

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

Des dépôts durables au cœur des villes
Des trams interrégionaux pour
éviter l'asphyxie urbaine

TRIMESTRIEL N°37 | ÉTÉ - 2013 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Les projets rangs piétons laissent leur empreinte !

>> BONNES PRATIQUES

- Ecole et Mobilité à Evere
- Bpost et Anderlecht s'associent pour la gestion du stationnement
- La planification de la mobilité durable

ÉDITORIAL	03
DES DÉPÔTS DURABLES AU CŒUR DES VILLES.....	05
DES TRAMS INTERRÉGIONAUX POUR ÉVITER L'ASPHYXIE URBAINE.....	08
L'APPEL À PROJETS "RANGS PIÉTONS" LAISSE SON EMPREINTE.....	11
ECOLE ET MOBILITÉ À EVERE – UNE HISTOIRE QUI ROULE !?	17
BPOST ET LA COMMUNE D'ANDERLECHT S'ASSOCIENT POUR LA GESTION DU STATIONNEMENT	19
LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE.....	20

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



ADMINISTRATIEF DE L'OUWERMEN EN DE VERVOER | BESTUUR LIEBTRUSTING EN Vervoer

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen

RÉDACTION : Bauchau Delphine, Yves Fourneau, Barbara Decupere, Virginie Randaxhe, Séverine Rongvaux, Vicky Dierckx

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

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

BRUXELLES MOBILITÉ

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



**LE MONITEUR DE LA MOBILITÉ
ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
VOUS SOUHAITE D'EXCELLENTES
VACANCES D'ÉTÉ !**



“ DES DÉPÔTS DURABLES AU CŒUR DES VILLES ”

Au cours des deux dernières décennies, on a assisté à un retour en force du tram dans de nombreuses villes européennes. Qui dit développement du réseau de tramway, dit dépôts de tram. C'est ainsi qu'est né le projet TramStore21, grâce auquel des dépôts de tram durables ont pu ou sont en passe d'être construits à Blackpool (Starr Gate), Rotterdam (Beverwaard), Dijon (Les Ateliers) et Bruxelles (Marconi). Ce projet ambitieux s'est clôturé en mars dernier à Bruxelles en présence de tous les partenaires européens.

La STIB, en partenariat avec Bruxelles Mobilité, organise annuellement une conférence sur un thème qui touche aux obligations définies dans son contrat de gestion. Ce sont les «Rendez-vous de Progrès». Le 21 mars dernier a eu lieu le 12ème Rendez-vous de Progrès dans le cadre de la clôture du projet européen TramStore21 sur le thème « Des dépôts durables au cœur des villes ». Initié et emmené par la STIB, le projet de coopération transnationale TramStore21 a démarré en 2008 dans le cadre du programme européen INTERREG IVB Europe du Nord-Ouest. Il a pour objectif la construction de dépôts de tram durables et bien intégrés dans leur milieu urbain. Il rassemble deux opérateurs de transports publics (STIB Bruxelles et RET Rotterdam), deux autorités organisatrices de transports (Grand Dijon et Blackpool Council) et un institut de recherche (Institut Fraunhofer IML Dortmund).

LE CHOIX DE LOCALISATION DU DÉPÔT

Après cinq années d'efforts, le travail réalisé au sein de TramStore21 a porté ses fruits : trois dépôts durables ont été construits et un quatrième sera achevé en 2014 à Bruxelles. Le projet s'est donc clôturé en beauté lors du 12ème Rendez-vous de Progrès avec la présentation des dépôts de Dijon, Blackpool et Rotterdam et des bonnes pratiques développées au sein du partenariat. Parmi celles-ci, citons tout d'abord l'utilisation d'une approche commune dans le choix de la localisation du dépôt. Le choix de l'emplacement d'un futur dépôt doit se faire en fonction de plusieurs critères (des critères d'exclusion ainsi que des critères financiers et qualitatifs), ce qui ne facilite pas la tâche des décisionnaires. Heureusement, les partenaires ont pu s'appuyer sur des méthodes d'aide à la décision comme l'analyse multicritère. Cette analyse est une

méthode utilisée afin de prendre des décisions lors d'une évaluation de la politique environnementale et économique, en raison de la complexité de la problématique et de l'incapacité des outils traditionnels, tels que l'analyse coût/ bénéfice, à appréhender les conséquences dans leur ensemble. Cette technique permet de comparer les différentes possibilités d'emplacement et d'identifier l'option privilégiée en fonction du poids accordé à chaque critère.

L'INTÉGRATION URBANISTIQUE DES DÉPÔTS

Une autre bonne pratique concerne l'intégration urbanistique des dépôts. D'un point de vue opérationnel, les meilleurs emplacements d'un dépôt de tram se situent dans des zones urbaines. Par conséquent, ces emplacements doivent se conformer à des réglementations



Dépôt Marconi à Bruxelles
© STIB-MIVB



Dépôt Marconi à Bruxelles
© STIB-MIVB

urbaines strictes conçues pour protéger le voisinage. La conception du bâtiment doit donc être de très haute qualité. Les efforts en vue de l'intégration durable et habile d'un dépôt dans son environnement portent leurs fruits, car ils permettent d'éviter qu'une image négative soit associée au dépôt et à l'entreprise de transport public.

La décision de construction d'un nouveau dépôt crée aussi des opportunités de développement urbain et aide ainsi les zones urbaines confrontées à un manque de parcelles disponibles. Une ville ou une municipalité dispose souvent de réglementations permettant plusieurs usages d'une même parcelle. Dès lors, les dépôts de transport public ne doivent pas nécessairement être conçus comme des entités monofonctionnelles.

Ainsi, un parking-relais pouvant accueillir 500 voitures a été aménagé sur le toit du dépôt Beverwaard à Rotterdam. Le dépôt Les Ateliers à Dijon, quant à lui, est un dépôt combiné de bus et de tram. Les ateliers de maintenance ont été spécialement conçus afin de pouvoir être utilisés pour ces deux types de véhicules. Au 21^{ème} siècle, les opérateurs de transport doivent s'aventurer hors des sentiers battus et chercher des solutions non conventionnelles afin de créer des opportunités, réaliser des économies d'échelle et développer des partenariats avec d'autres secteurs.

LA GESTION DES PARTIES PRENANTES

La construction d'un dépôt a un impact sur bon nombre de parties prenantes. La gestion de ces parties prenantes est essentielle afin de gagner leur soutien et

ainsi, de garantir la réussite du projet. La clé du succès réside dans une communication régulière et honnête avec toutes les parties prenantes. L'expérience de TramStore21 a montré qu'il est extrêmement important de mettre en place une gestion solide et cohérente des parties prenantes dès le tout début du projet, afin de veiller à ce que la nécessité d'un nouveau dépôt soit bien comprise. Cette gestion s'est faite en deux temps. Tout d'abord, il a fallu identifier les personnes clé à convaincre : les autorités, l'opérateur de transport public, les citoyens et les associations. Ensuite, il a fallu déterminer les messages à faire passer et élaborer un plan de communication dans le but d'instaurer un dialogue efficace et respectueux avec toutes les parties prenantes identifiées.



Dépôt Beverwaard à Rotterdam
© RKeus



Dépôt Les Ateliers à Dijon
© Thierry Clarté



Dépôt Starr Gate à Blackpool
© Tony Stevenson



Equipe internationale TramStore21
octobre 2012 © Kéolis Dijon

LES TROIS PILIERS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Starr Gate (Blackpool), Beverwaard (Rotterdam) et Les Ateliers (Dijon) ainsi que le futur dépôt Marconi (Bruxelles) ont été entièrement pensés en termes de durabilité. Lorsqu'il est question de dépôts durables, il est impératif de respecter les trois piliers du développement durable. Parmi ceux-ci il y a, bien sûr, l'élément environnemental. Tout au long du projet, les partenaires se sont efforcés de réduire l'impact environnemental des dépôts. Le recours aux énergies renouvelables, au recyclage des déchets et aux matériaux de construction recyclés était donc apparu comme une évidence. Néanmoins, plus importante que la conception écologique, l'utilisation rationnelle de l'énergie au quotidien (l'efficacité énergétique) permet de réellement

diminuer l'impact du dépôt sur l'environnement, mais également de réduire considérablement les coûts de fonctionnement. En sachant que la consommation d'énergie d'un bâtiment peut représenter 80% de la consommation d'énergie totale, une gestion énergétique efficace s'avère indispensable.

A côté du pilier environnemental, il ne faut pas oublier les piliers économiques et sociaux. Ainsi, la création locale d'emploi, la réalisation d'économies d'échelle de même que la sécurité et le bien-être des travailleurs et des riverains sont des éléments à intégrer dans le concept global des dépôts.

Ce projet de coopération transnationale a permis aux cinq partenaires de résoudre plus aisément des difficultés locales qu'ils auraient eu du mal à surmonter

seuls, principalement grâce à des études détaillées d'autres situations locales. À travers la méthode de l'évaluation par les pairs, les partenaires ont pu profiter des connaissances, du savoir-faire et des conseils des experts des différentes organisations afin d'optimiser leurs projets de dépôts. Enfin, l'apport financier de l'Union Européenne n'est pas à négliger, car il a rendu possible la réalisation d'infrastructures qui sont devenues une véritable référence en matière de dépôts de tram durables en Europe.

Pour télécharger le livre du projet TramStore21, rendez-vous sur :
www.tramstore21.eu.l

Delphine Bauchau,
Direction Stratégie, Bruxelles Mobilité
dbauchau@mrbc.irisnet.be

“ DES TRAMS INTERRÉGIONAUX POUR ÉVITER L'ASPHYXIE URBAINE ”

Face aux défis de la mobilité interrégionale, la STIB et De Lijn unissent leurs forces pour mettre sur pied des lignes de tramway qui se jouent des frontières. Un rêve qui pourrait prendre forme dès 2020 déjà.

Quand on sait que plus de la moitié des emplois à Bruxelles sont occupés par des habitants des deux autres Régions, sans parler du phénomène en nette croissance de la « navette sortante » (15 % des Bruxellois travaillent hors de la Région), on mesure l'intérêt de s'intéresser à la mobilité transfrontalière.

Le RER se construit peu à peu : près de la moitié de l'offre est effective à présent, 90 % le sera d'ici 2016 et le réseau sera finalisé au tout début des années 2020. Mais malgré cela, il restera de larges portions du territoire des deux Brabants loin des lignes ferroviaires. Plusieurs dizaines de milliers d'habitants pour qui le RER représentera un détour trop important. En complément du RER, il faut donc densifier le réseau pour créer des axes de transport efficaces vers la capitale. C'est précisément ce qui est envisagé actuellement.

Ce projet de lignes de tram est en réalité la synthèse de deux visions de la mobilité, qui se sont avérées parfaitement complémentaires. D'une part, la nécessité pour le réseau bruxellois de s'étendre au-delà des frontières de la Région, pour aller toucher des pôles d'emploi en périphérie, comme l'aéroport ou Brucargo et d'autre part, la nécessité pour le réseau de De

Lijn de passer à la vitesse supérieure, tant au niveau des performances que des capacités de transport. En effet, au-delà d'un certain volume de voyageurs, il faut déployer tellement de bus que ça en devient contre-productif d'un point de vue économique, d'où l'intérêt du tram, dont la capacité est le double ou le triple d'un bus. Patiemment, les experts des deux sociétés de transport se sont attelés à mettre en commun leurs études et leurs réflexions pour construire un produit intégré s'affranchissant des frontières entre Régions. Objectif avoué : on roule dès 2020.

TRAM EXPRESS ET CONNECTIVITÉ AU RÉSEAU STIB

S'apprête-t-on à ressusciter sur leurs itinéraires d'antan les tramways vicinaux dont se rappellent de nombreux Bruxellois ? Ah, le fameux boerentram qui sinuait à travers les villages. En fait, pas vraiment. Les itinéraires envisagés à présent visent à relier rapidement la périphérie à la capitale et, hors de Bruxelles, les tracés les plus rectilignes et les plus rapides sont privilégiés. C'est bien l'option d'un tram moderne et efficace qui est mise en avant. Le citoyen du XXI^e siècle est souvent un consommateur averti – on

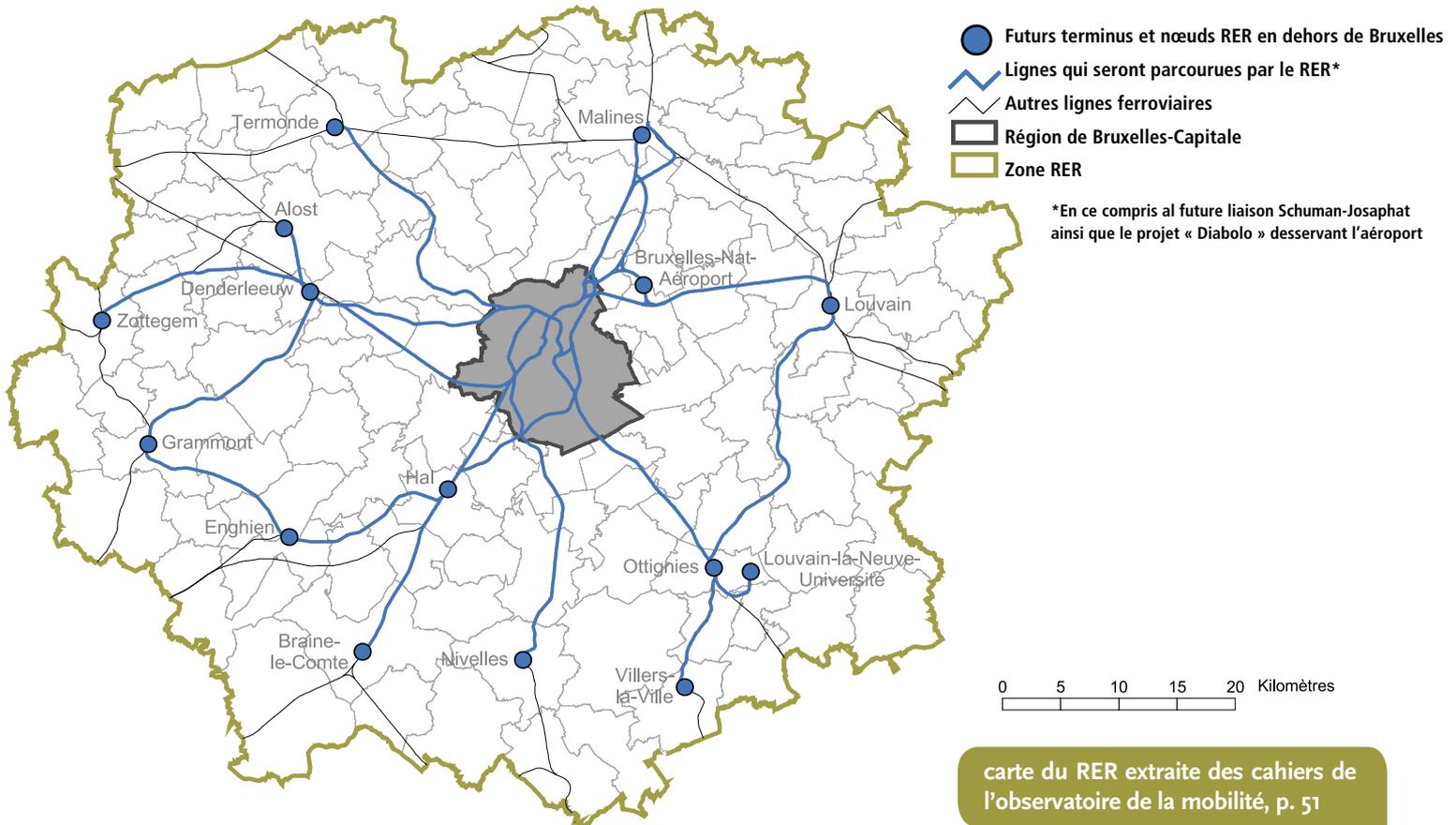
parle parfois de consomm'acteur – qui n'optera pour le transport collectif que si celui-ci lui offre une réelle plus-value dans son déplacement. Faute de quoi, il pestera certes contre les embouteillages de plus en plus longs, contre la raréfaction du stationnement ou contre le futur péage urbain et le fera savoir mais continuera majoritairement dans les faits à s'accrocher à son volant, pour le plus grand malheur de la qualité de vie à Bruxelles.

Le projet actuel se concentre sur quatre trajets. Trois lignes sont des « radiales », qui amènent en ligne droite vers Bruxelles, tandis que la 4^e ligne assure un trajet de rocade épousant à peu près la forme du Ring nord, avec quelques incursions dans Bruxelles pour toucher les lignes de métro.

Les lignes de tram interrégionales devraient revêtir un double visage. En Flandre, les trois radiales s'élancent depuis Boom/Bornem, Ninove et Haacht, à environ 20 à 30 km de la capitale, ne s'arrêtant que tous les 3 ou 4 km, dans les centres urbains ou à des parkings de transit. Ici, le mot d'ordre est vitesse absolue. Quand elles rentrent dans Bruxelles, elles se connectent sur

Figure 33. Réseau ferroviaire et étendue probable du réseau RER

Source du réseau RER: AATL, étude relative au futur PRDD, sur la base de l'horizon 2015 de l'étude "Article 13" Auteur : Kevin Lebrun, CES-FUSL



les lignes existantes de la STIB. L'option retenue est une desserte urbaine classique, avec un arrêt tous les 400 à 500 mètres en général. Rouler en « express » en ville n'est en effet pas une option : il faut offrir un maximum de connectivité avec les différentes lignes de la STIB que l'on croise et il y a surtout le fait que, prisonnier de ses voies, un tram express ne pourra jamais dépasser un tram à l'arrêt devant lui. La ligne de rocade se comporte quant à elle d'un bout à l'autre comme une ligne urbaine, avec des arrêts réguliers.

Les trams interrégionaux seront dès lors conçus de sorte à avoir une compatibilité parfaite avec les trams de la STIB. On pense tout naturellement à l'écartement des voies ; il n'est ainsi pas question de retenir le concept de la « voie métrique » en vigueur à Anvers, à Gand ou pour le tram de la Côte, mais bien l'écartement standard comme on le rencontre à Bruxelles. Mais plus que la question des voies, ce sont de multiples standards techniques

à harmoniser : la captation du courant, la commande à distance des aiguillages, la détection du tram par la signalisation de sécurité, les dimensions des véhicules, etc. Autant de défis à relever pour les équipes techniques, mais surtout une autre manière de travailler, en apprenant à tenir compte des spécificités de deux exploitants au lieu d'un seul.

Cette compatibilité entre les réseaux facilite davantage leur intégration pour le voyageur. L'objectif commercial est que pour le voyageur ce tram ne se distingue pas des trams qu'il connaît déjà : l'abonnement doit donner accès à l'un comme à l'autre, l'information est intégrée, les horaires sont compatibles entre eux, etc. La complexité est alors reportée sur les exploitants et les Régions, qui s'attachent actuellement à s'entendre sur une harmonisation tarifaire et sur ses conséquences en termes de gains ou pertes de recettes. C'est d'ailleurs aussi pour cela qu'on parle bien de « trams interrégionaux » sans les affubler du nom



de l'exploitant ; les lignes seront bien entendu un service public aux mains des deux Régions desservies mais sans nécessairement être identifiées à l'un ou à l'autre des deux exploitants.



Photo des trams de Bâle (vert = urbain, jaune = suburbain)

DES NÉGOCIATIONS ENTRE RÉGIONS POUR UN OBJECTIF COMMUN

Loin d'une utopie, ce modèle fonctionne déjà dans quelques réseaux. Bâle est sans doute l'exemple le plus comparable à Bruxelles, avec des trams urbains et suburbains cohabitant harmonieusement sur les mêmes voies en centre-ville, mais d'autres réseaux, comme le RandstadRail entre Rotterdam et La Haye sont également riches d'enseignements sur la manière dont les réseaux, et leurs autorités de tutelle avec eux, ont appris à travailler ensemble.

À l'heure actuelle, les itinéraires exacts ne sont pas encore arrêtés. Les corridors où circuleront les lignes sont connus mais les études sont toujours en cours pour arbitrer entre quelques variantes de tracé, surtout sur la partie en Région flamande, où tout est à construire. Dans Bruxelles, plusieurs scénarios sont envisagés. Ainsi, la ligne venant de Boom ou Bornem devrait suivre l'autoroute A12 et entrer dans Bruxelles du côté du Heysel, avec une connexion au niveau du métro. S'est posée la question de savoir s'il fallait mieux arrêter les trams régionaux à

cet endroit ou si le trajet devait être poursuivi. Pour cette ligne, l'option considérée consiste à rejoindre le quartier Nord en utilisant entre autres les futures voies à implanter à travers le site de Tour & Taxis, ce qui créerait au passage une toute nouvelle relation intra-bruxelloise. Tout bénéficie pour les Bruxellois. Mais ceci n'est réalisable que pour autant que la partie bruxelloise du projet se réalise d'ici 2020. Des questionnements similaires se posent pour les autres lignes.

On le voit, il s'agit d'un projet très ambitieux. Il est nécessaire, tant l'enjeu de la mobilité interrégionale est important pour la vitalité de la Région et parce que le RER ne peut à lui seul résoudre tous les problèmes. Mais il est également pionnier dans la création d'un dialogue tout à fait nouveau entre les Régions, celui où chacun fait abstraction de ses divergences pour se concentrer à l'élaboration d'un projet commun. Même s'il est évident que les négociations budgétaires pour répartir le financement des investissements et des coûts d'exploitation seront ardues, la volonté d'œuvrer ensemble, tant au sein des autorités flamandes que bruxelloises, est tout à fait remarquable. Il n'en

faudrait pas beaucoup plus pour que l'on pense déjà à compléter ce réseau par des lignes supplémentaires et pourquoi pas un jour également y associer le TEC pour relier Bruxelles au Brabant wallon.

Les prochains mois seront mis à profit pour fixer les éléments principaux du projet : la définition des itinéraires et des arrêts, et pour se mettre d'accord sur un mode de fonctionnement entre les Régions. Une déclaration d'intention est en cours de rédaction pour sceller la volonté des deux Régions de travailler de concert pour atteindre l'objectif de 2020. En commençant déjà par l'amélioration des lignes de bus interrégionales existantes, qui préfigurent le futur tram.

Yves Fourneau
Responsable des études réseau
(Sales, Marketing & Network)
STIB
fourneauy@stib.irisnet.be



“ L'APPEL À PROJETS “RANG PIÉTONS” LAISSE SON EMPREINTE ”

L'appel à projets 'En rang, c'est le pied' prend de l'ampleur. Les communes ont, en effet, répondu positivement à sa deuxième édition lancée le 19 février dernier par le Secrétaire d'Etat à la mobilité, Bruno De Lille.

En offrant un soutien financier aux communes, cet appel vise à les encourager à organiser des rangs à pied entre le domicile (ou à proximité) des élèves et l'école primaire, la distance parcourue n'allant pas au-delà du kilomètre. Seules conditions, que ceux-ci s'organisent au moins le matin et cela durant toute l'année scolaire 2013/2014. Cette nouvelle 'ancienne' pratique devrait, à terme, permettre de réduire la pression automobile aux abords des écoles suite au transfert modal engendré. Les autres avantages de celle-ci étant de faire découvrir aux enfants les vertus de la marche dans un contexte qui rassure les parents !

Les communes disposaient donc d'un peu plus de deux mois pour construire leur projet qui était attendu pour le 1^{er} mai au plus tard à l'Association de la Ville et des Communes. Après analyse des dossiers reçus, le jury de sélection composé de deux associations piétonnes, de l'IBSR, du CECP, de la Région et du Cabinet a retenu sept communes. Il s'agit d'Anderlecht, de Bruxelles-Ville, d'Evere, de Jette, d'Uccle, de Woluwe-Saint-Lambert et de Woluwe-Saint-Pierre.

Ainsi, nous passons de cinq communes pour sept écoles en 2012 à sept communes pour dix-huit écoles en 2013. Belle progression ! Parmi les sept communes sélectionnées, nous retrouvons les cinq de 2012 qui ont étendu, pour la plupart, leur projet initial à d'autres écoles. Ce constat est très encourageant car il montre que l'organisation proposée dans l'appel tient la route.

L'Association a organisé une séance de démarrage, le 21 mai dernier, avec l'ensemble des acteurs concernés. L'occa-

sion était trop belle, Mr. Bruno De Lille en a profité pour venir directement féliciter les lauréats ! Chaque commune a ensuite présenté son/ses projet(s), il s'en est suivi une discussion et un échange d'expériences entre les 'anciennes' et nouvelles communes. Les rôles de chacun ont également été précisés y compris celui des zones de police. Enfin, la réunion s'est terminée en faisant le point sur le matériel de communication offert par Bruxelles Mobilité et qui sera distribué fin août aux écoles.



Nous présentons ici succinctement l'ensemble des projets déposés incluant le nombre de rangs estimés par les coordinateurs. Ceux-ci démarreront durant la semaine de la mobilité ou au plus tard le 1^{er} octobre 2013. Fin décembre 2013 sera l'occasion de tirer un bilan complet de la situation, nous pourrons ainsi vous informer sur la manière dont tout cela s'est organisé ainsi que du nombre d'enfants inscrits et de rangs réellement mis en place après 3 mois de pratique.

COMMUNE NOUVELLEMENT INSCRITE, WOLUWE-SAINT-LAMBERT SE LANCE AVEC DEUX ÉCOLES, ST HENRI ET SACRÉ CŒUR DE LINDTHOUT

Saint Henri se situe avenue des Cerisiers, quartier coscu proche du parc Georges-Henri et de la station de métro Gribaumont. Ecole du réseau libre, elle dispose d'une section maternelle et d'une section primaire. A peu près 400 élèves la fréquentent dont la majorité habite dans un cercle de 5km autour de celle-ci. Malgré cela, la majorité de parents amène les enfants en voiture soit en utilisant la zone de dépose-minute, soit en se garant à proximité de l'école pour terminer le trajet à pied. Malgré la publicité qui en a été faite, la filière du co-voiturage ne fonctionne pas bien. Le quartier connaît ainsi matin et soir des problèmes d'encombrements sévères.

C'est dans l'optique de voir s'améliorer cette situation que l'école développe ac-

tuellement un Plan de déplacement scolaire (PDS) et qu'elle s'est inscrite dans la démarche 'rangs scolaires'.

L'objectif 'mobilité' de l'école est multiple. Il s'agit de créer des alternatives de déplacements doux le matin, de toucher prioritairement certains axes routiers, de rendre la mobilité douce visible à d'autres usagers, de sensibiliser les élèves du primaire et enfin de créer un lien entre voisins directs.

Elle dispose d'une association de parents très active. Les aspects mobilité sont d'ailleurs gérés par une 'cellule mobilité' constituée de parents mais accompagnée d'un directeur très motivé !

Il existait un pédibus auparavant mais l'opération a été arrêtée faute d'encadrement. Il existe cependant 2 rangs opérationnels encadrés par les professeurs, l'après-midi. Idéalement, la cellule souhaiterait lancer 4 rangs le matin pour couvrir l'ensemble de la périphérie directe, mais s'en tiendra, en septembre prochain, à la création de 2 rangs qui seront effectifs au 1^{er} octobre! A multiplier bien sûr, si c'est une réussite...

Toutefois, la crainte des parents se situe au niveau de l'encadrement. Afin de trouver des pistes de solutions pour les accompagnateurs, une réunion s'est tenue, le 25 juin dernier, à la commune en présence de la responsable ALE, des parents des deux écoles, du service pré-

vention et mobilité de la commune et de l'Association de la Ville et des Communes. Il en est ressorti plusieurs propositions qui ont rassuré le groupe. Les ALE pouvant convenir à ce job ne sont pas légions sur le territoire. Aussi, Woluwe-Saint-Lambert compte-t-elle beaucoup sur la participation des pensionnés qui recevraient une petite rémunération pour cette activité. La commune annoncera et informera la population sur ce projet durant les vacances d'été. Les écoles ont eu l'assurance que la commune mettra tout en œuvre pour trouver des accompagnateurs fiables.

Sacré-Cœur de Lindthout se situe avenue des Deux tilleuls. Il s'agit d'un quartier résidentiel avec horodateurs proche du rond-point Montgomery. L'école comporte 2 dépose-minute, un pour le primaire, l'autre pour le maternel. La section secondaire n'en dispose pas. Le pic de circulation se situe entre 8h00 et 8h15 avec de nombreux embouteillages surtout s'il y a un imprévu. Il n'y a pas d'aménagement de piste cyclable sécurisée.

En nombre d'élèves, c'est la plus grosse école de la Région ; le maternel, le primaire et le secondaire en comptabilisent à peu près 1850 ! Les équipes éducatives du primaire et du secondaire dénombrent 200 personnes. Faire en sorte que les modes doux se développent apparaît donc comme une nécessité. L'école est par ailleurs en PDS.



En matière de communication, l'équipe de parents a présenté le projet de rangs à plusieurs reprises durant le mois de juin. La rentrée de septembre sera aussi l'occasion de rappeler celui-ci. Les rangs démarreront le 1er octobre 2013.

La cellule mobilité de l'école compte organiser 2 rangs avec 20 à 30 enfants en tout. Les points de départ de ceux-ci seront le Parvis Saint-Henri et la Place Saint-Pierre. Les accompagnateurs seront sur place 10 minutes avant le départ des rangs. Les rangs se feront tous les matins et seront chacun encadrés par 2 accompagnateurs. Il y aura également un accompagnateur de réserve.

LA VILLE DE BRUXELLES FAIT SES DÉBUTS AVEC L'ÉCOLE LES MAGNOLIAS

L'école appartient au réseau communal. Elle est située sur une voie très fréquentée, l'avenue des Magnolias, proche du carrefour de l'avenue Houba de Strooper avec l'avenue de l'Impératrice Charlotte. C'est une des entrées principales dans Bruxelles, aussi les problèmes de circulation et de congestion y sont nombreux. L'école qui est en PDS compte 615 élèves en primaire. Elle s'est inscrite dans la démarche de rangs scolaires afin de renforcer la sécurité aux abords de l'établissement et de diminuer le risque important d'accidents. Pour ce faire, elle souhaite organiser 2 rangs, le matin, avec des auxiliaires bénévoles et des auxiliaires

éducateurs. Malgré le coût plus élevé en matière de rémunération, la commune a préféré opter pour ce type de personnel. La piste du bénévolat est également à creuser (l'association des parents pourrait s'en charger par la suite). L'école cible les enfants qui habitent à +/- 1,3 km pour désengorger les avenues avoisinantes. Certains enfants viennent déjà à pied mais l'avenue Houba de Strooper reste un nœud dangereux. Le projet est d'augmenter la sécurité sur cet axe. Regrouper les enfants au sein d'un rang permet de mieux les canaliser et donc de sécuriser leur parcours. La faisabilité de créer des rangs l'après-midi va être étudiée mais l'on se heurte à la difficulté des horaires des auxiliaires qui sont coupés avec les activités extrascolaires qui suivent.

En matière de communication, l'association des parents a été contactée, un stand d'information a aussi été organisé lors de la Fête de l'école du 30 mai dernier.

En ce qui concerne la pérennité, la commune veut d'abord réaliser et réussir le projet dans une école. Après elle étudiera la faisabilité de se lancer avec d'autres écoles du centre-ville.

APRÈS DES DÉBUTS TIMIDES, ANDERLECHT SE RÉINSCRIT AVEC 4 ÉCOLES

En 2012, le service enseignement francophone s'était lancé dans l'aventure avec l'école Scherdemael. Ce projet a été rela-

té dans le Moniteur de la Mobilité n°35, automne 2012 (voir lien <http://www.avcb-vsbg.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>), nous n'y reviendrons donc pas dans cet article.

Cette fois-ci, c'est le service enseignement néerlandophone qui s'inscrit dans la démarche. L'originalité du projet est qu'il reprend le projet de l'école Scherdemael et l'associe aux écoles néerlandophones Dertien, Veeweide et Het Rad/De Asters, 2 écoles qui fusionnent en une seule. C'est une première ! Les 3 écoles néerlandophones sont également inscrites dans un projet plus vaste englobant toutes les écoles néerlandophones de la commune (= Brede Scholen Hartje). Elles ont chacune une association de parents très active qui pourra certainement participer ou du moins soutenir le projet. En matière de rangs piétons, l'école Scherdemael organisera courant septembre, 1 rang le matin, tous les jours de la semaine, comptant une dizaine d'élèves. Les écoles Dertien et Veeweide en mettront chacune un en place comptabilisant également une dizaine d'enfants. Het Rad/de Asters en démarrera un au départ de la plaine de jeu située avenue Guillaume Melckmans et se rendant à l'école. Les parents ont été informés du projet et se sont montrés très intéressés par l'initiative. L'ensemble de ces rangs démarrera le 1er octobre au plus tard. Le coordinateur communal espère voir très rapidement s'opérer un transfert modal.



EVERE SE DÉVELOPPE

Clair-Vivre démarre la mise en place de rangs le matin et continue, avec l'école La Source, à mener les enfants à l'Académie, l'après-midi. L'école Aurore, quant à elle, se lance avec la mise en place de 5 rangs

Le projet complet concernant les écoles Clair-Vivre et La Source avec l'académie de musique a été relaté dans le Moniteur de la Mobilité n° 35, automne 2012 (voir lien <http://www.avcb-vsbg.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>), nous n'y reviendrons donc pas dans cet article.

Ce projet qui n'existait en 2012 que les après-midi avec des rangs entre les 2 écoles et l'académie de musique se développe cette année. Ainsi, des rangs piétons du matin s'organiseront dès la rentrée en septembre entre les différentes implantations de Clair-Vivre.

L'école Aurore, qui appartient au réseau libre, se situe avenue des anciens Combattants. Elle comporte deux entrées dont une située dans un cul-de-sac, le 'clos de la quiétude', fort engorgé le matin. L'école mène déjà des actions mobilité, notamment des rangs du soir et des rangs pour des activités extérieures à l'école. Le PDS existant a permis d'apporter des améliorations - bikepooling, dépose-minute avec 12 à 15 parents bénévoles. Parmi les 450 élèves qui la fréquentent, la majorité habitent dans un rayon de 2 km. Il était donc intéressant de créer des rangs piétons pour ce public. 5 rangs matin et soir tous les jours de la semaine viendront s'ajouter aux actions existantes. Les rangs seront relativement courts à l'exception d'un qui sera mixte TP/pied. Ils fonctionne-

ront avec des accompagnateurs sous statut ALE, l'expérience de 2012 ayant été concluante de ce point de vue. Il y aura également une coordination des ALE qui sera mise en place pour assurer la gestion des remplacements. Un rang extrascolaire sera développé les mercredis, 2 départs de l'école vers l'académie sont prévus, un à 12H45, l'autre à 15H00 en fonction des horaires des activités musicales. En matière de communication, des supports affiches et flyers ont été développés, les parents ont été informés via un courrier dans le journal de classe et lors de la fête de l'école avec demande d'inscriptions obligatoires. L'association de parents viendra présenter le projet dans les réunions de rentrée.

UCCLE A DE L'AMBITION !

Le projet 2012 s'étend à une 3ième école avec le Collège Saint-Pierre qui rejoint l'école d'Uccle-Centre et l'Institut Saint-Vincent de Paul. Un nouveau projet voit également le jour avec 2 écoles, l'école communale de Calevoet et l'école de Notre-Dame de la Consolation. Les 2 projets se situent dans 2 zones distinctes de la commune mais qui présentent les mêmes caractéristiques. Il s'agit d'une part d'Uccle-Centre et d'autre part de Calevoet-Bourdon. Outre le fait que ce sont des quartiers densément peuplés avec une mixité sociale importante, ils sont également caractérisés par l'existence de noyaux commerciaux. Ces 2 quartiers représentent aussi des entrées importantes dans la commune. Cette situation engendre une congestion absolue aux heures de pointe. Il était donc impératif d'y remédier.

Les projets qui vont s'opérer sur les 5 écoles, 3 pour l'un et 2 pour le second, vont s'organiser 2 rangs par quartier. Les itinéraires exacts ne sont pas encore tout à fait établis car ils sont en partie dépendants de l'implication des parents. Pour le projet d'Uccle-Centre démarré en 2012 (voir n° 35, automne 2012 lien <http://www.avcb-vsbg.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>), une zone test de dépose-minute va également être créée Square des Héros permettant ainsi aux parents de venir de plus loin et de déposer les enfants en dehors de la zone embouteillée d'Uccle-Centre. Un des rangs démarrera de ce point pour rejoindre les 3 écoles.

Le choix de la commune en ce qui concerne les accompagnateurs s'est à nouveau porté sur les ALE, le projet de 2012 ayant très bien fonctionné avec ceux-ci.

En matière de communication, les écoles ont informé les parents durant le mois de juin avec des dépliants distribués devant celles-ci. En septembre, un avis sera diffusé dans le journal de classe, et si possible un courrier personnalisé. On compte également beaucoup sur le bouche à oreille !

Aux yeux du coordinateur, les principales difficultés de ce projet résident au niveau de la sensibilisation des parents, de la pérennisation de celui-ci à moyen terme et surtout du soutien des politiques (implication des conseillers mobilité et/ou élus) !

JETTE JOUE LA CARTE DE LA STABILITÉ ET CONTINUE AVEC CLARTÉ ET VAN HELMONT

Le projet complet concernant les écoles Clarté et Van Helmont a été relaté dans le moniteur de la Mobilité n° 35, automne 2012 (voir lien <http://www.avcb-vsbg.be/fr/>)



[Publications/moniteur-de-la-mobilite.html](#)), nous n'y reviendrons donc pas dans cet article.

Il fonctionne très bien, l'ensemble des acteurs étant proactifs. Le souhait des écoles et de la commune pour 2013 est d'étendre le projet aux après-midi et de voir augmenter le nombre d'enfants par rang.

WOLUWE-SAINT-PIERRE PERSISTE ET INNOVE

Woluwe-Saint-Pierre reconduit son projet du site de Joli-Bois et en démarre un nouveau avec 2 écoles sur le site du Chant d'Oiseau

Le projet complet concernant l'école primaire et maternelle de Joli-Bois et Basisonderwijs Mooi-Bos a été relaté dans le moniteur de la Mobilité n° 35, automne 2012 (voir lien <http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html>), nous n'y reviendrons donc pas dans cet article.

En rapport avec les enseignements tirés l'année dernière, plusieurs réflexions sont à pointer du doigt pour 2013;

- la pro activité de l'association de parents et de l'école sont importantes ;
- il est essentiel de multiplier les canaux de communication car il y a toujours des cibles manquées !
- il y a lieu d'envisager une certaine flexibilité puisque le 'réfèrent' des enfants peut changer selon le jour/ la semaine : père, mère, grands-parents, ;

la commune émet le souhait de continuer à travailler avec des retraités. Cela s'est très bien passé en 2012. En matière de rému-

nération, ils sont payés avec des chèques 'Club'. Par ailleurs, ils ont aussi assuré les centrales téléphoniques avec les parents. On compte 20 élèves dans les rangs.

- il faut adopter une procédure simple pour l'inscription ;
- il ne faut pas hésiter à commencer un rang même s'il y a peu d'enfants. C'est à force de le voir que les parents vont y adhérer ;

On constate un changement modal avéré et des réactions positives des parents et des enfants. Le plus difficile c'est le changement d'habitudes. Les questions le plus souvent posées concernent les horaires.

L'objectif de la reconduction du projet 2012 est de donner aux enfants le goût de se balader dans le quartier et de découvrir la vie de celui-ci. C'est un petit quartier mais qui comprend 4 écoles sur le même site, 1 section maternelle, 1 primaire individualisée, 1 communale et 1 néerlandophone (basis school). Par ailleurs, le quartier comporte également une crèche, une haute école l'ICHEC et une école secondaire. Il est donc impératif de désengorger les rues fortement fréquentées. L'idée est que les parents déposent leurs enfants avant d'entrer en voiture dans le quartier embouteillé. Les enfants termineront le parcours jusqu'à l'école à pied, la commune ayant la volonté d'allonger les distances des rangs à partir de septembre prochain.

Le Site du Chant d'Oiseau qui se trouve dans un quartier résidentiel de la commune, comporte 2 écoles, l'école Notre Dame des Grâces et l'école communale du Chant d'Oiseau. Il comprend également 2 crèches et des ateliers créatifs. Ces

différentes infrastructures donnent lieu à pas mal de trafic automobile si bien que le quartier est quotidiennement embouteillé. Les écoles comptent 700 enfants en primaire et 430 en maternelle. A peu près 30 % des enfants habitent à moins d'un kilomètre du site alors que seuls 19% viennent à pied. Notre-Dame des Grâces vient de s'inscrire en PDS et une cellule 'mobilité' composée de parents très motivés s'est créée. L'école du Chant d'Oiseau a démarré son PDS en 2007.

Il existe déjà des rangs accompagnés vers 4 points de dispersion organisés par l'école Notre-Dame des Grâces pour les enfants qui rentrent seuls. Les itinéraires des rangs à pied seront d'ailleurs très similaires à ceux-ci. Ils seront au nombre de trois et se feront tous les jours de la semaine. L'objectif de la mise en place de ces rangs est de faire traverser aux enfants les rues interquartiers assez dangereuses. Il s'agira de les faire venir des transports en communs et de les y amener tous les jours. La communication sur le projet auprès des professeurs et parents s'est faite durant le mois de mai et de juin. Un rang test a déjà eu lieu en juin encadré par les parents. Les 2 écoles sont très motivées par le projet.

L'ensemble des accompagnateurs sélectionnés pour l'année 2013-14 suivra une formation fin août 2013 octroyée par les zones de police Nord et Montgomery. Ils poursuivront leur apprentissage sur le terrain, cette fois-ci, avec les policiers de la zone concernée par le projet.

Barbara Decupere
Conseillère - Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale
barbara.decupere@avcb-vsgeb.be



“ ECOLE ET MOBILITÉ À EVERE UNE HISTOIRE QUI ROULE !? ”

Discrètement et chacune à leur façon, les écoles éveroises développent différentes initiatives en matière de mobilité. Certaines sont coordonnées et développées par la commune, d'autres non, mais souvent la Région y apporte son soutien. Cet article a pour objectif de faire un rapide tour d'horizon des principales initiatives et ainsi peut-être stimuler d'autres écoles sur le chemin de l'éducation à une autre mobilité.

LE BIKEPOOLING

C'est le terme que nous avons retenu pour qualifier l'accompagnement d'enfants à vélo vers et au retour de l'école. C'est une collaboration entre les communes d'Evere et de Schaerbeek qui permet à une trentaine d'enfants de rejoindre leur école à vélo tous les jours de l'année scolaire à l'exception du mois de janvier.

Même si leur statut « ALE » (Agence Locale pour l'Emploi) reste précaire, les « bikers » sont engagés et formés par les deux communes afin d'accompagner les enfants en toute sécurité.

Ce service existe depuis le début des années 2000 et dessert trois écoles primaires à Evere (communales ou non).

LE BREVET DU CYCLISTE

Cette activité d'apprentissage du vélo est proposée aux classes de cinquième primaire par l'asbl Pro-Vélo et rencontre un

très grand succès, en témoigne le nombre de classes inscrites en liste d'attente.

A Evere, deux écoles participent à ce projet et bénéficient du soutien des « bikers » pour l'encadrement des enfants lors des sorties préparatoires au passage du brevet. Chaque année, ce sont des dizaines d'enfants qui, fièrement, reçoivent leur brevet lors d'une petite cérémonie à la maison communale.

Ce projet ne va faire que prendre de l'ampleur puisque le collège vient de marquer son intention de répondre à l'appel à projets pour la création d'un pool cycliste. Ce qui va (si le projet est accepté) permettre à quatre classes supplémentaires de pouvoir profiter de l'appui de Pro Vélo.

LES RANGS PIETONS OU PEDIBUS

Si les rangs à vélo sont nés de la volonté de proposer une alternative à la voiture pour se rendre à vélo à l'école, les rangs

à pied ont, eux, vu le jour dans le cadre de l'accueil extra-scolaire. L'objectif poursuivi est de permettre aux enfants de se rendre à l'académie de musique en rangs organisés et ainsi suivre des cours musicaux sans obliger un parent à faire le « taxi ». Si l'initiative existait avant le soutien régional à ces rangs, ce dernier a permis de les développer et, ensuite, dès la rentrée 2013, de proposer des rangs pour se rendre à l'école le matin également. Cette initiative semble répondre à un besoin des parents puisque, de plus en plus, on constate que les enfants qui fréquentent les écoles habitent dans les environs proches (le fait de donner priorité aux enfants éverois dans les écoles communales explique en partie ce constat).

LE PLAN DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

Depuis sa mise sur pied, ce sont cinq écoles primaires éveroises qui se sont lancées dans le plan de déplacements scolaires (on peut en ajouter une qui a



servi de test avant la mise sur pied de ce projet). Si pour une des cinq, le projet n'a pas démarré, les autres écoles ont été et sont toujours très actives en matière de mobilité. On peut citer le passage du brevet, les sorties vélo et autres piste d'habileté, atelier de réparation, ...

Ce que l'on constate, c'est l'importance, après la première année où une asbl (GoodPlanet ou Coren) accompagne l'école, d'un groupe motivé pour continuer à développer des initiatives en matière de mobilité. Cela peut être un groupe de parents, un ou plusieurs enseignants, un éducateur sportif et/ou professeur d'éducation physique ... bien évidemment avec le soutien de la direction.

L'APPEL A PROJETS « COMMUNES-ÉCOLES » DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Chaque année, la Région soutient financièrement l'organisation d'activités dans le cadre de la semaine de la mobilité. Cela peut aller de l'organisation d'une balade à vélo à l'aménagement d'un parking vélos, d'une formation à une activité avec les parents pour les remercier de leur engagement, ... En 2012, quatre écoles éverois ont répondu à l'appel et cinq projets ont

été acceptés pour 2013. En analysant ces projets, on se rend compte que cette semaine est l'occasion pour mobiliser toute l'école (et pas seulement le groupe moteur) autour du thème de la mobilité. C'est également le moment choisi pour remercier et mettre en lumière les initiatives développées tout au long de l'année.

ET LA COMMUNE N'EN RESTE PAS LA !

On peut également citer les initiatives suivantes :

Les patrouilleurs scolaires, élèves des classes de 6ème année de l'école Clair-Vivre, sécurisent les traversées piétonnes aux abords de l'école et ce, depuis plus de 40 ans.

La sécurisation des traversées piétonnes par les gardiens de la paix.

Le projet de route éducative à pied : un parcours à pied au départ de la maison communale est proposé à des groupes d'enfants en âge d'école primaire.

Le projet de route éducative à vélo : même principe que pour la route à pied. Ce sont des panneaux qui sont dispersés dans la commune sur lesquels sont reprises les règles à appliquer en tant que cycliste.

L'atelier vélo créé et géré par l'association des parents de l'école Clair-Vivre qui permet, une soirée par semaine, à tout un chacun de venir réparer lui-même son vélo en suivant les conseils de « spécialistes ».

Ces différentes initiatives méritent d'être mieux connues et valorisées en vue de créer davantage de collaborations par exemple. Elles démontrent le dynamisme de la Commune et sa volonté de changer les mentalités dans les écoles, à l'âge où les enfants sont réceptifs et ont une influence sur le choix des parents. C'est donc certainement un créneau à maintenir et les différentes initiatives récemment développées par la Région vont en ce sens, même si, parfois, on en souhaiterait encore plus (comme un statut pour les accompagnateurs des rangs à vélo par exemple).

Séverine Rongvaux
Service développement durable de la commune d'Evere
srongvaux@evere.irisnet.be

Informations recueillies dans le cadre d'un rapport en cours d'élaboration en vue de l'accès au grade de conseiller adjoint.

“ BPOST ET LA COMMUNE D'ANDERLECHT S'ASSOCIENT POUR LA GESTION DU STATIONNEMENT ”

La mobilité est au cœur des défis que les villes et communes devront relever dans les années à venir et la politique de stationnement en est un des leviers indispensables. La mise en œuvre d'une politique de stationnement est un processus qui exige une gestion efficace des moyens financiers et humains. Dans ce cadre, le paiement des redevances de stationnement requiert un suivi administratif important, qui pose aujourd'hui parfois quelques problèmes logistiques. Depuis l'été 2012, la commune d'Anderlecht fait appel à bpost pour la gestion et le suivi administratif du paiement de ces redevances.

COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

Les formulaires de redevances doivent être envoyés aux contrevenants. Et bien sûr, plus vite ils arrivent à leurs destinataires, plus vite ils sont payés.

Une intégration parfaite entre le logiciel de gestion du stationnement et la plateforme d'impression assure, de façon automatique et structurée, le rassemblement, l'expédition et le suivi des formulaires de redevance. Les rappels de paiement sont expédiés dans les temps et les retours sont traités automatiquement. L'échange de données avec la DIV et les institutions financières ainsi même que la gestion des plaintes sont également intégrés.

De cette façon, le processus est complètement optimisé, depuis le constat jusqu'au paiement.

LES AVANTAGES

Cette méthode de travail assure une importante diminution des coûts opérationnels et a un effet positif sur le cash flow de la commune. Il permet l'optimisation en termes de personnel et de

moyens à mettre en œuvre en fonction des défis à relever sur le plan de la mobilité et du service à la population.

DES SOLUTIONS À VALEUR AJOUTÉE POUR VILLES ET COMMUNES

Ce projet cadre dans la stratégie de bpost d'offrir des solutions administratives, logistiques et financières à valeur ajoutée qui vont au-delà de l'offre classique. Et ce, en étroite collaboration avec les administrations.

En outre, cette solution est totalement certifiée Emas et ISO 14001 et répond aux normes Européennes les plus strictes en terme de protection de l'environnement et du développement durable.

Plus d'infos sur ce système :
pouvoirslocaux@bpost.be

Plus d'infos sur le plan de stationnement de la Commune d'Anderlecht :
www.anderlecht-parking.be

« Depuis l'implémentation de la solution de bpost Business pour le traitement de nos redevances de stationnement en juin 2012, nos frais de fonctionnement liés à l'envoi des rappels ont baissé de façon substantielle. Le délai entre l'émission des rétributions et l'envoi des rappels a diminué de 25% et nous recevons davantage de paiements dans le délai imparti. Cela nous a permis d'améliorer notre cash flow et d'envoyer moins de rappels.

Nos collaborateurs gagnent du temps, ce qui nous permet de traiter une quantité de travail plus importante, de fournir un travail qualitatif, d'améliorer notre service au contribuable et de nous concentrer sur d'autres tâches.

La certitude que le traitement s'effectuera de manière entièrement automatique et sans erreur est un élément à ne pas sous-estimer pour la qualité du travail de nos collaborateurs. »

IR Philip Krikilion, Administration communale d'Anderlecht.

“ PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE ”

La quatrième édition de la réunion d'échanges belges sur la gestion de la mobilité s'est déroulée le mardi 19 mars 2013. La rencontre était axée sur l'importance de développer des outils efficaces pour mener une politique de mobilité locale durable dans les villes et communes. Au total, 83 participants issus des trois régions de notre pays se sont rendus dans la salle Iris de Bruxelles Mobilité pour cet événement réseau enrichissant et enthousiasmant.

(B)EPOMM INSPIRE

Cet événement est organisé par BEPOMM, la plate-forme belge pour la gestion de la mobilité. BEPOMM http://www.epomm.eu/index.php?id=2675&country_id=11 est un réseau national pour les professionnels belges actifs dans ou intéressés par des mesures astucieuses favorisant une mobilité durable. Ces professionnels proviennent de différents horizons : il s'agit de personnes qui travaillent pour des opérateurs de transports publics, les pouvoirs publics (locaux, régionaux, fédéraux), les universités et les institutions de recherche, ou encore dans des ONG actives dans la mobilité durable. La rencontre annuelle d'échanges est un événement du réseau destiné à échanger les expériences et l'expertise et à encourager les contacts entre participants. Le groupe de pilotage de BEPOMM est

constitué par le Service public fédéral Mobilité et Transports et Bruxelles Mobilité, avec le soutien des pouvoirs publics wallons et flamands. L'asbl Mobiel 21 <http://www.mobiel21.be/nl/content/bepomm-europees-netwerk-voor-duurzame-mobiliteit> se charge de la gestion quotidienne de BEPOMMÉ DURABLE.

SUMP ? UN CADRE POUR LA MOBILITÉ DURABLE

Afin de renforcer la mobilité dans les villes et communes, l'accent est de plus en plus souvent mis sur des processus de planification globaux et durables. Le SUMP, le Sustainable Urban Mobility Plan <http://mobilityplans.eu>, est mis en avant par l'Europe comme nouveau cadre pour une mobilité durable. Un SUMP est un plan stratégique mis sur pied pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité

et pour atteindre une meilleure qualité de vie dans les villes et leurs environs. Contrairement à un plan traditionnel de circulation et de transport, un SUMP est explicitement axé sur la planification pour les gens plutôt que sur la planification de la circulation automobile et de la mobilité. En effet, « *If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places.* » Un SUMP est axé sur la durabilité, en recherchant l'équilibre entre les intérêts écologiques, économiques et sociaux, et se caractérise également par son approche participative. En outre, l'accent est mis sur une approche intégrale, assurant une collaboration entre les secteurs politiques et les pouvoirs publics, et sur le suivi ainsi que l'évaluation. Le tableau 1 résume parfaitement les principales différences entre les plans traditionnels et un SUMP.

Le SUMP a également été le point de départ de la réunion d'échanges sur la gestion de la mobilité du 19 mars dernier. Durant la réunion, de nouvelles évolutions relatives à la planification de la mobilité durable, provenant des trois régions et du niveau fédéral, ont été abordées. Durant des séances interactives, ont été examinés plus en détail quelques systèmes de contrôle de la qualité permettant une évaluation approfondie de la politique de mobilité générale et/ou de la politique cyclable. La planification, le contrôle et l'évaluation des règles de gestion de la mobilité ont également été analysés. Quelques aspects abordés durant la réunion sont expliqués ci-dessous. Vous trouverez un rapport plus détaillé en néerlandais sur Allinx <http://www.allinx.eu>, sous le groupe BEPOMM. Vous pouvez également y charger toutes les présentations PowerPoint, en français et en néerlandais.

LA BELGIQUE, LEADER EN MATIÈRE DE SUMP

Selon une récente étude approfondie sur les SUMP http://mobilityplans.eu/docs/file/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_final.pdf, la Belgique fait partie des leaders en Europe (voir figure 1). L'étude effectue toutefois une distinction entre les villes et les régions, ce qui n'est pas négligeable dans un pays où la mobilité est surtout une compétence régionale. Dans nos trois régions, il y a clairement des chevauchements avec la méthodologie SUMP en matière de planification de la mobilité, mais chaque région n'avance pas de la même manière.

La Flandre et Bruxelles peuvent être considérés comme faisant partie des leaders européens. En Flandre, 305 des 308 villes et communes ont un plan de mobilité. Selon le nouveau décret en matière de mobilité, en vigueur depuis mars 2013, l'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire. Comme dans le cadre d'un SUMP, le nouveau décret met nettement l'accent sur une approche participative, avec une concertation communale et intercommunale, et ce, en vue de la réalisation

APPROCHE TRADITIONNELLE		APPROCHE SUMP
Souvent une perspective à court terme sans vision stratégique	Vision/ niveau stratégique	Comprend une vision stratégique/ à long terme avec un horizon de 20 à 30 ans
Généralement concentrée sur une ville déterminée	Étendue géographique	Ville fonctionnelle ; la collaboration avec les autorités locales est essentielle
Apport limité des opérateurs de transport et autres partenaires locaux, élément non obligatoire	Implication publique	Importante, l'implication des citoyens et parties prenantes est essentielle
Élément non obligatoire	Durabilité	Trouver l'équilibre entre égalité sociale, qualité de l'environnement et développement économique
Faible, concentrée sur la circulation et l'infrastructure	Intégration des secteurs	Intégration de différentes disciplines politiques
En général, pas de collaboration obligatoire	Collaboration des autorités	Intégration entre différentes autorités
Généralement absents ou axés sur de vastes objectifs	Contrôle et évaluation	Accent sur l'atteinte d'objectifs et de résultats mesurables (impact)
Accent sur le développement des infrastructures	Accent thématique	Stimulation volontaire des transports publics, de la marche et du vélo, ainsi que d'un espace public de qualité
Hors de propos	Internalisation des frais	Aperçu des coûts et profits, également à travers les secteurs politiques

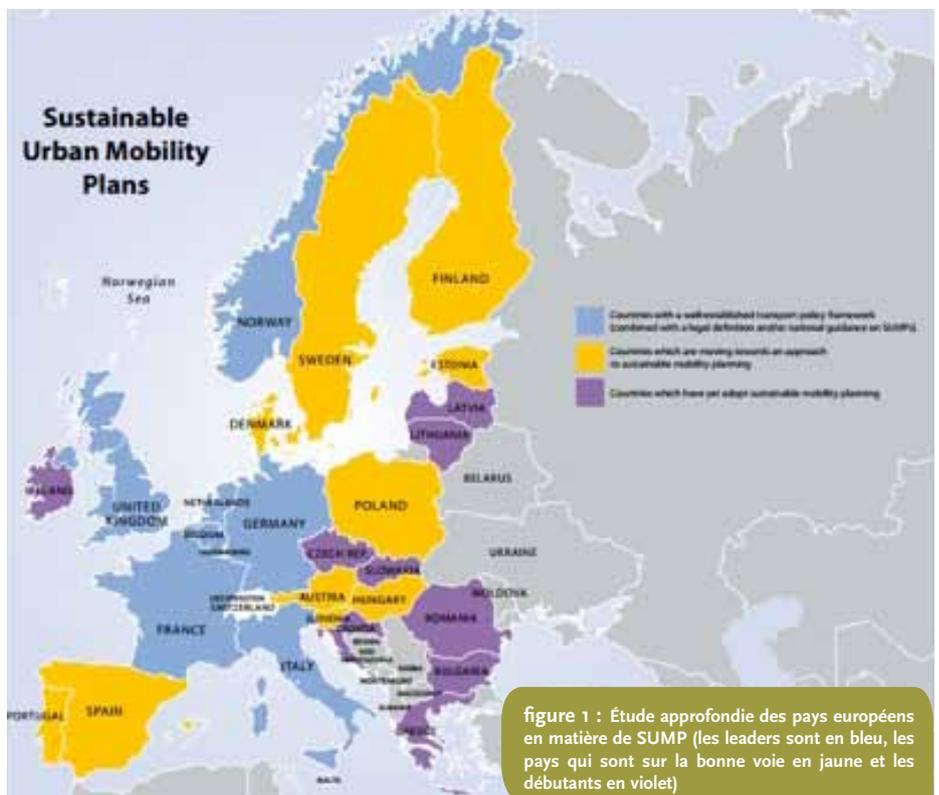


figure 1 : Étude approfondie des pays européens en matière de SUMP (les leaders sont en bleu, les pays qui sont sur la bonne voie en jaune et les débutants en violet)

EUROPEAN PLATFORM ON MOBILITY MANAGEMENT (EPOMM)

BEPOMM est né en 2010 dans le giron de la plate-forme européenne de gestion de la mobilité, EPOMM <http://epomm.eu/index.php>. Celle-ci a pour but de promouvoir la gestion de la mobilité dans toute l'Europe et de stimuler l'échange de connaissances, et ce, de plusieurs manières. Ainsi, un bulletin d'information électronique <http://www.epomm.eu/index.php?id=2619> exposant à chaque fois un aspect différent de la gestion de la mobilité est publié 10 fois par an. Cet e-update est publié en cinq langues, dont l'anglais et le français. Pour s'inscrire, il suffit de cliquer sur ce lien <http://www.epomm.eu/index.php?id=2620>.

En outre, des événements d'échanges de bonnes pratiques sont organisés régulièrement entre les différents pays (comme par exemple des transferts entre la Belgique et les Pays-Bas sur la question des budgets en matière de mobilité <http://epomm.eu/index.php?id=2695>). Le site Internet d'EPOMM <http://www.epomm.eu/index.php> contient également de nombreuses informations intéressantes. Vous y trouverez un aperçu de grands projets européens en matière de gestion de la mobilité, avec des liens vers des publications intéressantes <http://www.epomm.eu/index.php?id=2609>, des données sur la répartition modale de 350 villes européennes (dont la Région de Bruxelles-Capitale), des informations sur les formations en matière de gestion de la mobilité, des études de cas, un calendrier des événements et bien d'autres choses encore. EPOMM compte actuellement 11 membres <http://www.epomm.eu/index.php?id=2663> dont la Belgique (depuis 2012).



d'une mobilité durable. Même si la Flandre applique déjà une approche SUMP, le suivi et l'évaluation des effets et de l'impact des mesures peuvent se dérouler de manière encore plus systématique. Cela permettrait une planification et une approche plus efficaces.

En Région de Bruxelles-Capitale, un plan de mobilité régional global est mis sur pied, reprenant les plans de mobilité communaux. La Région fixe les grandes lignes dans lesquelles les communes bruxelloises peuvent façonner leur propre plan, et joue un rôle nettement dirigeant à ce propos. L'approche SUMP réserve un rôle important au nouvel Observatoire de la Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, cet Observatoire rassemble toutes les données disponibles en matière de mobilité bruxelloise et peut exposer d'importantes tendances. Cela permet aux administrations locales d'élaborer des dispositions sur mesure répondant aux besoins et questions de leurs habitants.

On peut considérer que la Wallonie est sur la bonne voie en matière de SUMP. Sur les 160 villes et communes, 100 possèdent un plan de mobilité. La ville de Liège, qui a récemment étudié attentivement la durabilité de sa politique de mobilité par le biais d'un système d'audit (voir plus loin) est un leader à ce niveau.

En collaboration avec des représentants de différents groupes concernés (fonctionnaires, politiciens, opérateurs de transports, utilisateurs...), un plan d'action a été développé pour aborder les principaux points névralgiques en matière de mobilité durable.

Par son approche participative et intégrale, un SUMP offre de nombreux avantages aux villes et communes. À l'avenir, l'Europe conditionnera peut-être l'octroi de subsides européens à l'existence d'un SUMP. La préparation et la mise en œuvre d'un SUMP ne sont toutefois pas gratuites. L'aspect financier est dès lors considéré comme une importante barrière par les autorités locales. La possibilité d'un cofinancement régional ou provincial, surtout lorsqu'il s'agit de mesures qui dépassent les frontières communales, est donc un élément important.

Outre la question financière, le manque de continuité – l'absence de planification à long terme à travers les législatures – est également considéré comme un frein important au SUMP. La plus-value d'un SUMP réside précisément dans la force de la création d'une base. Et la participation, tout au long du processus, du plus grand nombre possible d'acteurs concernés garantit une vision et des objectifs soutenus par chacun, et ce, tant pour aujourd'hui que pour demain.



DES SYSTÈMES D'AUDIT EN GUISE D'INSTRUMENT POUR UNE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Trois systèmes de contrôle de la qualité pouvant être utilisés dans une planification de la mobilité durable ont été récemment développés dans le cadre de projets européens. Les trois systèmes ont été testés dans notre pays : QUEST <http://www.quest-project.eu> a été mis en œuvre à Liège et à Gand, EcoMobility SHIFT <http://www.ecomobility-shift.org/index.php/en> à Turnhout et ADVANCE <http://eu-advance.eu/index.php?id=11> est appliqué actuellement dans sept communes bruxelloises. Un élément commun aux trois systèmes de contrôle de la qualité est qu'ils offrent aux autorités locales un instrument permettant une analyse approfondie de leur politique et de leur fonctionnement en matière de mobilité durable. Les points forts et les points faibles de la planification de la mobilité sont exposés à l'aide de questionnaires et/ou d'indicateurs. Dans les trois systèmes, l'analyse est effectuée par un groupe de travail comprenant des représentants des différentes parties concernées (services communaux, politiciens, utilisateurs...). Ces audits permettent le développement d'un plan d'actions spécifiques en vue de remédier aux points faibles. Chaque système a une approche légèrement différente, se concentre sur certains points et permet ou non une comparaison avec d'autres villes et communes. À la fin de tous les projets européens, une comparaison approfondie entre les trois systèmes sera effectuée. Cela permettra aux autorités locales de choisir facilement l'instrument le plus adapté à leurs besoins et à leurs possibilités.

Outre les systèmes d'audit généraux susmentionnés, deux systèmes plus spécifiques ont également été abor-

dés à la Réunion d'échanges : BYPAD http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en et CHAMP <http://www.champ-cycling.eu/en>. Ces deux systèmes de contrôle qualité sont axés sur l'évaluation et l'amélioration de la politique cyclable locale et suivent dans les grandes lignes une procédure similaire à celle décrite ci-dessus. Le système BYPAD semble aller un peu plus en profondeur que le système CHAMP, mais prend dès lors plus de temps. Un élément spécifique à CHAMP est qu'en plus de l'analyse effectuée par la ville elle-même, un examen spécialisé est également effectué par une équipe d'experts. Dans le système BYPAD, l'analyse est exclusivement effectuée par un groupe de travail composé par toutes les principales parties concernées (fonctionnaires, utilisateurs...).

ÉVALUATION PROGRESSIVE

La grande importance du suivi et de l'évaluation a déjà été soulignée dans une approche SUMP. Les effets et l'impact des mesures de gestion de la mobilité tels que les campagnes, la diffusion des informations, la formation en matière de mobilité... ne sont toutefois pas faciles à mesurer. La méthode d'évaluation MaxSumo <http://www.epomm.eu/index.php?id=2602> offre une solution à ce problème. La méthode divise le processus complexe de changement de comportement en petites étapes, qui peuvent être suivies et évaluées. Par exemple, pour vérifier l'impact d'un pack promotionnel E-bike sur le comportement de déplacement des travailleurs, on mesure en premier lieu combien de travailleurs ont été informés à ce propos et combien connaissent effectivement l'offre, afin de mesurer ensuite combien de travailleurs répondent à l'offre ainsi

que la satisfaction de ce groupe-cible. Dans une étape suivante, on mesure le comportement de déplacement avant et après l'introduction de l'E-bike. Le succès de la méthode MaxSumo réside dans la formulation d'objectifs spécifiques et mesurables pour chaque étape. Si un objectif n'est pas atteint pour une étape déterminée, par exemple si seulement 5 % des travailleurs connaissent l'offre, il est encore possible d'intervenir à temps dans la phase initiale de l'implémentation. La base de données MaxEva <http://www.epomm.eu/maxeva> sur le site Internet EPOMM recueille des informations sur les projets qui ont appliqué ou appliquent la méthode MaxSumo, et montre l'impact de divers types de mesures de gestion de la mobilité.

EN CONCLUSION

S'inspirer des expériences des autres et en tirer les leçons, par-delà les frontières régionales et nationales : voici les objectifs principaux de BEPOMM. La réunion d'échanges sur la gestion de la mobilité offre une plate-forme à cet effet. La rencontre annuelle se concentre à chaque fois sur un thème différent lié à la gestion de la mobilité. Cette année, il s'agissait des outils qui peuvent être affectés à une politique de mobilité durable ; l'année dernière, il s'agissait du rôle de l'IT dans l'organisation et la prévention des déplacements.

Si vous souhaitez recevoir une invitation à la prochaine réunion d'échanges, n'hésitez pas à envoyer un e-mail à inspiratiemeeting@mobi21.be.

Vicky Dierckx
vicky.dierckx@mobi21.be
Mobi21

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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



FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

C'EST ÉCOLOGIQUE

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

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

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

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

Nom.....
 Prénom.....
 E-mail.....

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