaint@stjosse.irisnet.be

Pour plus d'information :
www.stjosse.be

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

N° 2006/02 — mai 2006

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, J-M Reniers, M-N. Collart, E. Debruyne, T. Deschutter, Ph. Barette, Ch. Heine, P-J. Bertrand, C. Thiry, R. Ruber, A. Van Cauwenberghe, Ch. Toussaint

Traduction : L. Vankelecom - Isabelle Dehennin

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



[Faites circuler !]

C'est gratuit

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

C'est écologique

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

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

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/238.51.65

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prenom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Telephone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prenom _____

E-mail _____