

Le Moniteur

de la Mobilité

Trimestriel | n°4 | décembre 2006 | gratuit

Copyright : AED

LÉGISLATION

Indemnisation des commerçants lors des travaux de voiries.
L'agent de police est de retour dans nos rues.

ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

Un training center à la zone Midi.
Le canal comme axe de mobilité ?
Cyclocity, bilan et perspectives.
« J'achète à vélo »... à l'année prochaine

CAMÉRAS AUTOMATIQUES

Premiers résultats et premières conclusions en Région de Bruxelles-Capitale.

VENU D'AILLEURS

« Mobil Zentral » à Graz.
La Mobilité de l'Europe.

SOMMAIRE

Éditorial.....p.3

Caméras automatiques à Bruxelles: premiers résultats, premières conclusions.....p.4

En Ville sans ma voiture. Sondage d'opinion, sondage d'intention.....p.7

Un « training center » dans la zone Midi.....p.10

« Mobil Zentral » à Graz.....p.12

Indemnisation des commerçants lors de travaux de voirie : tout ça pour ça ?p.13

L'agent de police est de retour dans nos rues.....p.16

L'agenda de la Mobilité.....p.17

L'Europe de la mobilité... et la mobilité de l'Europe.....p.18

Le canal comme axe de mobilité... encore un petit goût de trop peu.....p.21

La parole aux Mobility Managers.....p.23

Le carnet d'adresses.....p.24

« J'achète à vélo », c'est fini... pour cette année !.....p.25

Cyclocity, bilan et perspectives.....p.27



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

N° 2006/04 — décembre 2006

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : Guillaume Amand, Erik Caelen, Patricia Courange, Marie Debois, Barbara Decupere, Vincent Ramelot, Jean-Michel Reniers, Frederik Ronse, Guy Surquin, Xavier Tackoen, Camille Thyry,

Traduction : Liesbeth Vankelecom - Kevin Cuppens

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-vsgb.be

<http://www.avcb.be>



Éditorial

La Commission fédérale Sécurité routière a reçu le projet de texte de la « simplification du code de la route » comme cadeau de fin d'année. Un groupe de travail a dès lors été créé au sein de cette commission pour formuler des recommandations relatives à ce projet de texte.

Les régions et les communes proposent depuis longtemps déjà leur aide à la réalisation de ce projet. En effet, la modification des règles de la circulation a une influence directe sur le travail quotidien des fonctionnaires des régions et des communes. Ces dernières ne sont pas seulement les principaux gestionnaires de la route, mais elles sont également souvent impliquées dans des projets de sensibilisation et d'information visant l'amélioration de la sécurité routière. Les régions et les communes sont dès lors très satisfaites de pouvoir émettre leur avis.

Il est cependant dommage que le groupe de travail dispose de tellement peu de temps pour éplucher le dossier. Les recommandations devront déjà être soumises à la réunion plénière de la Commission du 24 janvier 2007. En moins de cinq semaines, le groupe de travail devra donc boucler ses activités.

La simplification du code de la route est évidemment une bonne chose. Depuis l'introduction du code de la route, en 1975, les règles de la circulation ont subi une cinquantaine de modifications, ce qui fait que les textes ne sont plus homogènes, voire contradictoires. Notre seule crainte est que cette simplification soit mise en œuvre trop rapidement. Le code de la route se présente en effet comme un domino : la modification d'un article a des conséquences sur d'autres articles, etc. Le risque existe donc que ce projet manque sa cible, avec comme résultat un code... toujours illisible ... sans parler des nombreux arrêtés qui devront être modifiés en fonction des modifications apportées dans le code de la route (Code du gestionnaire, arrêté ministériel désignant les infractions par degré, etc.).

Bref, on a du pain sur la planche pour l'année 2007 !

La Rédaction

Copyright : AED



Les Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale préconisent l'installation de caméras automatiques pour un contrôle-sanction systématique des vitesses et du respect des feux. Ces deux domaines d'intervention ont été retenus comme prioritaires. En effet, la vitesse excessive ou inadaptée est en cause dans environ 1/3 des accidents mortels et graves. En milieu urbain, la limitation de la vitesse revêt une importance particulière du fait de la cohabitation intensive du trafic motorisé avec les usagers faibles. Par ailleurs, la proportion d'accidents dus au franchissement d'un feu rouge est de 6% en Région de Bruxelles-Capitale contre 2% pour la Belgique. Près de 10% des accidents avec tués ou blessés graves sont dus au passage au rouge d'un des usagers.

C'est pourquoi en 2005, le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics Pascal Smet annonçait le placement, étalé sur une période de trois ans (2005-2007), de 90 boîtiers et de 30 caméras sur l'ensemble du territoire de la Région. Qu'en est-il en cette fin d'année 2006 ?

Caméras automatiques à Bruxelles, PREMIERS RESULTATS, PREMIÈRES CONCLUSIONS

En 2003, des installations pilotes (3 poteaux au total) avaient été placées, en guise de test, dans la zone de police Bruxelles-Capitale/Ixelles, aux carrefours suivants : Avenue Général Jacques – Avenue de la Couronne (3 bandes de circulation contrôlées) et Avenue des Croix du feu – Avenue des Buissonnets (2 bandes de circulation contrôlées).

En 2005, 31 poteaux ont été implantés, et pourvus de 12 caméras. Ils sont répartis de la façon la plus équilibrée possible entre les six zones de police.

En 2006, la Région a planifié la pose de 27 poteaux : les travaux seront terminés pour mars 2007. Six caméras supplémentaires ont par ailleurs été achetées et distribuées aux zones de police bruxelloises.

En 2007, les sites restants seront équipés et de nouvelles caméras seront achetées.

Afin de réaliser une politique répressive efficace, il faut accroître le risque objectif et subjectif d'être contrôlé. Il s'agit d'augmenter les contrôles, de les organiser de la manière la plus efficace possible et de leur donner une meilleure visibilité. A cet effet, des panneaux indiquant les « contrôles radar » sont placés avant les poteaux.

De plus, la carte des caméras fixes automatiques peut être consultée sur le site www.securiteroutiere.irisnet.be.

Il faut souligner que le choix des emplacements des installations ne s'est pas fait par hasard mais bien en collaboration étroite avec les communes et les zones de police, eu égard à leur connaissance approfondie du terrain.

En outre, les concertations requises par l'arrêté royal du 11 octobre 1997 ⁽¹⁾ se sont tenues avec les

(1) AR du 11/10/1997 relatif aux modalités particulières de la concertation visant à déterminer l'emplacement et les circonstances d'utilisation des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, destiné à assurer la surveillance sur la voie publique de l'application de la loi relative à la police de la circulation routière, Mon. 24 octobre 1997, p. 28313

Chefs de Corps des zones de la police locale, le Procureur du Roi, le Directeur Coordonnateur administratif (DIRCO), les Présidents des Collèges de police, les Bourgmestres et le gestionnaire de la voirie. Pour chaque site d'implantation retenu, un protocole d'accord doit être signé. Par cette signature, toutes les parties s'engagent à garantir l'utilisation des caméras installées.

Moyens et matériel

Afin de parvenir à la réalisation des objectifs fixés par les États Généraux, un budget de 1,5 million d'euros par an a été prévu, soit un budget total de 4,5 millions d'euros.

En ce qui concerne le matériel, le choix de la Région de Bruxelles-Capitale s'est porté sur l'achat de caméras de type analogique à pellicule argentique, mesurant la vitesse à l'aide de deux boucles de détection par bande de circulation, installées dans la chaussée. Les caméras peuvent être déplacées d'un boîtier à un autre.

Le coût d'une installation (poteaux + boucles de détection + caméra) est d'environ 100.000,00 EUR.

Premiers résultats

Les caméras automatiques ont été mises en fonction dès le printemps 2006. Entre le 1^{er} avril et le 31 octobre, près de 15 millions de véhicules ont été contrôlés, sur une durée de 18.240 heures de contrôle.

Au cours de cette période de 7 mois, 10.565 infractions, qu'il s'agisse d'excès de vitesse et/ou de franchissement d'un feu rouge ont été constatées. Un pourcentage de 60% des infractions a été payé selon la procédure de la perception immé-



diante. Environ 4000 dossiers ont été envoyés au Parquet : ce sont les cas où le contrevenant ne donne pas suite à la demande de perception immédiate (et au rappel de paiement) ou bien des cas d'infractions graves transmises directement au Parquet. Les personnes qui ont refusé le principe de la transaction ont été citées à comparaître devant le Tribunal de Police endéans les 2 à 3 mois. Des jugements ont été prononcés pour un quart des dossiers. Au total, 98 % des dossiers sont soit jugés soit en cours de traitement. Seuls 2% constituent des dossiers qui sont classés sans suite pour différents motifs (plaques CD, conducteurs étrangers, procès-verbaux mal rédigés, etc.).

Premières conclusions

Si l'installation et le fonctionnement des caméras automatiques ont connu parfois quelques péripéties, tels que problèmes techniques dans l'exécution des travaux, pannes, vandalisme (un montant de 155.705,00 EUR a été déboursé pour les réparations effectuées suite à des actes de vandalisme !), nous constatons que la politique de contrôle-sanction préconisée par les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale a évolué de manière substantielle depuis 2004.

L'objectif de cette politique est d'avoir une chaîne continue qui va de la constatation de l'infraction jusqu'à l'exécution du jugement. Le citoyen doit savoir que la sanction est effective. Il faut aussi que la sanction suive le plus rapidement possible la constatation de l'infraction : elle doit être immédiate.

En Région de Bruxelles-Capitale, cet objectif est atteint grâce à l'excellente et efficiente

collaboration entre la Région, la Police, le Parquet et le Tribunal de Police. Une concertation permanente a été mise en place entre le Procureur du Roi et les Chefs de Corps des polices concernées afin de garantir une parfaite mise en application du système. A cet effet, une réunion mensuelle entre tous les acteurs a lieu sous l'égide du Directeur Coordinateur administratif de la Police fédérale.

S'il est encore trop tôt pour déterminer l'impact des caméras automatiques sur une diminution de la vitesse moyenne et des accidents sur les voiries régionales, nous pouvons d'ores et déjà faire le constat suivant. La transposition des objectifs des États Généraux fédéraux à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale en terme de nombre de véhicules contrôlés et d'heures de contrôle donne environ 14.000.000 de véhicules contrôlés et de 8.550 heures de contrôle, sur une base annuelle. Ces chiffres sont atteints pour l'année 2006.

Toutefois, une amélioration notable de la sécurité routière ne peut se réaliser par la seule voie d'une augmentation de la répression. Afin d'atteindre les objectifs fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale, soit une réduction de 50% de décédés 30 jours et blessés graves pour l'année 2010 (par rapport à 2000), il faut conjuguer les efforts par la prise de mesures dans les domaines de l'infrastructure et de l'aménagement, ainsi que par la sensibilisation et l'éducation.

Et dans le futur ?

La Région de Bruxelles-Capitale a le projet de s'équiper de caméras automatiques digitales dès que l'autorité fédérale le permettra : un projet d'arrêté royal sur la protection de l'enregistrement, du traitement et de la transmission de données électroni-

ques provenant des instruments de mesure tels que ceux utilisés pour la répression des infractions au Code de la Route est en cours d'élaboration et devrait être adopté prochainement. La Belgique ne peut pas rester à la traîne par rapport aux autres pays et aux progrès technologiques !

L'intérêt du numérique, c'est qu'il ne faut plus mettre de films argentiques dans les appareils photos et qu'il ne faut donc plus développer de négatifs. Les photos sont stockées sur disque dur amovible et les données sont traitées dans les bureaux de police. Si les infrastructures le permettent, il est possible de transférer les informations par liaison sécurisée (fibre optique, ligne ADSL, ...).

A Bruxelles, il ne faudra pas changer les installations existantes car en soi le système fonctionne toujours de la même façon : les poteaux, les boucles de détection et les câbles peuvent rester en place. L'idéal serait évidemment d'installer une caméra numérique par poteau pour automatiser de façon optimale la chaîne de contrôle-sanction.

Dans le courant du premier trimestre de l'année 2007, la Région va organiser, en collaboration avec le DIRCO et la police locale, une visite du Centre Automatisé de Constatation des Infractions (CACIR) situé à Rennes. Le système français est original en ce qu'il repose entièrement sur le numérique et qu'il y a une automatisation complète de la chaîne de contrôle-sanction, de la constatation des infractions jusqu'au paiement des amendes. Il n'est pas impossible d'imaginer qu'un jour, la Région de Bruxelles-Capitale possède un tel centre automatisé de constatation des infractions !

Patricia Courange (AED)

Contact : pcourange@mrbc.irisnet.be

Résultats des contrôles entre avril et octobre 2006 (sur un total de 12 caméras)

	Avril	Mai	Juin	Juillet	Aout	Sept	Oct	TOTAL
1. Durée contrôle (en heures)	1 709	2 602	3 541	2 311	2 957	2 397	2 724	18 240
2. Nombre total de véhicules contrôlés	1 226 523	2 015 399	2 724 325	2 036 105	2 192 486	2 495 983	2 224 906	14 915 726
3. Nombre total d'infractions constatées	1 249	1 200	1 734	1 638	1 082	1 104	2 558	10 565
4. Nombre total d'infractions " Feu rouge " constatées	562	718	886	735	489	495	587	4 472
5. Nombre total d'infractions " Feu rouge & vitesse " constatées	155	178	248	235	132	94	146	1 188
6. Nombre total d'infractions purement "Vitesse" constatées (en appliquant la tolérance technique)	0	1	81	0	0	0	829	911
7. Nombre total d'infractions " Vitesse " constatées (1)	565	377	525	523	455	269	1 532	3 118
9. Nombre de PV transmis au Parquet	348	278	711	215	159	367	534	4 246
RATIO Total Infraction / 10000 Véhicules	10.18	5.95	6.36	8.04	4.94	4.42	11.50	7.08
RATIO Total "Feu Rouge" / 10000 Véhicules	4.58	3.56	3.25	3.61	2.23	1.98	2.64	3.00
RATIO Total "Vitesse" / 10000 Véhicules	4.61	1.87	1.93	2.57	2.08	1.08	6.89	2.09

(1) en fonction de la nouvelle législation à partir du 1er avril 2006



En ville sans ma voiture

Sondage d'opinion, sondage d'intention



L'année 2006 a connu la 5^{ème} édition consécutive du Dimanche sans voiture. Comme lors des années précédentes, la Région a confié à une société de sondage indépendante (ici Ipsos) de réaliser une enquête de satisfaction de la population bruxelloise.

Réaliser un sondage chaque année permet de dégager des tendances intéressantes par comparaison avec les éditions précédentes.

N'oublions pas que les réactions des Bruxellois par rapport à cette journée – qui représente un moment privilégié pour sensibiliser la population – sont un indicateur essentiel du degré d'implication du citoyen en faveur de la mobilité durable.

La méthodologie d'enquête est la suivante :

- enquête téléphonique réalisée auprès de 1200 personnes ;
- enquête menée les 18 et 19 septembre ;
- étude se référant à la population âgée de 18 ans et plus résidant dans les 19 communes de la Région Bruxelles-Capitale ;
- échantillon réalisé selon la méthode des quotas (sexe, âge et langue) ;
- échantillon par commune proportionnel de la taille de la population totale.

Jetons un coup d'œil aux différents résultats par thématique. Un tour d'horizon nous indique une belle continuité par rapport aux scores de 2006. Il ne semble pas y avoir de modifications majeures. Mais alors quels éléments intéressants ressortir du sondage 2006 ?

Connaissance de l'événement

93% (pour 95% en 2005) des Bruxellois ont entendu parler de la journée du Dimanche sans voiture avant la date du 17 septembre. La campagne de communication a donc largement porté ses fruits cette année encore.

Remarquons que malgré l'absence de publicité TV, comme les



années précédentes, c'est essentiellement par la télévision (51%) que les Bruxellois ont pris connaissance de l'événement avant le jour J. Viennent ensuite le bouche à oreille et la presse écrite (23%).

Perception de l'événement

Avec 87 % de citoyens bruxellois positifs au Dimanche sans voiture, nous observons par rapport à 2005 (90%) un léger tassement du score de favorabilité. Remarquons cependant que celui-ci est toujours en progression par rapport à 2004 (+7%).

On note 20% de défavorables parmi les Bruxellois exerçant une profession libérale ou qui sont indépendants.

Il ne semble par contre pas y avoir d'influence sur la perception favorable ou défavorable de l'événement selon que l'on possède ou non une voiture dans le ménage.

Brossons grossièrement le profil type du « défavorable » : un homme, profession libérale, chômeur ou pensionné, de moins de 30 ans ou plus de 61 ans, habitant la zone sud est de Bruxelles.

Modification des habitudes

35% des sondés déclarent avoir modifié leur attitude de déplacement suite à l'événement. Le score atteint même 40% ou 41% pour les ménages avec voiture et couples sans enfants. Ce score, assez similaire à celui de 2005, est assez encourageant vu que tester d'autres moyens de déplacement et « bouger autrement » reste l'objectif principal, avant l'aspect festif, du Dimanche sans voiture.

Participation à l'événement et aux activités

58% des Bruxellois (et même 63% de la branche 18-30 ans) se sont déplacés dans Bruxelles lors de l'événement, pour participer aux activités proposées.

Comme les deux dernières années, ce sont les promenades à pied et les balades à vélo ou roller qui ont été les deux principales activités de ce Dimanche sans voiture. La première activité étant surtout choisie par les plus âgés et la deuxième activité par les couples avec enfant et les possesseurs de voiture.

Les animations de quartier (6%) qui avaient intéressé, au même titre que les balades à vélo ou roller, un quart des Bruxellois en 2004 semblent mobiliser de moins en moins depuis 2 ans (-19% depuis 2004, -7% depuis 2005).

On note aussi un recul du nombre de Bruxellois ayant participé aux Journées du Patrimoine (-5% par rapport à 2005) et à Bruxelles-Champêtre (-3%). Les autres activités (marché, barbecue, travail) se maintiennent dans des pourcentages relativement faibles, entre 1% et 4%.

Les points positifs du Dimanche sans voiture

Les Bruxellois qui sont restés en ville, qu'ils aient ou non participé aux activités, ont apprécié d'abord la diminution du niveau de bruit (43%), ensuite la liberté de se déplacer dans les rues habituellement réservées aux voitures (32%, 38% chez les couples avec enfant), puis la diminution de la quantité de gaz d'échappement (27%, 32% chez les couples avec

enfant), la convivialité, et enfin l'aspect festif des activités proposées (31% chez les couples avec enfant).

Remarquons que depuis 2002, la diminution de la pollution était considérée comme le principal avantage du Dimanche sans voiture.

En 2005 et 2006, la diminution de la pollution n'est plus citée qu'en 3ème place

C'est la réduction du niveau du bruit qui a été la plus appréciée en 2005 et 2006 (respectivement à 69 % et 43 %)

Mais quelles sont les mesures effectives en matière d'impact environnemental?

En matière de diminution du niveau de bruit, le niveau sonore moyen des quartiers exposés au trafic diminue de 10 décibels par rapport à un dimanche normal.

En matière de diminution de la pollution de l'air, la concentration en monoxyde d'azote est quinze fois inférieure à la moyenne d'un jour de semaine

et six fois inférieure à la moyenne d'un dimanche normal. Les concentrations en CO sont pour leur part trois fois moindre qu'un jour de semaine et deux fois moindre qu'un dimanche normal.

Il semble donc que le Dimanche sans voiture atteint son objectif en faisant prendre conscience aux Bruxellois du lien entre circulation automobile et bruit sonore, émission de gaz d'échappement, stress et insécurité.

Préoccupation pour les problèmes de mobilité

Le sondage nous confirme que les Bruxellois ont conscience des pro-

« 35% des sondés déclarent avoir modifié leur attitude de déplacement suite à l'événement ».

blèmes de mobilité et de stationnement en ville et les trouvent préoccupants, même plus préoccupants qu'en 2005: 78% préoccupés par le problème (34% de très préoccupés + 44% de plutôt préoccupés). Les plus de 61 ans sont les moins sensibilisés à ce problème.

A cet égard, on relèvera l'impact positif de l'événement sur les intentions d'utiliser plus souvent les transports en commun.

Les Bruxellois sont majoritairement d'accord sur la nécessité d'une politique de contrôle de la vitesse (79%) et du stationnement (65%) dans la Région de Bruxelles-Capitale d'autant qu'ils s'accordent à dire que le franchissement des limitations de vitesse est un facteur important d'accidents (76%) et que le stationnement est un réel problème à Bruxelles (84%).

Pérennisation du Dimanche sans voiture

Rappelons qu'en 2005, 87% des habitants de la Région plébiscitaient le renouvellement de l'opération. 73% étaient même partants pour une formule plus fréquente ne bloquant pas toute la ville. Cette année, c'est 77% des Bruxellois qui proposent de répé-

« En matière de diminution du niveau de bruit, le niveau sonore moyen des quartiers exposés au trafic diminue de 10 décibels par rapport à un dimanche normal ».

ter l'opération 2 ou 3 fois par an en interdisant la circulation aux véhicules motorisés mais uniquement dans certaines rues ou quartiers qui seraient reliés entre eux par des couloirs sécurisés.

Nous remarquons donc une belle

évolution quant à l'idée de pérenniser l'initiative en l'intégrant de manière plus discrète et fréquente dans la vie quotidienne.

L'idée serait de privilégier l'intégration du réflexe « sans voiture » lors de tous événements propices et festifs (marchés, brocantes, foires), de penser des « moments sans voiture » dans certains quartiers et généraliser le principe des rues réservées aux jeux pour les enfants.

Remarquons que 5% seulement envisageraient cette pérennisation le samedi, contre 9% pour un jour de semaine. Le jour plébiscité reste encore largement le dimanche.

Camille Thiry (AED)

Contact : cthiry@mrbc.irisnet.be

Rendez-vous sur:
www.dimanchesansvoiture.irisnet.be
pour de plus amples informations sur le déroulement de la journée.



C'est dans le cadre verdoyant et bucolique de la rue des Lapins, à Anderlecht, que le centre de formation de la zone de police Midi (Anderlecht, Forest et Saint-Gilles) a établi ses quartiers. Opérationnel depuis juillet 2005, le centre ambitionne de dispenser toute une série de formations destinées prioritairement aux policiers de la zone Midi. Petit tour du propriétaire avec le commissaire divisionnaire Patrick Evenepoel, responsable du centre.

Photos : Jocelyn Balcaen



Un « training center »

dans la zone Midi

Ce texte est précédemment paru dans le *Inforevue* n°14 de décembre 2005.

Maintenir les compétences à niveau

“ Que les choses soient claires “, précise d'emblée le divisionnaire, “la vocation de ce centre de formation n'est nullement de concurrencer les écoles de police agréées. Au contraire, nous travaillons régulièrement en partenariat avec celles-ci“.

L'idée d'un centre d'entraînement lié aux exigences d'un corps de police urbain remonte à quelques

années. “Nous avons remarqué que pas mal des lacunes que présentaient nos policiers pouvaient être compensées par une formation de remise à niveau », explique Patrick Evenepoel. “Il aura donc fallu plusieurs années pour que ce complexe voie le jour et devienne vraiment opérationnel. Nous travaillons à présent dans nos propres locaux et ne dépendons donc plus de la disponibilité des salles communales utilisées ponctuellement comme salles de cours.“

Près de mille élèves potentiels

Avec quelque 850 membres du

personnel, la zone de police Midi compte parmi les plus importantes du pays. “Normal donc que pas mal de nouveaux policiers intègrent ce corps de police“, ajoute le responsable du centre. “Les cours que nous dispensons ici servent aussi bien à parfaire la formation des plus jeunes qu'à rafraîchir les connaissances des plus anciens“.

Le centre offre diverses possibilités de formation dans le domaine policier. La manipulation des armes, les exercices de tir avec armes individuelles ou collectives et le parcours de police se déroulent dans un splendide stand de 50 mètres. Son grand frère de 100 mètres est



actuellement toujours en reconstruction après qu'un violent orage ait provoqué l'effondrement d'une partie de ses murs en juillet dernier. Il faudra donc attendre quelques mois supplémentaires avant de profiter de ce vaste espace couvert. Il sera possible d'y procéder à des mises en situation avec véhicules, permettant ainsi aux policiers de se rapprocher au plus près de la réalité de terrain.

Un dojo agréable et spacieux permet de dispenser des mises à niveau de self défense. La bonne utilisation de la matraque conventionnelle ou télescopique figure notamment au programme des cours.

Une salle informatique, fort bien équipée permet encore d'assurer des formations plus techniques, comme par exemple sur les possibilités et le fonctionnement de l'ISLP.

Une salle informatique, fort bien équipée permet encore d'assurer des formations plus techniques, comme par exemple sur les possibilités et le fonctionnement de l'ISLP.

Des formateurs motivés

Neuf formateurs, presque tous employés à temps plein, assurent les diverses formations, dont certaines sont considérées comme barémiques. "Il faut naturellement s'adapter aux exigences opérationnelles", explique encore Patrick Evenepoel. "C'est pourquoi les après-midi sont prioritairement réservées

aux membres de l'intervention du centre servent tant à des formations à l'utilisation du système radio ASTRID, qu'à des présentations des diverses fonctionnalités de la Banque de données nationale générale (BNG) ou des cours de seconde langue particulièrement importants à Bruxelles.

aux membres de l'intervention dont une partie peut se libérer de ses tâches habituelles à ce moment, l'horaire des équipes prévoyant une doublure de personnel l'après-midi. Nous faisons aussi preuve de souplesse dans notre programme de formations que nous adaptons aux besoins exprimés tant par les gens de terrain que par leurs chefs."

"Le planning de notre centre est complet pour les mois à venir et son ouverture aux membres d'autres zones de police, ou à certains services de police fédérale, n'est pas encore à l'ordre du jour", ajoute le divisionnaire Evenepoel qui conclut : "grâce au 'training center' notre zone dispose d'un formidable outil pour maintenir à niveau les connaissances et les compétences de nos policiers."

Texte: Marie Debois
Photos: Jocelyn Balcaen



VENU D'AILLEURS

En Autriche, la municipalité de Graz encourage la mobilité douce depuis plus de quinze ans. Le développement précoce d'un centre de mobilité est un des outils de sa politique des transports. Résultats ? une ville où il fait bon rouler à vélo, prendre un tram moderne ou flâner à pied. Et pourtant la part de la voiture augmente encore...

Un défi permanent pour son centre de mobilité : le Mobil Zentral.

Le centre de mobilité de Graz

Forte de ses 240 000 habitants, Graz est la 2ème grande ville d'Autriche. Elle est la capitale et le centre culturel, économique et universitaire de la province de Styrie.

Si vous séjournez à Graz, vous serez frappé par la qualité des espaces publics : larges trottoirs, dallages soignés, mobilier urbain contemporain se mariant avec les façades anciennes. Les zones piétonnes et pistes cyclables sont nombreuses et la vitesse est limitée à 30 km/h sur tout le territoire de la ville (à l'exception des principales artères). Tous les bus roulent au biodiésel, de même que la moitié des taxis.

C'est dans ce contexte que Graz en 1997 a été la première ville autrichienne à ouvrir un Centre d'information sur la mobilité (« Mobil Zentral »).

Qu'est-ce qu'un centre de mobilité ?

- C'est un centre d'information sur les prix et les horaires de tous les opérateurs de transport dans la province. Mobil Zentral connaît tous les tarifs



« MOBIL ZENTRAL » à Graz, un défi permanent pour l'usage des transports en commun

réduits, promotions et offres spéciales des transports en commun et des chemins de fer.

- C'est un bureau dans la ville où l'on peut acheter des billets ou réserver pour tout type de voyage.
- C'est également une agence où l'on offre un service gratuit pour organiser des voyages de loisirs : randonnées à vélo, expositions, marche..

Par ailleurs, Mobil Zentral dispense des conseils personnalisés aux cyclistes (problèmes d'assurance, de circulation,..), aux personnes à mobilité réduite, et à tous les usagers des transports publics (réclamations,..).

Huit employés à temps partiels répondent au téléphone et accueillent le public à leur guichet du centre de la ville. Ils reçoivent jusqu'à 200 appels par jour. Un collaborateur, détaché des che-

mins de fer autrichiens, renforce l'équipe et offre sa compétence.

Un défi permanent

Cependant, malgré la modernité du réseau, Graz doit lutter pour casser la tendance à la baisse de la fréquentation des transports publics observée depuis 3 ans.

L'utilisation de la voiture augmente en effet, du fait de l'étalement de la ville.

Le centre de mobilité est sollicité pour renverser cette tendance et encourager l'usage des transports en commun, notamment en utilisant de nouveaux moyens d'information.

L'expérience de Graz s'avère innovante et riche, souhaitons qu'elle puisse se développer à travers d'autres villes européennes.

Guillaume Amand
Conseiller énergie à l'ABEA



La loi du 3 décembre 2005 sur l'indemnisation des travailleurs indépendants.

INDEMNISATION DES COMMERÇANTS LORS DE TRAVAUX DE VOIRIES : tout ça pour ça ?

La loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public est parue au Moniteur du 2 février 2006. Elle attendait cependant une série de mesures d'exécution ainsi qu'une date d'entrée en vigueur, ce qui est chose faite depuis la parution au Moniteur du 26 juin dernier de huit arrêtés royaux et ministériel¹.

Objet de la législation

Pour rappel, la loi a pour objet d'accorder aux travailleurs indépendants qui subiraient un dommage important à la suite de travaux effectués sur le domaine public une indemnisation forfaitaire calculée en fonction du nombre de jours que leur établissement a dû fermer. Tous les indépendants ne sont pas concernés mais uniquement les « petits » indépendants (moins de 10 travailleurs, chiffre d'affaires annuel de moins de 2 millions d'euros) dont l'activité principale est la vente directe de produits ou l'offre

de services à des consommateurs ou à des petits utilisateurs, requérant avec les clients un contact direct et personnel à l'intérieur d'un immeuble (article 2, 6°, de la loi). Le droit à l'indemnisation ne peut être demandé que si l'établissement est fermé pendant quatorze jours (article 2, 9°, de la loi).

L'indépendant qui s'estime victime de nuisances à la suite d'un chantier sur le domaine public peut introduire une demande d'indemnisation auprès du Fonds de participation créé en vertu de l'article 73 de la loi du 28 juillet 1992 portant des dispositions fiscales et financières. Si sa demande est jugée recevable et fondée, le Fonds de participation lui accorde une indemnité compensatoire de perte de revenus d'un montant de 44,2 euros par jour civil (article 8, § 1^{er}, de la loi).

Des procédures de recours sont également prévues contre la décision du Fonds de participation de rejeter la demande.

Afin de garantir l'alimentation du Fonds de participation, la loi a institué un mécanisme de finance-

1. Arrêté royal du 10 juin 2006 déterminant le pourcentage annuel visé à l'article 3, alinéa 2, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 10 juin 2006 portant exécution de l'article 3, alinéa 5, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 10 juin 2006 relatif aux contenus et aux modèles de formulaires visés par les articles 6, § 2, alinéa 3 et § 3, alinéa 3, et 7, § 1^{er}, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 10 juin 2006 relatif aux modalités de recours contre la décision du Fonds de participation visées par les articles 6, § 4, alinéa 1^{er}, 7, § 3, alinéa 1^{er} et 9, § 3, alinéa 1^{er} de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 10 juin 2006 relatif à la désignation des agents visés à l'article 11, § 1^{er}, alinéa 1^{er} et à l'article 6, § 2, alinéa 8, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 10 juin 2006 relatif aux tarifs, aux modalités de paiement et de perception visés par l'article 12, § 3, alinéa 2, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté royal du 21 juin 2006 fixant la date d'entrée en vigueur visée à l'article 14 de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public ; arrêté ministériel du 10 juin 2006 désignant les agents visés par l'article 12, § 3, alinéa 1^{er}, de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public.

REGLEMENTATION

ment, selon lequel chaque maître d'ouvrage de travaux sur le domaine public doit verser un pourcentage de 0,125%² du montant final positif de toute facture non contestée relative à l'exécution de ces travaux.

En quoi la commune est-elle concernée ?

Tout d'abord, la commune est un maître d'ouvrages sur son propre domaine public ; elle doit donc participer au *mécanisme de financement* du Fonds de participation.

Elle a en outre des obligations spécifiques à remplir *avant l'entame du chantier* :

1. lorsque des travaux sont projetés sur son territoire, elle doit délimiter, en concertation avec le maître de l'ouvrage³, la zone où les travaux sont susceptibles d'occasionner des nuisances pour un établissement d'une entreprise (article 4, alinéa 1^{er}, de la loi) ;
2. une fois ce travail de délimitation accompli, elle identifie les établissements susceptibles de subir des nuisances du fait de ces travaux⁴ et avertit le responsable de l'entreprise, par écrit, que des travaux susceptibles d'occasionner des nuisances pour un de ses établissements vont avoir lieu ; elle l'informe dans le même temps de la possibilité d'obtenir une indemnité compensatoire de perte de revenus (article 4, alinéa 2, de la loi)⁵.

Sauf force majeure, le chantier ne peut débuter qu'entre quatorze et trente jours civils après que chaque entreprise concernée a reçu ces informations (article 4, alinéa 4, de la loi)⁶.

La commune a également des obligations spécifiques dans la phase de la *demande d'octroi d'indemnités* par l'indépendant :

1. elle délivre au responsable de l'entreprise une attestation confirmant, si le cas s'avère, l'existence de nuisances dues à un chantier (article 6, § 1^{er}, de la loi) ; cette attestation précise la

date du début des travaux ainsi que la durée présumée de ceux-ci et des nuisances qu'ils entraîneront (article 6, § 2, de la loi) ; elle est délivrée dans les sept jours civils de la réception de la demande, à défaut de quoi la commune est réputée avoir confirmé que des travaux occasionnant des nuisances sont en cours ;

2. dans trois cas, la commune est obligée de délivrer l'attestation, sans aucun pouvoir d'appréciation : lorsque aucun des emplacements de parking public réglementairement aménagés ne peut être utilisé dans la rue où est situé l'établissement, lorsque aucun emplacement de parking public réglementairement aménagé ne peut être utilisé dans un rayon de 100 mètres autour de tout accès à l'établissement ou lorsqu'une voie d'accès à l'établissement est fermée à la circulation de transit dans un sens ou dans les deux sens (article 6, § 2, alinéa 6, de la loi).

Enfin, la commune a également une *obligation d'information* par rapport au Fonds de participation :

1. la commune sur le territoire de laquelle les travaux ont lieu informe le Fonds de participation, à chaque demande de celui-ci, des nuisances et de l'évolution des travaux (article 9, § 1^{er}, alinéa 1^{er}) ;
2. la commune sur le territoire de laquelle est sis l'établissement de l'entreprise demanderesse de l'indemnité informe le Fonds de participation, à chaque demande de celui-ci, des nuisances occasionnées aux établissements entravés situés sur son territoire (article 9, § 1^{er}, alinéa 2).

Une entrée en vigueur en deux temps

La loi entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006 et s'applique pour la première fois aux travaux dont le marché n'a, à cette date, pas encore été conclu ou constaté au sens des articles 117, 118, 119 et 122 de l'ar-

2. Fixé par le Roi.

3. Lorsqu'elle n'est pas elle-même le maître d'ouvrage. Si elle est le maître d'ouvrage, cette obligation de délimitation est bien entendu aussi de rigueur.

4. Ce travail d'identification pourrait se faire en collaboration avec le Fonds de participation, via une convention entre celui-ci et la commune.

5. Les mêmes informations doivent être prodiguées au responsable de l'entreprise dont l'établissement ne se trouve pas sur son territoire, mais dans un rayon d'un kilomètre autour du périmètre du futur chantier (article 4, alinéa 3) ; d'ores et déjà se pose la question suivante : si le chantier s'étire en longueur (par exemple parce qu'on refait le revêtement d'une voirie), à partir d'où se calcule le rayon d'un kilomètre ?

6. La mention de ce délai ne peut pas conduire, selon nous, à l'interdiction de démarrer le chantier plus de trente jours après que les entreprises auront été averties ; il s'agit à notre sens d'une précision sans portée pratique.

rêté royal du 8 janvier 1996 relatif aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services et aux concessions de travaux publics (arrêté royal du 10 juin 2006 fixant la date d'entrée en vigueur visée à l'article 14 de la loi du 3 décembre 2005 instaurant une indemnité compensatoire de pertes de revenus en faveur des travailleurs indépendants victimes de nuisances dues à la réalisation de travaux sur le domaine public, article 1^{er}).

Cependant, ses articles 6, 7 et 8, qui concernent la procédure relative à la possibilité pour les indépendants de se faire reconnaître comme entravés et de demander l'indemnité au Fonds de participation, entrent en vigueur six mois après le reste de la loi, soit le 1^{er} janvier 2007 (article 14, alinéa 2, de la loi).

En d'autres termes, c'est essentiellement les phases « financement » et « information » qui sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2006.

Reste un énorme problème d'application

Faut-il le préciser ? Aucune ressource particulière n'est prévue par l'État fédéral pour aider les communes à remplir ces nouvelles obligations⁷.

Bien plus.

L'article 2, 4°, de la loi permet au Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, d'exclure certaines catégories de travaux du champ d'application de la loi. Certains types de travaux pourraient donc ne pas donner lieu au financement du Fonds de participation (on pense notamment aux travaux imposés par une autorité supérieure : les travaux en matière d'égouttage et d'assainissement des eaux, par exemple, sont imposés par la réglementation européenne) ; d'autres pourraient être exclus entièrement du champ d'application de la loi, et ne donner donc lieu ni au financement du Fonds, ni à une quelconque indemnisation, ni à l'information spécifique (les travaux d'une durée de moins de 14 jours, les

travaux qui sont effectués pour des raisons de sécurité publique, etc.).

Le problème réside dans le fait que, à l'heure où nous écrivons ces lignes, le Roi n'a pas fait usage de cette faculté. Tous les travaux réalisés sur le domaine public sont donc soumis aux dispositions de la loi, alors que tous ne donnent pas lieu à une indemnisation pour les travailleurs indépendants ; tous ne causent pas nécessairement de nuisances non plus. Prenons l'exemple d'un chantier de voirie dont le montant final de la facture est de 20.000 euros, dont la commune serait le maître d'ouvrage, et dont la durée de réalisation serait de 8 jours ouvrables : en l'état actuel de la réglementation, ce chantier devra faire l'objet d'une procédure d'information aux riverains, retardant de 15 à 30 jours la réalisation des travaux, alors que ceux-ci n'ou-

vrent pas droit à une indemnisation pour les indépendants riverains, puisqu'il sera impossible que les nuisances obligent le commerçant à fermer son établissement pendant 14 jours minimum ! Situation absurde : la commune sera obligée d'informer le riverain de la présence de travaux et de la possibilité d'obtenir une indemnisation... alors que, vu la durée des travaux, cette indemnisation est exclue ! Cerise sur le gâteau : l'indemnité que la commune devra verser au Fonds de participation se montera, dans notre exemple, à la somme de 25 euros ! Tout ça pour ça ?!

Mais il ne s'agit sans doute que d'une distraction passagère du Roi, qui sera très rapidement corrigée... Comme on n'est jamais trop prudent, les Associations de villes et communes ont interpellé le Gouvernement fédéral fin juin 2006 pour lui demander instamment d'adopter l'arrêté royal prévoyant des exonérations.

Vincent Ramelot (AVCB)

Contact: vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

« Faut-il le préciser ? Aucune ressource particulière n'est prévue par l'État fédéral pour aider les communes à remplir ces nouvelles obligations »

7. Pendant les travaux parlementaires, un sénateur s'est demandé si le texte avait résisté au « test Kafka » mis au point par le Secrétaire d'État à la Simplification administrative (Doc. parl., Sénat, n° 1751/005, S.O. 2004-2005, p. 11).

REGLEMENTATION



Photos : Jocelyn Balcaen

L'AGENT DE POLICE...

est de retour dans nos rues

Nous relevions dans un précédent article¹ que les fonctionnaires et auxiliaires de police étaient désormais sans compétence pour constater les faits visés par un règlement communal de stationnement, qu'il soit fiscal ou qu'il instaure des redevances. En effet, ce contrôle ne consistant ni en l'exécution de missions de police administrative, ni en l'exécution de missions de police judiciaire, et le parquet ne pouvant y réserver de suites depuis la dépénalisation, les règlements taxes ou règlements redevance échappaient à la compétence de la police.

Ces propos ne sont plus d'actualité depuis l'adoption par le Législateur le 1^{er} avril 2006 d'une loi qui, entre autres choses, permet aux agents de police (nouvelle appellation des auxiliaires de police²) de constater le stationnement dépénalisé visé à l'article 29, § 2, alinéa 2, des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, en vue d'établir la redevabilité de la rétribution ou taxe de stationnement due en exécution de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir

des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur³.

Cette disposition, introduite par amendement, fait suite à une proposition contenue dans le second rapport de la Commission d'accompagnement de la Réforme des polices⁴. C'était aussi une revendication des associations des Villes et Communes.

Les constatations faites par les agents de police concerneront donc l'application non pas des règles de circulation mais des règlements communaux de stationnement. Leurs constats ne seront pas des constats d'infraction mais de redevabilité, à l'image de ceux que dressent déjà les agents communaux ou les employés d'une firme privée concessionnaire ; ils auront donc la même valeur légale, celle de simples renseignements, et non pas la force probante particulière attribuée par l'article 62 des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière⁵.

La loi prévoit que cette compétence pourra s'exercer jusqu'à une date que le Roi peut fixer. Ce qui ne doit pas faire croire que l'adoption d'un arrêté royal est

1. « Le point sur quelques questions relatives à la gestion du stationnement », *Le Moniteur de la Mobilité*, 2005/1, pp. 1-18.

2. C'est en ce sens que l'agent de police est de retour dans nos rues...

3. Nouvel alinéa introduit dans l'article 29, § 2, des lois coordonnées par l'article 2 de la loi du 1^{er} avril 2006 relative aux agents de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions, *Monit.*, 10 mai.

4. Projet de loi relatif aux agents auxiliaires de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions, amendement n° 10 de M. De Padt et consorts, Doc. parl. Chambre, n° 1880/003, pp. 3-4.

5. Projet de loi relatif aux agents auxiliaires de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions, *loc. cit.*, n° 1880/003, p. 4.

nécessaire pour que les agents de police soient investis de cette compétence : dès l'entrée en vigueur de la loi (le 10 mai 2006), ils ont acquis cette compétence, et ils ne la perdront que le jour où le Roi décidera de la leur ôter... s'il le décide un jour, ce qui n'est pas non plus formellement obligatoire⁶. Pourquoi avoir prévu d'emblée que ces missions prendront fin un jour ? Le commentaire de l'amendement ayant abouti à cette disposition légale nous éclaire sur ce point : « *La compétence de constater l'irrégularité d'un stationnement dépenalisé [...] n'a pas pour autant vocation à s'inscrire dans la durée [...] mais il s'agit ici d'assurer une transition harmonieuse entre la prise en charge policière de ces stationnements et le relais opéré vers d'autres instances [...]* »⁷.

L'autre objet de la loi est d'accorder plus de compétences aux agents de police. À cette fin, une Sous-section 4 est insérée dans la Section 1^e du Chapitre IV de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (LFP), attribuant aux agents de police les compétences suivantes :

- l'assistance aux fonctionnaires de police, soit en cas de nécessité (art. 44/12 LFP), soit, sur ordre d'un officier de police administrative ou d'un officier de police judiciaire, dans l'exécution des fouilles de bâtiments et de moyens de transport ainsi que dans l'exécution des fouilles de sécurité et fouilles judiciaires (art. 44/13, 1^o, LFP) ;
- la surveillance des personnes privées de leur liberté (art. 44/13, 2^o, LFP) ;
- le droit de retenir la personne qui commet ou qui vient de commettre un crime ou un délit, ou qui est poursuivie par la clameur publique (art. 44/15, alinéa 1^{er}, LFP) ;
- procéder à une fouille de sécurité lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire, en fonction de son comportement, d'indices matériels ou des circonstances, que la personne retenue porte sur elle des armes ou des objets dangereux pour l'ordre public (art. 44/15, alinéa 2, LFP) ;
- retenir le véhicule ou le moyen de transport dont cette personne est présumée avoir fait usage, afin de permettre la fouille de celui-ci, lorsque les agents de police ont des motifs raisonnables de croire que ce véhicule ou ce moyen de transport a servi à commettre l'infraction ou à entreposer des objets dangereux pour l'ordre public, des pièces à conviction ou des éléments de preuve de l'infraction (art. 44/15, alinéa 3, LFP) ;
- pour l'exécution des missions prévues à l'article 44/15, les agents de police peuvent faire usage de la contrainte.

Vincent Ramelot (AVCB)

Contact : vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

6. La loi parle d'une « *date déterminée par le Roi* », et non pas d'une « *date à déterminer par le Roi* ».

7. Projet de loi relatif aux agents auxiliaires de police, à leurs compétences et aux conditions d'exercice de leurs missions, *loc. cit.*, n° 1880/003, p. 4.

REGLEMENTATION

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
28 février - Amsterdam (NL)	Intelligent Public Transport System - Driedaags congres met beurs	Info: www.iptseurope.com
23 avril - Bruxelles	Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: www.verkeerskunde.be
12 au 15 juin - Munich (D)	Velo-city 2007: From vision to reality	Info: info@velo-city2007.com - www.velo-city2007.com



Copyright : P. Frère

L'EUROPE DE LA MOBILITÉ...

et la mobilité de l'Europe

La mobilité constitue l'un des grands défis auxquels les villes sont confrontées. Bruxelles n'échappe pas à la règle. La Commission, qui emploie plus de 22.000 personnes, en est consciente et s'attache à relever le défi...

La Commission se bouge *pour* que Bruxelles bouge mieux

Chaque jour, des milliers d'automobiles parcourent les rues de la capitale belge, provoquant leur cortège de nuisances. En 2003, la capitale comptait près de 590.000 véhicules immatriculés – six véhicules pour dix habitants, tous n'étant cependant pas sur la chaussée en même temps – et près de 182.000 véhicules de navetteurs entraînent chaque jour dans l'agglomération. Les citadins, en particulier ceux qui habitent le long des grands axes, ne connaissent que trop bien le spectacle de voitures se suivant pare-chocs contre pare-chocs, paralysant et asphyxiant la ville.

La Région de Bruxelles-Capitale a naturellement pris des mesures en la matière. Siim Kallas, le Commissaire européen notamment chargé de la gestion de l'ad-

ministration, a tenu à exprimer son soutien aux efforts de la Région lors d'une conférence sur la mobilité qui s'est tenue le 18 septembre, c'est-à-dire dans le cadre de la *Semaine européenne de la mobilité* et le lendemain de la *Journée sans voitures*. Une Journée qui, comme l'a rappelé Pascal Smet, ministre bruxellois de la Mobilité, a fait de Bruxelles "*la plus grande zone urbaine sans trafic automobile en Europe*". Cette conférence avait pour but de répondre aux questions et critiques, mais également de présenter les dernières orientations de la politique de mobilité des Institutions européennes à Bruxelles.

L'environnement étant une préoccupation permanente pour l'Union européenne, la Commission s'est fixée, dès 1996, un certain

nombre d'objectifs visant à ce que l'administration européenne aussi contribue à sa protection. Une part importante de ces objectifs tend à une amélioration de la mobilité et à la réduction des nuisances entraînées par celle-ci. Ils sont consignés dans une série d'actions menées depuis 1997, dans le cadre du 5ème programme communautaire de politique et d'actions en matière d'environnement durable.

Au cours des premières années, l'effort a été porté en particulier sur les déplacements à caractère professionnel entre les différents services de la Commission. Celle-ci regroupe bon nombre d'activités dans son célèbre bâtiment du Berlaymont, mais elle dispose au total de pas moins de 65 immeubles de bureaux dans Bruxelles, entre lesquels le personnel est parfois amené à se déplacer. C'est d'ailleurs l'un des éléments d'une difficile équation qui met en balance, d'une part, des institutions essentiellement concentrées autour du

“quartier européen” du rond-point Schuman, ce qui irrite certains comités de quartiers, et d’autre part un éparpillement de leurs différents services sur Bruxelles, au risque de contribuer ainsi à l’engorgement du trafic.

La Commission s’était donc concrètement attelée à trois axes d’action. Le premier consistait en la promotion des transports en commun. En 1997, la Commission a donc passé un accord (renouvelé pour quatre ans le 1er avril 2005) avec les trois opérateurs actifs en Région bruxelloise, la STIB, De Lijn et la TEC. Cet accord a permis la mise en place du système Eurobus, dont les lignes 21 et 22 de la STIB – qui circulent entre la plupart des immeubles de la Commission et des institutions européennes à Bruxelles – permettent aux fonctionnaires européens de se déplacer sur simple présentation de leur badge. La ligne 12 relie, quant à elle, le “quartier européen” du rond-point Schuman à l’aéroport de Zaventem, tandis que les “One Way Tickets” permettent l’accès gratuit aux transports publics pour les déplacements de service.

Egalement impliquée dans la mobilité bruxelloise, la SNCB était aussi représentée à la conférence du 18 septembre. Elle en a profité pour présenter différentes modifications du réseau, telles que le R.E.R. et d’autres projets parfois menés conjointement avec la STIB, comme une refonte de la gare ferroviaire et station de métro Schuman.

Le deuxième axe d’action a été la mise en place d’un système de vélos de service. La Commission en compte 190 et ils ont permis près de 15.000 déplacements en 2005. Quelque 2000 emplacements pour les vélos des fonctionnaires ont été aménagés dans les parkings.

Une troisième action a été l’achat de voitures électriques pour les techniciens se déplaçant fréquemment sur de courtes distances. D’autres véhicules peu polluants, comme des voitures diesel équipées de filtres, devraient suivre.

Qu’en est-il pour demain ? Le 15 mars dernier, la Commission a adopté – suite à différentes enquêtes auprès de son personnel et à la nouvelle politique d’urbanisme des autorités bruxelloises limitant la superficie des parkings – un nouveau plan de mobilité pour son personnel bruxellois pour les années 2006-2009. Le but concret est d’augmenter à 45% la part des actuels 38% du personnel utilisant les transports en commun pour les déplacements domicile/lieu de travail et de faire passer la proportion de ceux qui font le trajet à pied ou à vélo de 17 à 19%. *“J’appelle personnellement les fonctionnaires qui, comme moi, habitent à une distance raisonnable de leur lieu de travail à venir au bureau à pied”*, a plaidé le Commissaire et ancien président

« Le but est d’augmenter la part du personnel utilisant les transports en commun pour les déplacements domicile/lieu de travail »

de l’Association lettone des cyclistes, qui a donc apparemment mis son amour de la petite reine entre parenthèses. Mathématiquement, pour le dire autrement, il s’agit de réduire le pourcentage de fonctionnaires utilisant leur véhicule privé de 44 à 35%.

A cette fin, la Commission va renforcer les mesures existantes depuis 1997, à savoir poursuivre l’ac-

quisition de véhicules de service peu polluants, la gestion dynamique des parkings ainsi que sa coopération avec les opérateurs de transport en commun pour améliorer l’offre de transport public. D’ailleurs, à la Commission, un quart des usagers de voitures particulières se déclarent disposés à passer aux transports en commun si leurs services s’améliorent. *“La Commission essaiera de rembourser la moitié du prix des abonnements de transports publics de ses fonctionnaires dès 2007, selon les possibilités budgétaires”*, a fait miroiter Siim Kallas, avant que le ministre bruxellois de la Mobilité ne tourne le couteau dans la plaie en lui disant : *M. Kallas, je vous félicite, mais vous pouvez faire mieux. Les abonnements des fonctionnaires belges sont entièrement gratuits”*.

Pourtant les deux hommes partagent la même vision en matière de mobilité, notamment au sujet de l’usage des vélos que le ministre régional souhaiterait promouvoir, 65% des déplacements bruxellois

faisant moins de cinq kilomètres. Pascal Smet a d’ailleurs remercié les membres des institutions européennes présents dans la salle pour l’apport de la somme de leurs expériences nationales en matière de mobilité. *“Vos habitudes et cultures*

changent Bruxelles pour le meilleur”, a-t-il dit. Le ministre en a profité pour présenter les autres points principaux de l’action bruxelloise en matière de mobilité. Ils portent notamment sur une politique plus restrictive en matière de parking, l’achat par la STIB de matériel roulant supplémentaire et l’installation de nouvelles bandes de circulation réservées et feux de signalisation don-



Copyright : P. Frère

nant la priorité aux transports en commun. La STIB, évidemment représentée à la conférence, table pour sa part, dans le cadre du plan régional de développement, sur une réduction de 20% du nombre de kilomètres parcourus en voiture d'ici à 2010, ainsi que sur un accroissement de 60% des déplacements effectués via ses services, ce qui représente un défi conséquent (la STIB a déjà connu une augmentation similaire au cours des cinq ou six dernières années). Les investissements en matériel roulant seront consacrés

mes de métro (d'un nouveau modèle) supplémentaires. D'importants travaux d'infrastructure seront aussi réalisés dès 2008. Ainsi, par exemple, la ligne deux du métro, située au niveau de la petite ceinture, sera prolongée jusqu'à la gare de l'ouest et deviendra à terme une ligne circulaire.

D'autres mesures portent sur l'amélioration de la sécurité routière (en installant, par exemple, plus de zones limitées à 30 km/h en milieu résidentiel), sur une meilleure intégration des taxis aux plans de

tant à accroître le nombre de trams T3000 – qui commencent déjà à circuler à Bruxelles – qu'à acheter des trams T4000 encore plus grands, de nouveaux bus et des ra-

mobilité et sur l'établissement de zones piétonnes dans les centres historiques de Bruxelles, Saint-Gilles et Ixelles, des études montrant d'ailleurs que 40% des voitures en mouvement dans le centre circulent en fait à la recherche d'un emplacement pour se parquer.

On le voit, la question de la mobilité à Bruxelles (qui est peu ou prou la même que dans les autres villes de taille comparable) est prise au sérieux par les différents acteurs, bien décidés à collaborer. Et si des solutions sont sur la table, leur application nécessitera forcément des choix et des adaptations qui déplairont à certains. Toutefois, comme la qualité de vie à Bruxelles en dépend...

Frederik Ronse

Cet article est paru précédemment dans le *EURinfo* n°310, novembre 2006.

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



Copyright : Liesbeth Vankelecom

**Ceci n'est pas un vélo.
(d'après Magritte)**

Droite ? Gauche ?





Le CANAL COMME AXE DE MOBILITÉ... ...encore un petit goût de trop peu

Le vendredi 28 juillet dernier, les cellules développement durable et mobilité de l'AVCB ont participé à une croisière au départ du quai Béco, dans le Port de Bruxelles jusqu'à Vilvorde suivie d'un circuit guidé à vélo le long du canal de Vilvorde via Bruxelles-Ville et Molenbeek jusqu'à Anderlecht. Cette activité fait partie d'une série de rencontres et d'actions dans le cadre d'une réflexion globale sur l'intégration du canal dans la ville, menée conjointement par la coordination Senne, Inter-Environnement Bruxelles et BRAL. L'objectif est aussi de montrer qu'il est possible de mettre en place une mobilité alternative, navette fluviale et itinéraire cyclable le long de celui-ci.

Frederik Depoortere, Manager vélo de la Région bruxelloise, et Stijn Van Assche, du BRAL, ont guidé cette activité.

Loin d'une course, l'idée était de

faire une excursion « découverte » avec des arrêts réguliers le long du parcours.

Nous étions une bonne cinquantaine d'inscrits, associations diverses, communes bruxelloises mais aussi citoyens bruxellois et d'ailleurs, curieux de tester ce parcours.

L'enthousiasme et la bonne humeur des participants et des organisateurs ont été de la partie.

Cette excursion d'une petite heure en bateau jusqu'à Vilvorde a été l'occasion de découvrir Bruxelles sous un angle original et d'échanger des points de vues sur les différentes fonctions potentielles du canal.

Après le débarquement à Vilvorde, la suite du programme a proposé de parcourir à vélo le trajet que nous avons fait sur le canal, soit une distance de 7 km pour rejoindre le quai Béco, lieu

du pique-nique de midi.

Plusieurs arrêts dans divers lieux sont commentés, nous en retraçons quelques-uns au fil de cet article.

Tous à l'eau, en selle...

Le trajet démarre par un petit parcours dans Vilvorde avec passage au-dessus de la Senne à ciel ouvert non encore épurée et par la future station d'épuration nord dont la période de mise à l'essai est prévue pour octobre prochain. Durant cette partie du circuit, rien n'a encore été prévu pour le vélo. A la frontière de la Région bruxelloise, une grille est actuellement placée sur la voirie que nous empruntons. Le port de Bruxelles en est le propriétaire mais est tout à fait disposé à la retirer pour l'aménagement d'une piste cyclable.

Nous passons sur l'autre rive par le pont de Buda, et parcourons l'agréable Parc Meudon dominant

le canal, ensuite retour au bord de celui-ci avec passage par le Bruxelles Royal Yacht Club dont le terrain appartient à la Donation Royale.

Petit arrêt pour recevoir quelques explications concernant le projet de passerelle proposé sous le pont Van Praet, actuellement bloqué car le BRYC a des craintes en ce qui concerne la sécurité de voir passer une servitude publique dans leur terrain privé.

Pourtant celle-ci permettrait de poursuivre notre route à l'abri de la circulation et de gagner 15 min en moyenne sur cet itinéraire, tant les feux à ce carrefour sont nombreux, pénalisants et dangereux pour les cyclistes.

Nous sommes donc contraints de remonter sur la voirie, avenue Van Praet, pour traverser le carrefour au niveau du pont.

Une partie plus aisée, ensuite, sur le large trottoir, mixité piétonne et cycliste, le long du domaine royal, chaussée de Vilvorde. Suite de l'excursion par la rue Claessens et l'avenue du port, pavée à souhait jusqu'au site de départ. Là non plus rien de prévu pour les vélos. Nous arrivons à 12h30 pour un pique-nique sur le quai face à Bruxelles les Bains.

Actuellement, comme vous pouvez le constater, tout au long de ce



parcours, encore trop peu d'aménagements (valables) ont été réalisés, tout au plus la récupération de certains espaces baptisés pistes cyclables. Or, ce trajet est pratique, sans dénivelés, rapide et présente un espace suffisant pour que divers moyens de transport se côtoient. Mais heureusement, la piste régionale devrait être prête en 2008.

L'après-midi a consisté à parcourir et découvrir les quais à vélo jusqu'aux confins d'Anderlecht. Là aussi avec commentaires aux divers lieux d'arrêt. Nous sommes passés par le quai des Charbonnages, pour nous arrêter à la porte de Ninove, espace intéressant qui fera l'objet d'un vaste réaménagement afin de permettre la mise en valeur des lieux et la création d'une piste cyclable. Nous poursuivons par le quai Mariemont et le quai Fernand Demets, aménagé, lui, d'une piste cyclable. Le quai de Biestebroek, mis en place voici quelques années déjà, représente le parcours le plus agréable de

l'excursion. Visite rapide par le quartier de la Roue... petit crochet pour découvrir la dérivation de la Senne joliment aménagée, qui sert de trop plein en cas de fortes pluies pour terminer notre excursion au centre de loisirs et d'aviron le long du canal peu avant 16h00. Certains d'entre-nous poussent l'expérience jusqu'à Hal, d'autres testent le métro avec leur engin et arrivent à bon port sans encombre malgré

le monde, certains regagnent le lieu de départ à vélo.

Le canal comme axe de mobilité ?

L'objectif poursuivi par cette journée a été de mettre l'accent sur les opportunités du canal comme axe de mobilité alternative. Elle a également permis de mettre en évidence le retard pris par le projet de piste cyclable régionale sur une bonne part du parcours. L'excursion nous a aussi donné l'occasion de voir Bruxelles sous un autre angle, de découvrir des lieux beaux, inattendus voire insoupçonnés.

Les participants étaient satisfaits, étonnés, surpris, déçus aussi pour certains d'entre eux de ne pas voir déjà une piste cyclable digne de ce nom et une navette fluviale tout au long de ces quelques 10 km entre Ruisbroeck et Vilvorde.

Barbara Decupere (AVCB)

Contact: barbara.decupere@avcb-vsgb.be

Pour plus d'informations:

Coordination Senne - Elisabeth Taupinart, tél : 02 206 12 07, taupinart@gs-esf.be

Brussels by Water - David Kuborn, tél : 02 203 64 06, kuborn@brusselsbywater.be

BRAL - Steyn Van Assche, tél : 02 217 56 33, steyn@bralvzw.be

IEB - Delphine Termolle, tél : 02 223 01 01, delphine.termolle@ieb.be

Velomanager (Région de Bruxelles-Capitale) - Frederic Depoortere : infovelo@mrbc.irisnet.be

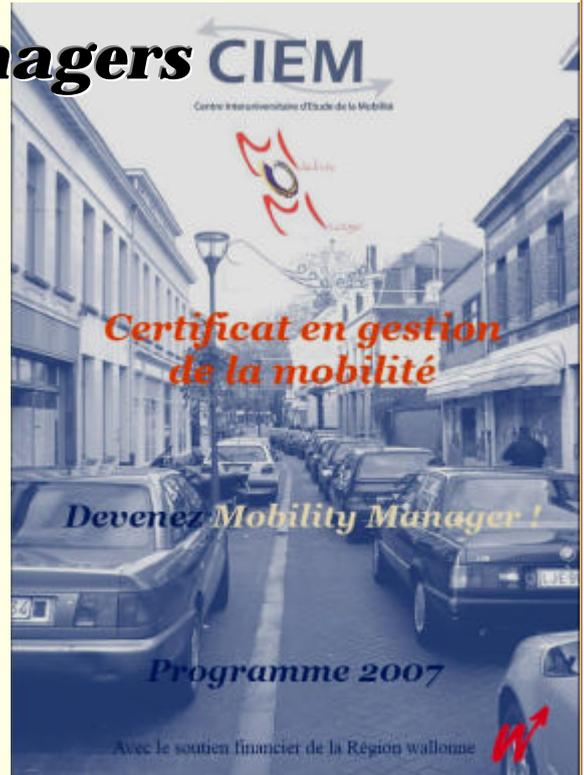
CERTIFICAT EN GESTION DE LA MOBILITÉ :

la parole aux Mobility Managers

Lancé en 2004 avec le soutien du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports, le Certificat en gestion de la mobilité a renforcé l'offre de formations en matière de mobilité en Belgique et connaît à présent un réel succès. Le Moniteur de la Mobilité démontre chaque mois l'intérêt croissant pour les questions de mobilité et met en évidence que la meilleure solution pour parvenir à des résultats convaincants est de favoriser les échanges de bonnes pratiques et une large diffusion d'information.

Le Certificat en gestion de la mobilité s'inscrit parfaitement dans ce canevas dès lors qu'il entend proposer aux futurs *Mobility Managers* une vision multidisciplinaire de la mobilité en donnant la parole à une multitude d'intervenants (administrations, universités, bureaux d'études, acteurs de terrain, ...). A raison d'un jour par semaine pendant 6 mois, la formation mise avant tout sur les aspects pratiques d'une gestion intégrée de la mobilité (études de cas, ateliers pratiques, visites techniques, ...).

A l'aube de la troisième édition qui débutera le **12 janvier 2007**, nous sommes heureux de voir que le programme a gagné en maturité et que sa structure modulaire répond clairement aux attentes des participants. Issus de profils professionnels très variables, les participants proviennent tant du secteur public que privé ou associatif ce qui permet une grande richesse dans les échanges. Plus de 30 mobility managers ont ainsi été formés en deux ans et nous sommes ravis de voir que beaucoup d'entre eux sont amenés à collaborer au jour le jour pour la mise en place de projets de mobilité.



« Les cours de gestion en mobilité apportent dans une ambiance studieuse mais très conviviale ce que l'on souhaite connaître de la problématique de la mobilité. Tous les sujets sont abordés de manière intelligente, pratique, donc efficace. »

Alain VAN BINST (Cellule Mobilité des entreprises) - SNCB

« La formation du CIEM nous a permis d'aborder, de comprendre et de traiter la thématique de la mobilité dans sa globalité, sa complexité et ses nuances. Tout en nous apportant une vision étendue, la formation apporte également une meilleure compréhension des rouages auxquels nous sommes confrontés lors de la mise en place d'un plan de mobilité. La gestion de la mobilité nous amène à faire face à de nombreuses thématiques autres que la mobilité, comme la communication, l'argumentation, ainsi que la créativité. C'est une nécessité à laquelle répond la formation grâce à la diversité des cours et des intervenants. »

Amélie GREGOIRE (Responsable de projets) - COREN ASBL

« Je ne puis que me féliciter d'avoir suivi la formation de "mobility manager" auprès du CIEM. Il s'agit d'une formation vraiment professionnelle, les intervenants sont vraiment des spécialistes "du terrain". Le fait qu'un néerlandophone ait suivi la formation confirme bien qu'il s'agit d'une formation de qualité, que de nombreux organismes dans la partie néerlandophone du pays vous envient. »

Alain CHAROT (Conseiller en Prévention) - TOURING

« Le Certificat en gestion de la mobilité aborde les multiples facettes de la mobilité sur le plan de la circulation, des infrastructures de transport, de l'environnement et de l'urbanisme. Elle est complétée par une série d'interventions de « gens de terrain » et finalement par la présentation, par les étudiants, d'une étude de cas concret faisant appel aux différents thèmes abordés. Cette formation s'adresse donc à toute personne ayant des responsabilités dans des domaines où la mobilité joue un rôle important. »

Pierre HANQUET (Ingénieur Principal des Ponts et Chaussées) - Ministère wallon de l'Équipement et des Transports

« Par la diversité des intervenants et la richesse des thèmes traités, cette formation axée sur les méthodes et les savoir-faire est incontestablement une opportunité à saisir pour appréhender et gérer avec efficacité la mobilité des personnes et des biens, indispensable au développement économique et social des espaces urbains et nationaux. »

Serigne Mbacké SECK (Mobility Manager) - Université de Dakar - CUREM

Plus d'infos : Xavier TACKOEN (CIEM)
www.ciem.be - info@ciem.be



Le carnet d'adresses

Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

A toutes fins utiles, nous avons rassemblé pour vous les coordonnées des conseillers en mobilité des différentes communes bruxelloises. Ces conseillers sont les personnes de contact dans leurs communes respectives.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
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	02/247.64.38	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	02/422.31.08	02/422.31.09	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	02/244.72.22	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

MOBILYS: À L'ÉCOUTE DE CHACUN POUR MIEUX DÉCIDER

Toute politique de mobilité globale intelligemment conçue place inévitablement le transport public au centre de ses préoccupations. Dans le même temps, pour être efficaces, les décisions doivent se prendre en ayant une vision globale des enjeux et des défis. Le point de vue des différentes parties prenantes doit donc alimenter en permanence le débat sur la mobilité. Voilà pourquoi le Groupe SNCB a créé **Mobilys, plateforme de discussions** consacrée à la mobilité. Dans le cadre de cette plateforme, un débat a été organisé dans la soirée du 13 novembre 2006, réunissant plusieurs acteurs politiques concernés de près par les questions de mobilité. Il a été suivi par un Forum étalé sur deux jours, **les 16 et 17 novembre 2006**.

Centrée sur la question "**Homo sapiens, homo mobilis?**", Mobilys a pour objectif de rassembler autour de thèmes précis des experts et des décideurs afin d'améliorer le processus de décision en matière de politique de mobilité. Quelle est la nature de la demande actuelle en matière de mobilité? Quels sont les facteurs influençant le choix modal? Quelles sont les mesures à prendre pour optimiser l'offre en matière de transport? Comment les gares peuvent-elles contribuer à une mobilité durable? Autant de questions qui suscitent l'échange des idées et la confrontation des expériences et des réflexions.

Retrouvez l'ensemble des présentations des intervenants à l'adresse suivante :
<http://www.b-rail.be/corp/F/news/mobilys/>

« J'achète à vélo », c'est fini... pour cette année !

Avec la remise des prix le 25 octobre pour la Région de Bruxelles-capitale, l'opération « J'achète à vélo », organisée par le GRACQ-Les cyclistes quotidiens, vient de s'achever. Nous revenons sur son déroulement et les leçons à tirer de la cuvée 2006. Pour cela, nous avons interrogé Caroline Wouters, son chef d'orchestre ! Propos recueillis par Guy Surquin.



Copyright : Guy Surquin

Cette année, l'opération a couvert sept communes bruxelloises. Elle a rencontré un vif succès ; pour atteindre ce résultat, cela suppose toute une organisation. Caroline, pourrais-tu nous faire le topo ?

Les **objectifs** de l'opération étaient :

- rencontrer les commerçants et leur faire prendre conscience de leur clientèle vélo;
- encourager les cyclistes actuels à poursuivre leurs achats par ce moyen
- sensibiliser les autres usagers à utiliser leur vélo pour des achats de proximité

La campagne a nécessité trois mois de préparation (de mai à juillet). Tout d'abord, des rencontres (prise de contacts et sensibilisation) avec les échevins de la Mobilité et/ou du Commerce auprès de sept communes.

Pourquoi sept communes ? Tout simplement parce que les moyens octroyés - subsides, humains - étaient limités. Pourquoi ces communes ? Trois d'entre elles (Evere, Saint-Gilles et Schaerbeek) participaient déjà en 2005 et pour les autres, nous bénéficions d'un certain nombre de membres impliqués dans le GRACQ. Vu le succès de l'opération, il serait intéressant

que des moyens supplémentaires permettent dans le futur, un élargissement de cette action à l'ensemble des communes bruxelloises.

En parallèle, en un mois, il a fallu créer et suivre la production du matériel promotionnel (logo, dépliant destiné aux commerçants, au grand public, bulletin de participation, affiches et présentoirs). Et obtenir des moyens financiers (côté communes) pour récompenser les lauréats du concours.

Ensuite le « briefing » des partenaires 'mis à disposition' par les communes - les équipes des stewards d'Atrium -, en vue du démarchage et du suivi de l'action. Ces équipes ont joué un rôle fondamental dans la réalisation de l'action. Pour Jette et Watermael, ce sont des équipes de bénévoles seules qui ont assuré le bon déroulement de l'opération.

A savoir : rencontre avec les commerçants, offre de participation, mise en place du matériel et suivi logistique de l'opération.

Au cours du lancement de l'action, se sont greffés une campagne-presse, des spots-radios et des entretiens dans la presse écrite.

Dès la fin de « J'achète à vélo », nous (stewards et bénévoles) avons procédé à la récolte des urnes. Après le tirage au sort, les prix ont été remis aux gagnants dans les communes participantes pour un montant de 9 900 €, sous forme de bons d'achats pour du matériel vélo et un grand tirage régional a clôturé l'opération le 25 octobre (4 Brompton offerts !).

Rappelons aussi que les commerçants avaient l'opportunité d'émettre des souhaits concernant l'installation de range-vélos devant leur magasin. De même pour les cyclistes acheteurs qui pouvaient l'indiquer dans leur carte de participation. Un rapport rela-

tif à ces demandes sera transmis sous peu à chaque commune.

Question accueil, as-tu constaté des différences entre les communes ?

Pas vraiment. Mais Ixelles s'est démarqué sur le plan administratif, la commune s'étant mobilisée non seulement avec ses échevins de la Mobilité et du Commerce, mais aussi ceux de l'Enseignement & de la Santé ainsi que celui de la Culture & de la Participation : ce fut un plus pour l'opération !

L'ensemble des échevins qui nous ont soutenu durant l'action provenaient de l'ensemble de l'échiquier politique. Gageons que ce thème de la mobilité douce sera davantage encore, dans le futur, la priorité de tous les partis.

Quel sont les résultats chiffrés de « J'achète à vélo » ?

Voir tableau.

Comment as-tu trouvé l'accueil des commerçants ?

On peut les classer en trois catégories :

- Une minorité qui était contre (avec une image négative des cyclistes) : « ils brûlent les feux rouges, ils empruntent les sens uniques, n'ont pas d'éclairage nocturne ou des phares défaillants, c'est dangereux, beaucoup ne respectent pas le code ! ».
- Une deuxième catégorie de commerçants ont ac-

cepté de s'inscrire sans implication particulière. Mais la plupart ont donné un écho positif, ayant découvert la part cycliste de leur clientèle !

- Enfn, les motivés qui connaissaient d'emblée leur clientèle cycliste et /ou étaient concernés et ouverts au vélo, à la mobilité douce.

Quelle est ta principale satisfaction et... le principal obstacle rencontré ?

L'obstacle principal ? Les délais très courts pour lancer l'opération. Dans l'hypothèse où les mêmes dates d'organisation sont reconduites, l'idéal serait de commencer dès avril.

Cela vaudrait peut-être la peine de tenter une autre période de l'année : du 15 avril – 15 juin, par exemple.

Du point de vue positif, les rencontres et la sensibilisation des commerçants et les remises des prix auront été les meilleurs moments de l'opération.

Martine, l'une des commerçantes de « Porte de Namur », élue par les cyclistes pour son meilleur accueil a d'ailleurs reçu un bon d'achat de 250 € pour du matériel vélo ; elle vient dorénavant au travail à vélo et... en est ravie !

Cette pétulante patronne de "Dame Tartine", tient une sandwicherie, rue Longue Vie... un nom prémonitoire ! ».

Guy Surquin (GRACQ)

Contact : guy.surquin@gracq.org

	Ville de Bruxelles	Evere	Ixelles	Jette	Schaerbeek	St Gilles	Watermael
nombre de commerçants ayant participé	134	83	119	94	150	85	91
nombre de carte valablement complétées*	131	302	74	55	152	71	146
nombre d'achats réalisés*	917	2114	518	385	1036	497	1022
nombre de cyclistes ayant participé*	81	105	64	34	78	39	85
dont hommes*	41	53	39	16	23	19	35
dont femmes*	40	52	25	18	55	20	50
dont domiciliés dans commune*	27	61	39	23	57	23	69
nombre de cyclistes ayant effectué 7 achats (1 carte)*	56	59	57	21	48	27	52
nombre de cyclistes ayant effectué 14 achats (2 cartes)*	15	18	5	7	12	6	15
nombre de cyclistes ayant effectué 21 achats (3 cartes)*	5	6	1	3	8	2	13
nombre de cyclistes ayant effectué plus de 28 achats (plus de 4 cartes)*	5	1	0	3	10	3	4
nombre d'achats effectués par le meilleur acheteur*	63	189	21	35	77	28	40
nombre de lauréats qui ont eu un bon d'achat pour du matériel vélo	12	42	26	15	39	3	8
prix abonnements gracq /fietsersbond	4	2 et 1	3	2 et 2	3 et 1	4	3
prix offert au(x) commerçant(s) élu(s) (en plus du diplôme)	2x150€	/	4x250€	2x50€	1x50€	2 livres	1x 60€ et 1x40€
nombre de participants néerlandophones*	21	22	5	11	9	5	4
membres du gracq qui ont participé*	9	12	9	5	16	4	14

*(Données classées sur base des cartes remises dans chacune de ces communes)



Bilan et perspective

CYCLOCITY, la location automatisée de vélos à Bruxelles

Un système automatisé de location de vélos, fonctionnel 24h/24 et baptisé « Cyclocity », a été inauguré lors de la journée sans voiture le 17 septembre dernier. Dans une première phase, c'est le territoire du Pentagone qui est couvert. 250 vélos sont proposés aux Bruxellois, aux navetteurs et aux touristes, via l'implantation de 23 stations espacées de 300 à 500 m les unes des autres. Le principe est simple : un vélo peut être emprunté à l'une des stations et remis à n'importe quelle borne après utilisation. Petit bilan après 3 mois d'exploitation.

Comment ça marche ?

Le système s'appuie sur deux formules d'abonnement : l'abonnement hebdomadaire au prix de 1,5 euros et l'abonnement annuel au prix de 10 euros. Ils permettent d'être enregistré comme utilisateur. Ensuite, le coût dépend de la durée d'utilisation. Une contribution de 0,50 euros est demandée pour la première demi-heure, quelle que soit la formule d'abonnement. La même contribution est demandée pour chaque heure supplémentaire dans le

cas d'un abonnement annuel, elle est d'1 euro dans le cas d'un abonnement hebdomadaire.

Premier bilan

Jusqu'à présent, le système a enregistré plus de 6.000 locations, avec des pics atteignant 250 utilisations par jour. Les statistiques démontrent

La Région bruxelloise¹ octroie une subvention de maximum 100 000 euros par périmètre, celui-ci variant entre 1 et 4,5 km² et la firme Decaux finance le reste. La commune qui décide d'implanter ce type de matériel sur son territoire doit satisfaire à un certain nombre de conditions techniques, garantissant la viabilité du projet. Ainsi, elle doit prévoir un minimum de 6 stations par km² (1 km² est la surface minimum pour envisager le développement du projet) avec un minimum de 60 vélos et un minimum de 25 stations pour 4,5 km² proposant au moins 250 vélos. Chaque station doit disposer d'un minimum de 5 vélos. Les points doivent être implantés de manière équilibrée, près des noeuds de transports en commun et des pôles d'attraction.

1. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 20 juillet 2006, relatif à l'octroi de subventions aux communes pour l'élaboration d'un système automatisé de location de vélos (Moniteur belge du 1^{er} septembre 2006).

L'expérience lyonnaise : Vélo'v

Contrairement à l'expérience bruxelloise, la Communauté urbaine de Lyon (le « Grand Lyon »), qui regroupe 55 communes, a décidé de lancer mi-2005 une expérience de location automatisée de vélos à grande échelle, couvrant d'emblée tout le territoire (soit plus de 6.000 hectares abritant 565.000 habitants). Baptisé Vélo'v, le système français dispose d'un parc de 3.000 vélos répartis dans 250 stations. Les principes d'utilisation et les formules tarifaires sont sensiblement identiques à celles développées à Bruxelles.

Après des débuts difficiles, la barre des 40.000 abonnés a été dépassée, dont 86% sont des habitants de la zone desservie, soit plus de 6% de la population totale. En moyenne, 16.000 déplacements sont réalisés les jours ouvrables et leur durée moyenne est de moins de 20 minutes (remarquons que les déplacements de moins d'une demi-heure sont gratuits...). Chaque vélo parcourt en moyenne 30 Km par jour.

Enfin, de premières études statistiques démontrent que le transfert modal lié à Vélo'v est tout de même relativement réduit, en particulier si l'on s'attarde sur l'utilisation de la voiture. Sans le système, 87% des utilisateurs de Vélo'v se déplaceraient à pied... ou en transports en commun, pour seulement 7% en voiture. L'analyse des résultats précise qu'environ 1.000 déplacements en auto sont évités chaque jour grâce à Vélo'v, tandis que la part modale des transports en commun n'est que très légèrement grignotée puisque plus de la moitié des « Vélo'Veurs » reste titulaire d'un abonnement aux transports en commun.

Pour plus d'information :

<http://www.velov.grandlyon.com>

Publication du GRACQ : ville@vélo, n°124, mai-juin 2006, pp 3-9

par ailleurs des pointes durant le week-end, tendant à confirmer l'hypothèse selon laquelle Cyclo-city est, pour l'heure, plutôt utilisé à des fins de découverte touristique de Bruxelles. Toutefois, la part des abonnements à long terme augmente progressivement depuis le lancement du projet, ce qui pourrait être interprété comme un réel changement de comportement, après une période d'essai. Ainsi, le nombre d'abonnement est à ce jour d'environ 1.000 unités mais la part des abonnements à long terme flirte aujourd'hui avec les 50%.

Utilisation du système

La distance moyenne parcourue par un utilisateur de Cyclo-city est de 4 km (soit au total déjà plus de 24.000 km parcourus par les vélos dans Bruxelles, soit déjà plus d'une demi fois le tour du monde !), pour une durée d'utilisation moyenne d'une vingtaine de minute.

Decaux ne possède pas encore de statistiques très précises (l'échantillon n'est pas encore significatif) mais les observations effectuées permettent de tirer déjà quelques grands enseignements. Trois types d'utilisateurs se partagent les vélos. Tout d'abord les touristes qui profitent de ce système peu coûteux pour sillonner les rues de la capitale. Ils représentent à ce jour la

part la plus importante des utilisateurs. Ensuite, les Bruxellois eux-mêmes, répartis en deux grandes catégories : ceux qui disposent de peu de place pour entreposer un vélo chez eux et ceux qui possèdent un vélo mais ne souhaitent pas faire l'aller et le retour en vélo ou qui ne disposent pas à destination d'un local de rangement sécurisé. Enfin, les navetteurs représentent (ou plutôt devraient représenter) le troisième utilisateur type du système mais s'y montrent assez peu sensibles pour le moment.

Le système a connu peu de vandalisme et aucun





Copyright : JCDecaux

vélo n'a été volé à l'heure où nous écrivons ces lignes. D'une part parce que le système compte moins de vélos qu'à Lyon par exemple (3.000 vélos) et d'autre part parce que les concepteurs du système ont travaillé à la prévention du vandalisme et du vol en amont :

- choix des locations des stations dans des endroits soumis au contrôle social ;
- robustesse des matériaux.

En ce qui concerne les problèmes rencontrés par les usagers, ils sont essentiellement d'ordre technique et liés notamment à l'encodage des données ou à la prise en charge des vélos mais sont rarement dus aux vélos eux-mêmes.

Et qu'est-ce qu'on fait maintenant ?

A l'analyse, le système semble bien né. Néanmoins, il est encore sûrement perfectible. Passons en revue différents facteurs influençant l'utilisation et l'efficacité de Cyclocity. Si les deux premiers ne sont que du ressort de Dame Nature, les trois autres, par contre, dépendent directement des Communes et de la Région.

Premièrement, le climat, sur lequel personne n'a prise (... ou ne devrait pas avoir prise !). Brisons d'entrée une légende, la Belgique est peut-être le pays de la bière mais pas forcément celui de la pluie. Il ne pleut en effet à Bruxelles qu'en moyenne 7% du temps.

Deuxièmement, la topographie de Bruxelles. Sans ressembler aux Alpes, notre capitale laisse toutefois apparaître quelques rondeurs dont nos mollets se passeraient bien. A nouveau, à moins d'attendre l'érosion naturelle de nos « sommets » bruxellois, il faudra bien se faire une raison et

profiter de différents outils (comme la carte régionale des itinéraires cyclables par exemple) pour identifier des cheminements qui évitent les ascensions trop raides.

Troisièmement, le développement de la politique cyclable régionale et des outils développés pour favoriser la multimodalité doit passer par la finalisation des itinéraires cyclables et la qualité des revêtements des voiries. Sans ces efforts importants, la part

modale du vélo risque bien de stagner.

Quatrièmement, qui dit multimodalité, dit bien évidemment complémentarité avec les systèmes de transports en commun. Cette affirmation va bien au-delà de la simple implantation des stations de location dans le voisinage immédiat de nœuds de la STIB, de gares ou de stations du système de voiture partagée Cambio. La multimodalité devra en effet passer également par l'intégration tarifaire. A ce propos, Decaux est actuellement en train d'étudier avec ces partenaires deux options : soit une nouvelle carte commune donnant accès aux différents systèmes, soit une option 'Cyclocity' greffée sur les cartes existantes.

Enfin, cinquièmement, force est de constater que le système n'est pas encore aujourd'hui considéré comme une véritable alternative modale quotidienne. Contrairement au système lyonnais (voir encadré), Cyclocity ne couvre en effet que le pentagone et n'offre donc pas suffisamment de possibilités en terme d'amplitude de déplacements, ce qui s'avère indispensable pour que le système devienne une alternative crédible, par exemple, aux (très nombreux) courts déplacements domicile-travail des Bruxellois. Fort heureusement, d'autres communes se montrent déjà intéressées par le système (Ixelles, Saint-Gilles et Schaerbeek notamment) qui pourrait donc connaître une extension importante dans les mois et les années à venir, indispensable si l'on souhaite que Cyclocity ne devienne pas un gadget « hype » pour touriste urbain branché mais bien un réel outil de lutte contre la pollution, le bruit et la congestion automobile.

Pour en savoir plus : <http://www.cyclocity.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-vsgb.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-vsgb.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
Boite 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/238.51.65
Fax: 02/280.60.90
E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgb.be

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

Nom _____

Prénom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Téléphone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prénom _____

E-mail _____

**Le Moniteur de la
Mobilité souhaite à
tous ses lecteurs
une bonne et heureuse
année 2007 !**