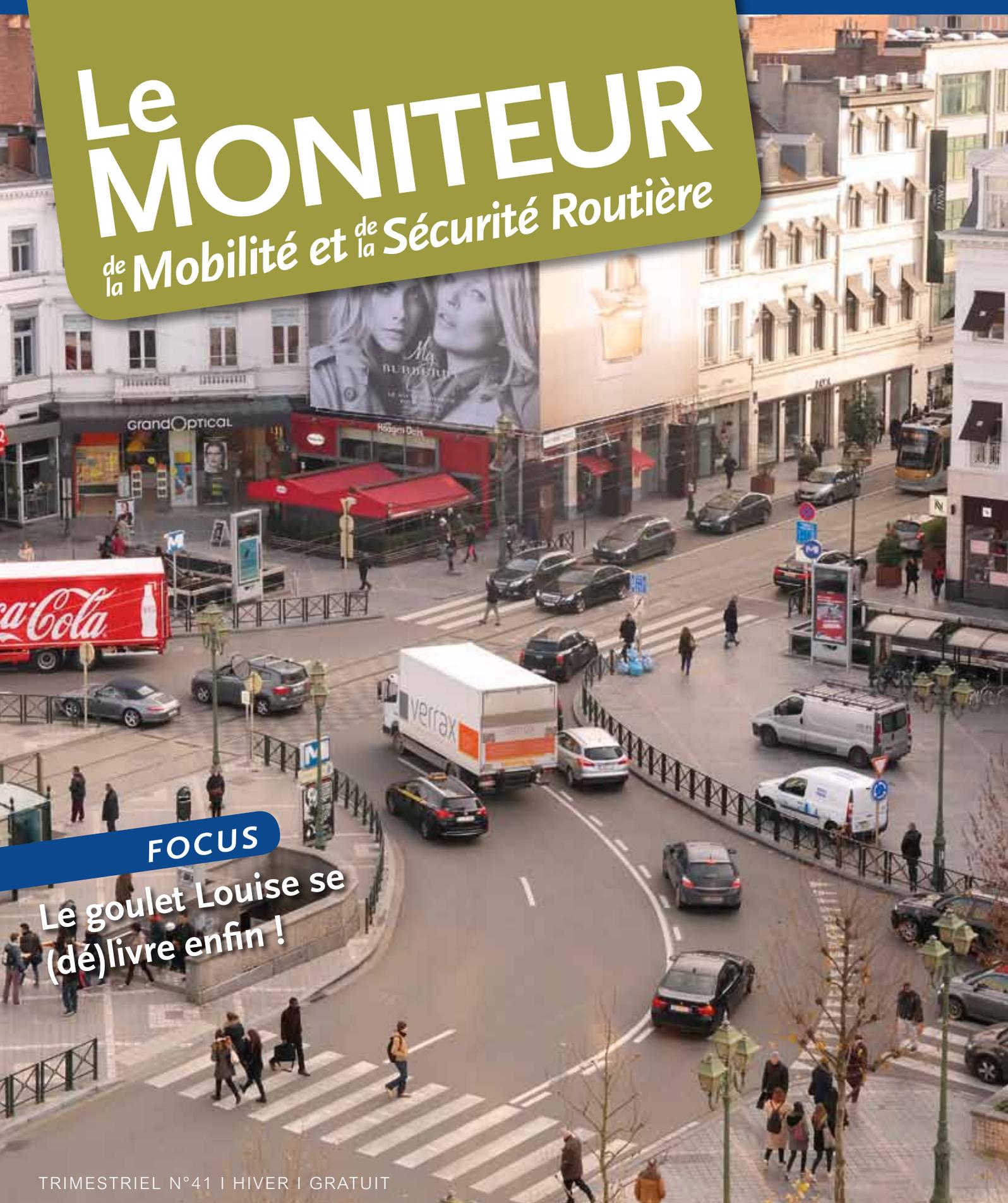


Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière



FOCUS

Le goulet Louise se (dé)livre enfin !

TRIMESTRIEL N°41 | HIVER | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Action à l'école/au travail sans voiture 2014
- Forest tournée vers le futur
- Bruxelles en 2040
- Transport de marchandises aujourd'hui à Bruxelles

>> BONNES PRATIQUES

- LAMILO, un centre de distribution urbain en test à Bruxelles
- Les pouvoirs publics montrent l'exemple
- Un enfant bien attaché est un enfant bien protégé

ÉDITORIAL	03
« EN ROUTE » VERS UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE	04
« LAMILO, UN PROJET CONCRET POUR AMÉLIORER LES LIVRAISONS À BRUXELLES AVEC CITYDEPOT ».....	07
LE GOULET LOUISE SE (DÉ) LIVRE ENFIN !.....	11
MOBI2040, PROJET DE PROSPECTIVE POUR LA MOBILITÉ DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE BRUXELLOISE	16
TRANSPORTS EN COMMUN À FOREST : UN FUTUR, MALGRÉ LE PASSÉ	20
MOBILITÉ: LES AUTORITÉS BRUXELLOISES DONNENT LE BON EXEMPLE	25
ACTION A L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE 2014	27
UN ENFANT BIEN ATTACHÉ EST UN ENFANT BIEN PROTÉGÉ.....	30

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



DIRECTION : Philippe Barette - Corinne François
 RÉDACTION : Charlotte De Broux - Jean-Claude Englebert - Christina Heine - Maryam Kechiche - Philippe Lebeau
 Jean-Michel Reniers - Nele Sergeant - Xavier Tackoen - Marianne Thys - Christian Van de Velde
 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-vsrb.be - www.avcb.be
 BRUXELLES MOBILITÉ
 Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - Tél: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be





QUALITÉ DE VIE

Le nouveau gouvernement a placé la mobilité comme priorité pour les 5 ans à venir. Avec ambition et réalisme j'entends concrètement améliorer la qualité de vie des Bruxellois. Parce qu'une ville est un lieu de rencontre, un lieu de passage où se tissent des liens qui nous permettent de nous connecter les uns aux autres, il est primordial de rééquilibrer l'utilisation de l'espace public. Non pas pour ennuyer les automobilistes, mais pour valoriser et protéger les piétons et les cyclistes. Nous veillerons ainsi à donner leur juste place aux piétons et cyclistes. Le viaduc Reyers, un monstre urbanistique du passé, n'a plus sa place à Bruxelles. Nous avons saisi l'opportunité pour repenser l'aménagement de tout un quartier qui depuis trop longtemps vit avec cette balafre. Sa refonte en un boulevard urbain et la conception de tunnels sous Meiser doivent à terme améliorer la qualité de vie des habitants sans handicaper la mobilité, puisque le viaduc était en surcapacité.

J'ai pendant ces premières semaines fait le tour de toutes les communes bruxelloises. J'y ai rencontré les bourgmestres et échevins pour faire le point sur les dossiers et les projets. Pour moi, il est indispensable que la Région et les Communes dialoguent et s'écoulent pour unir leur action afin d'améliorer concrètement la mobilité.

Ainsi je veux rapidement faire avancer le dossier du tram 9 à Jette dont les travaux vont commencer. Dans tous les dossiers une large place sera laissée au dialogue avec les commerçants et les riverains. Dans les mois qui viennent j'entends faire progresser rapidement le projet de tram 94. Cette législature sera surtout axée autour du développement du métro Bordet-Albert.

L'avenir est en mouvement et l'objectif de ce gouvernement est de travailler concrètement. Ainsi pour améliorer l'utilisation du vélo en ville nous devons désormais privilégier la création de pistes cyclables séparées. Car les convaincus sont désormais en vélo. Les autres ? Ils ont peur. Si on veut généraliser l'utilisation de la petite reine, il faut offrir la possibilité de se déplacer en toute sécurité. Ainsi je suis déterminé à installer sur la petite ceinture une piste cyclable séparée et sécurisée. Je suis heureux de voir, lors de mes récentes rencontres, que l'idée séduit aussi les communes qui m'ont assuré de leur soutien. Preuve s'il en fallait une que les communes et la Région sont capables de procéder ensemble au changement de modèle. Ainsi aujourd'hui et demain, l'espace public sera encore davantage partagé entre tous les modes de déplacement.

Pascal SMET
Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux Publics

“ EN ROUTE VERS UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE ”



Le transport de marchandises représente un élément clé dans le développement durable de la Région bruxelloise. Les camionnettes et camions sont en effet responsables de 33% des émissions de particules fines PM2.5 et 32% des particules PM10 générées par le secteur des transports dans la Région. Ils sont également responsables de 25% des émissions de CO2. Le secteur mérite donc une plus grande attention de la part des autorités.

Avec le nouveau plan régional de transport de marchandises, Bruxelles Mobilité a l'ambition de donner une direction au secteur de la logistique bruxelloise. Celui-ci détermine entre autres une diminution progressive des émissions de CO2 jusqu'en 2050 où ces émissions devront être nulles. Il demande aussi une réduction des mouvements de véhicules jusqu'à -30% en 2050.

Pourtant, les volumes transportés sont appelés à augmenter sous la pression du boom démographique. La tendance actuelle à la délocalisation des plateformes logistiques en périphérie participe également à un accroissement des distances à parcourir. Enfin, la réglementation de plus en plus pesante sur le camion incite les entreprises à utiliser davantage les camionnettes que les camions ce qui multiplie les véhicules en circulation. Le défi est donc de taille pour assurer les futurs besoins économiques de la Région tout en respectant les objectifs de développement durable.

Etant donné le manque d'intérêt pour cette activité dans la capitale, Philippe Lebeau et Cathy Macharis ont dressé le portrait de ce secteur au sein du Brussels Studies (numéro 80). Ainsi, les solutions les plus adaptées à la Région bruxelloise sont identifiées et développées sur base de l'expertise du groupe de recherche MOBI de la Vrije Universiteit Brussel. En voici les éléments principaux.

LE PORT DE BRUXELLES, FACILITATEUR LOGISTIQUE

Une première catégorie de solutions repose sur le transfert modal des marchandises de la route vers la voie d'eau ou le rail. Le Port de Bruxelles est dans ce cadre un acteur incontournable. Grâce au canal, le Port importe déjà par la voie d'eau 4,5 millions de tonnes de marchandises déchargées dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit principalement de produits pétroliers et de matériaux de construction. Mais le Port vise à développer d'autres flux comme le transport de containers et de voitures d'occasion à destination d'Anvers. La distribution urbaine plus fine est également envisagée via des investissements dans des infrastructures permettant le transbordement de palettes. De cette manière, la Port vise à alimenter davantage les chantiers de la capitale en matériaux de construction. Mais les produits de consommation courantes, comme les boissons, sont

également visés. Ce transfert modal permet ainsi une alternative au trafic routier. Lorsque les volumes sont suffisamment importants, cette solution est autant économique que respectueuse de l'environnement.

LE GROUPEMENT, POUR MOINS DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Le transfert modal ne résout cependant pas la problématique du dernier kilomètre, central dans la distribution urbaine. Dans ce domaine, la rationalisation des mouvements de véhicules est clé. Une première manière de diminuer le nombre de trajets sans affecter la fréquence pour les commerçants est d'organiser des tournées plus efficaces avec des véhicules mieux remplis. Les entreprises de transport peuvent ainsi optimiser leurs opérations en coopérant à la manière du réseau « TeamTrans » aux Pays-Bas. L'initiative peut également provenir d'un groupement de commerçants issus d'un même quartier contractant un unique transporteur à la manière du réseau « Livera », aux Pays-Bas également. Enfin, une troisième manière utilise un acteur



intermédiaire entre transporteurs et commerçants. Un spécialiste de la distribution urbaine utilise une plateforme permettant de collecter les livraisons des différents transporteurs et d'optimiser les derniers kilomètres entre destinataires. Le projet pilote de centre de distribution urbain opéré par CityDepot au centre TIR, à côté de Tour & Taxis, est un exemple bruxellois qui vient de démarrer en septembre 2014.

LA CAMIONNETTE ÉLECTRIQUE : VERT ET ÉCONOMIQUE

Comme le diagnostic l'a révélé, le transport de marchandises en ville a un impact important sur la qualité de l'air. La presque totalité du parc de véhicules de marchandises utilisant des moteurs diesels explique en partie ces mauvais résultats. Dans ce contexte, le véhicule électrique offre une solution particulièrement adaptée pour les derniers kilomètres. Il n'émet aucune émission et son autonomie limitée est suffisante pour effectuer les livraisons à partir d'un dépôt urbain. De plus, les camionnettes électriques légères sont déjà compétitives avec les véhicules diesel selon l'analyse Total Cost of Ownership développé par le groupe de recherche MOBI. La déductibilité fiscale ainsi que les subsides régionaux soutiennent l'achat de ces véhicules électriques.

DES LIVRAISONS EN DEHORS DES HEURES D'EMBOUEILLAGES

La solution de distribution à horaire décalé attire pour l'instant l'attention des gros transporteurs à Bruxelles. Les comptages des camions et camionnettes dans la région ont montré que le transport de marchandises attend 6h du matin pour commencer son activité. Avant 6h, les réglementations sonores empêchent les installations classées d'être livrées. Ensuite, on observe que le nombre le plus important de véhicules de marchandises circule entre 6h et 7h mais reste encore élevé pendant les heures de pointe du matin. Les destinataires veulent en effet être livrés au plus tôt, avant l'arrivée de leurs premiers clients. L'objectif de la distribution à horaire décalée est d'éviter ce conflit entre livraisons et heures de pointes grâce à une extension des plages horaires autorisées pour les livraisons. Ceci doit se faire via, d'une part une adaptation de la réglementation et d'autre part, via l'utilisation d'un matériel adéquat pour préserver le voisinage de nuisances sonores. Plusieurs projets pilotes exécutés à Bruxelles par Colruyt et Delhaize en 2014 ont déjà démontré qu'aucune plainte n'a été enregistrée. Le développement de cette solution dépend aujourd'hui des politiques.



LES ZONES DE LIVRAISONS, POUR UN TRAFIC FLUIDE

Enfin, une dernière catégorie de solution repose sur l'aménagement de la voirie. Les livraisons en doubles files sont courantes auprès des livreurs et pourtant critique sur la fluidité du trafic. L'absence de zones de livraisons ou le non-respect de celles-ci en sont la cause. Différents systèmes sont proposés via l'utilisation de bornes électroniques surveillant l'utilisation des zones de livraisons, ou via des mesures incitatives. A Schaerbeek par exemple, l'utilisation de zones de parking avec une redevance de 100€ a été instaurée, sauf pour les opérations de livraisons. La qualité du contrôle de ces zones reste néanmoins clé dans le succès de cette mesure.

L'APPROCHE PARTICIPATIVE AU COEUR DES SOLUTIONS

Les solutions exposées ne sont pas exhaustives. Elles témoignent des différentes formes d'organisation logistiques qui sont possibles pour répondre au défi du développement durable tout en assurant les besoins économiques de la région. Cependant, la participation des différents acteurs est nécessaire pour assurer le succès de chacun de ces projets. La logistique urbaine concerne en effet aussi bien les transporteurs et les commerçants que les citoyens et les autorités. C'est en intégrant les objectifs de chacun qu'une transition vers un transport de marchandises plus durable est possible.

Philippe LEBEAU

Vrije Universiteit Brussel - Faculty of Economic and Social Sciences and Solvay Business School, Faculty of Engineering
plebeau@vub.ac.be



“ LAMILO, UN PROJET CONCRET POUR AMÉLIORER LES LIVRAISONS À BRUXELLES AVEC CITYDEPOT ”

Pourquoi s'intéresser à la distribution urbaine ?

Depuis des années, la Région de Bruxelles-Capitale, comme toutes les grandes villes, met en œuvre des politiques de mobilité visant à réduire la congestion qui engorge la ville. Ces politiques ont pendant très longtemps visé uniquement le transport de passagers. Pourtant, aux côtés des voitures, des bus et des vélos circulent également de nombreux véhicules de livraison. Or ce trafic ne cesse d'augmenter, du fait de l'organisation même de la logistique, de l'augmentation du e-commerce, etc. Tout semble indiquer que ce trafic, qui

est essentiel à la vie d'une ville, augmente si vite que tous les efforts faits par les citoyens pour se déplacer de manière plus durable risquent d'être contrebalancés par le nombre croissant de camionnettes et de camions livrant la ville. Il est donc essentiel de rationaliser ce transport qui est dans certains cas bien organisé mais qui, dans de trop nombreux cas, n'est pas optimisé.

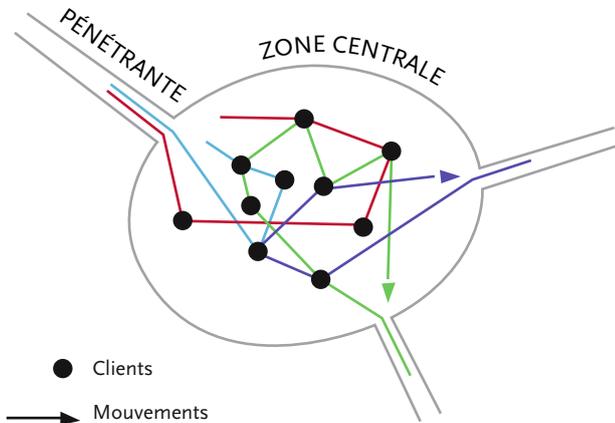
Promouvoir une distribution urbaine durable des marchandises, c'est améliorer le cadre de vie des habitants, mais c'est aussi soutenir les entreprises en leur proposant des solutions plus efficaces.

Un centre de distribution urbaine (CDU)

Afin d'éviter qu'un camion n'entre dans Bruxelles pour livrer une palette et trois colis parce que sa tournée est organisée à l'échelle de toute la Belgique, par exemple, le CDU constitue une solution concrète et efficace. En effet, un CDU est un entrepôt dans lequel les marchandises venant de différents transporteurs arrivent et sont réorganisées pour être regroupées avec d'autres marchandises venant d'ailleurs, mais devant être livrées dans une même zone. On concentre ainsi les livraisons et on limite le nombre de véhicules de livraison,

Sans CDU

Multiple mouvements qui perturbent le fonctionnement de la ville (y compris la desserte en marchandises) et participent à la dégradation de l'environnement.

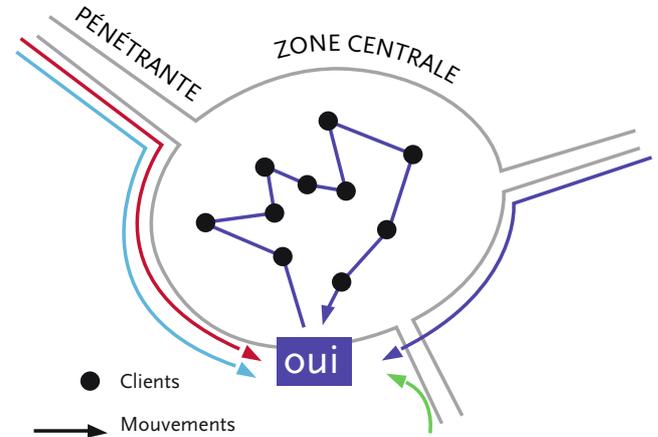


DISPERSION DES VÉHICULES SELON DES LOGIQUES PROPRES À CHAQUE PRESTATAIRE

Avec CDU

Rationalisation des parcours de livraison (et réciproquement pour les enlèvements).

Mais création d'une rupture de charge supplémentaire (donc surcoût).



CENTRALISATIONS DES OPÉRATIONS AVEC DÉLÉGATION DE LA DESSERTE À UN SEUL OPÉRATEUR

Source : Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

grâce à un taux de chargement et une tournée optimisés. Pour améliorer l'impact écologique et la qualité de vie en ville, on a également recours à des véhicules électriques ou au gaz, voire à des vélos.

TRAVAILLER ENSEMBLE AUTOUR D'UN PROJET PILOTE

Bruxelles Mobilité participe activement au projet européen LaMiLo et a lancé dans ce cadre avec le consortium CityDepot/TRI-VIZOR un CDU pilote qui dessert essentiellement le pentagone et qui a débuté ses activités le 15 septembre 2014. Pour mener à bien ce projet, Bruxelles Mobilité s'est également associé avec le Port de Bruxelles, celui-ci étant un acteur important pour la logistique à Bruxelles et propriétaire du Centre TIR où est installé le CDU.

Bruxelles Mobilité a choisi de travailler avec le consortium CityDepot/TRI-VIZOR après avoir publié un appel à manifestation d'intérêt. C'est ce projet qui a retenu l'attention de la Région grâce à l'expérience de ces opérateurs et à l'étendue des services proposés. TRI-VIZOR, en tant qu'orchestrateur, aide les entreprises à optimiser leur transport en organisant du covoiturage de marchandises. Le modèle de CityDepot a quant à lui été développé à Hasselt depuis plusieurs années et a permis d'obtenir des résultats significatifs via la mise en place d'un CDU avec notamment une réduction de 15% du nombre de véhicules de livraison nécessaires pour livrer le même volume de marchandises. Grâce au groupage et à l'utilisation de véhicules plus propres, les livraisons orchestrées

par CityDepot engendrent jusqu'à 40% d'émissions de CO₂ en moins. Les problèmes de livraisons étant bien plus importants à Bruxelles qu'à Hasselt, les transporteurs trouvent également un intérêt bien plus grand dans ce système de livraison et sont donc plus faciles à convaincre.

Au-delà de la collaboration avec le Port de Bruxelles, CityDepot et TRI-VIZOR, la Région travaille sur ce projet pilote avec de nombreux partenaires, comme Atrium, BECI, l'UCM ou Comeos, qui disposent d'une expérience de terrain très utile. La Ville de Bruxelles, en tant que principale commune bruxelloise pour le projet pilote, est également un partenaire très important et apporte un soutien concret pour l'approche des commerçants par exemple.

UNE ÉVALUATION APPROFONDIE

Il s'agit d'un projet pilote de six mois, devant permettre de tester cette solution qui n'a jamais été mise en pratique à Bruxelles, et ce sur plusieurs aspects. Un premier élément est la rentabilité. Si pendant le pilote CityDepot bénéficiera d'une aide au démarrage en provenance de la Région, le CDU devrait être autonome financièrement par la suite. Un second élément est l'efficacité du point de vue sociétal. Une évaluation approfondie sera menée en collaboration avec le centre de recherche Henri Tudor, partenaire luxembourgeois de LaMiLo, pour évaluer les émissions de polluants ainsi que l'impact sur la mobilité. Enfin, un troisième élément est la qualité du service fourni aux transporteurs et aux commerçants. Une étude avant-après sera

menée auprès d'un large échantillon de clients avec l'aide de Cross River Partnership, un autre partenaire européen du projet LaMiLo. C'est grâce à la combinaison de ces trois aspects que le système pourra continuer à fonctionner. Car l'objectif est bien évidemment qu'à l'issue du projet pilote, CityDepot poursuive ses activités à Bruxelles.

Bruxelles étant bien plus grande et complexe qu'Hasselt, ce projet pilote va aussi permettre d'adapter le modèle d'origine aux problématiques locales. C'est une étape très importante. La répliquabilité de cette solution est en effet examinée de près par d'autres villes en Belgique et en Europe, qui souhaiteraient mettre en place un système identique.

DES SERVICES À VALEUR AJOUTÉE POUR LES COMMERÇANTS ET LES TRANSPORTEURS

Les transporteurs sont une cible de choix pour un CDU dans la mesure où ceux-ci n'ont plus à se charger du dernier kilomètre, qui est proportionnellement le plus coûteux et le plus compliqué. Mais le service est également très intéressant pour les commerçants qui bénéficient d'une livraison de meilleure qualité, effectuée par un livreur qui connaît la ville et le quartier, au moyen d'un véhicule écologique. Toutes les livraisons destinées à un magasin peuvent être groupées pour un gain de temps au moment de la livraison; c'est le service de base. Afin d'éviter que le véhicule ne roule à vide, CityDepot se

charge également de reprendre les déchets d'emballage ou les colis que les commerçants souhaiteraient envoyer, avec un tarif préférentiel chez les grands intégrateurs. On parle alors de first mile et non plus de last mile, bien que la problématique soit la même. Il s'agit à chaque étape de s'assurer qu'un véhicule ne circule jamais vide dans les rues de Bruxelles.

UNE STRATÉGIE RÉGIONALE

Ce projet s'inscrit dans le Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises en Région de Bruxelles-Capitale, adopté par le Gouvernement en juillet 2013.

Plus d'infos sur :

<http://www.bruxellesmobilité.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-transport-de-marchandises>

BRUXELLES-CAPITALE SE MET À L'HEURE EUROPÉENNE AVEC LAMILO

LaMiLo (last mile logistics) – un projet INTERREG IVB Europe du Nord-Ouest (ENO) en partie financé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) – a pour but d'engendrer un changement de comportement en prenant mieux en compte le "dernier kilomètre" d'une chaîne logistique lors de la planification du transport de marchandises, en assurant une approche logistique plus efficace et plus intégrée en Europe du Nord-Ouest. Le projet réunit des acteurs de tous les secteurs du transport de marchandises

LES STATISTIQUES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES À BRUXELLES

Sur une journée type, un mardi de 4h à 22h, entrent en Région de Bruxelles-Capitale environ 26.500 camionnettes et 16.500 camions. Sur la même période, ce sont 16.300 camionnettes et 17.800 camions qui sortent de la Région. Aux points de comptage, nous connaissons également le nombre de voitures traversant ce cordon sur la même période. Cela nous permet de dire que, sur les grands axes, les poids lourds (y compris les bus et autocars) représentent en moyenne 6% du trafic, dont seulement un tiers sont des semi-remorques. En y ajoutant les camionnettes (8%), on peut conclure que les véhicules commerciaux représentent 14% du trafic aux portes de la Région.

Il est cependant important de remarquer que la part des véhicules lourds tend à diminuer lorsqu'on se rapproche du centre-ville. Une campagne de comptage plus récente et encore en cours montre que la part des camions diminue de moitié en moyenne (3%) alors que celle des camionnettes augmente légèrement (9%). Ceci est d'autant plus marquant que la part des bus et autocars à ces points de comptages est certainement plus importante qu'aux entrées de la Région. Enfin, il est utile de préciser que les véhicules lourds sont encore plus rares dans les rues locales : seulement 1,2 %, dont la moitié seulement sont en transit. Les camionnettes restent autour de 7% du trafic dans ces voiries.

Il convient encore de remarquer que le trafic de marchandises diffère géographiquement et temporellement du trafic passagers. Les camions se concentrent logiquement dans les zones industrielles situées au Nord et au Sud de la zone du Canal. Au cours d'une journée, le trafic de marchandises commence plus tôt. Il connaît un pic entre 6h et 7h où il représente entre 20% et 25% du trafic. Il diminue ensuite progressivement au cours de la journée. Une pointe du soir existe pour les camionnettes mais pas pour les poids-lourds dont le nombre décroît très fortement après 16h.

Christophe DE VOGHEL,
Direction Stratégie, Bruxelles Mobilité
CDeVoghel@sprb.irisnet.be





UN VECTEUR DE CHANGEMENT

Les partenaires du projet, venant de sept Etats Membres, explorent les pratiques actuelles en Europe du Nord-Ouest en matière de transport de marchandises afin d'identifier les défis et les opportunités d'amélioration du "dernier kilomètre" de la chaîne logistique et d'encourager des méthodes de transport plus durables.

TESTER DES SOLUTIONS POUR LE "DERNIER KILOMÈTRE"

À travers une série de projets pilotes en Belgique, en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, LaMiLo stimule différentes solutions plus efficaces et déployables à grande échelle pour le « dernier kilomètre ». Le projet a également pour objectif d'explorer les différentes façons de pousser des groupes cibles au changement et d'améliorer les politiques publiques.

PARTAGER LES CONNAISSANCES

LaMiLo partagera les leçons tirées du projet et les bonnes pratiques avec les parties prenantes pertinentes de l'industrie, comme des autorités publiques, afin d'influencer leurs futures réflexions. Les

connaissances seront aussi partagées avec les entreprises du secteur privé afin d'encourager l'innovation et une croissance économique durable.

Plus d'infos sur www.lamiloproject.eu

Charlotte DE BROUX,
Direction Stratégie, Bruxelles Mobilité
cdebroux@sprb.irisnet.be

afin de changer les comportements des entreprises privées, du secteur public et des consommateurs en faisant une meilleure utilisation des réseaux et des infrastructures de transport existants.

En utilisant des moyens de transports plus respectueux de l'environnement comme des véhicules électriques ou au diesel mais équipés de moteurs à basses émissions et, lorsque c'est possible, le rail ou la voie d'eau, LaMiLo vise aussi à réduire les émissions de CO2 en centre-ville. Ceci aidera à apporter des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux aux citoyens tout comme aux entreprises.

LAMILO
sustainable city logistics



CITYDEPOT – UNE SOLUTION DURABLE, INNOVANTE ET CRÉATIVE POUR LE DERNIER KILOMÈTRE

Actif à Hasselt depuis 2012, CityDepot s'est lancé à Bruxelles dans le cadre du projet LaMiLo. En tant qu'opérateur neutre, CityDepot agit comme le chaînon manquant entre les différents acteurs de la chaîne logistique afin d'optimiser la part importante du trafic de marchandises mal organisé qui entre chaque jour en ville.

En tant qu'orchestrateur, CityDepot réalise la livraison du dernier kilomètre pour les transporteurs tout en groupant les différents flux en fonction de la destination afin de réduire au maximum le nombre de

kilomètres parcourus. Cela permet aussi de livrer un établissement une seule fois, au lieu de faire venir plusieurs transporteurs au même endroit, le même jour.

CityDepot s'intéresse aussi à l'autre bout de la chaîne et propose aux commerçants de nombreux services, en plus d'une livraison groupée. Car l'objectif de CityDepot est de proposer aux commerçants indépendants des services qui leur fassent gagner du temps et de l'argent, comme s'ils étaient membres d'une chaîne. CityDepot devient ainsi l'interlocuteur unique pour les livraisons, mais

aussi les envois de colis à des tarifs préférentiels si le commerçant dispose d'un site de vente en ligne, la reprise gratuite des déchets d'emballage, qui ne prennent plus de place dans le stock ou aux abords du magasin ou la délocalisation de tout ou d'une partie de son stock de façon permanente ou temporaire.

Plus d'infos sur : www.citydepot.be/lamilo/

Contact : Philippe Lovens,
responsable CityDepot à Bruxelles,
philippe.lovens@citydepot.be





“ LE GOULET LOUISE SE (DÉ)LIVRE ENFIN ! ”

Le goulet Louise, situé entre la place Louise et la place Stéphanie, a subi une profonde métamorphose en 2013. En 2014, les nouveaux aménagements seront pérennisés suite à des évaluations et des observations positives de la part des principaux acteurs concernés. L'objectif de cette transformation était de régler le chaos généré par les livraisons et le stationnement anarchique en renforçant du même coup le confort et la sécurité des amateurs de shopping. Ces mesures sont le fruit d'une concertation constructive pilotée par Bruxelles Mobilité, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles et les communes d'Ixelles et de Saint-Gilles en partenariat avec la STIB, UCM et Unizo, Izeo, la zone de Police, le Parquet, les exploitants des parkings alentours et des représentants des commerçants du Goulet Louise. Retour sur ce qui ressemble bien à une success story.

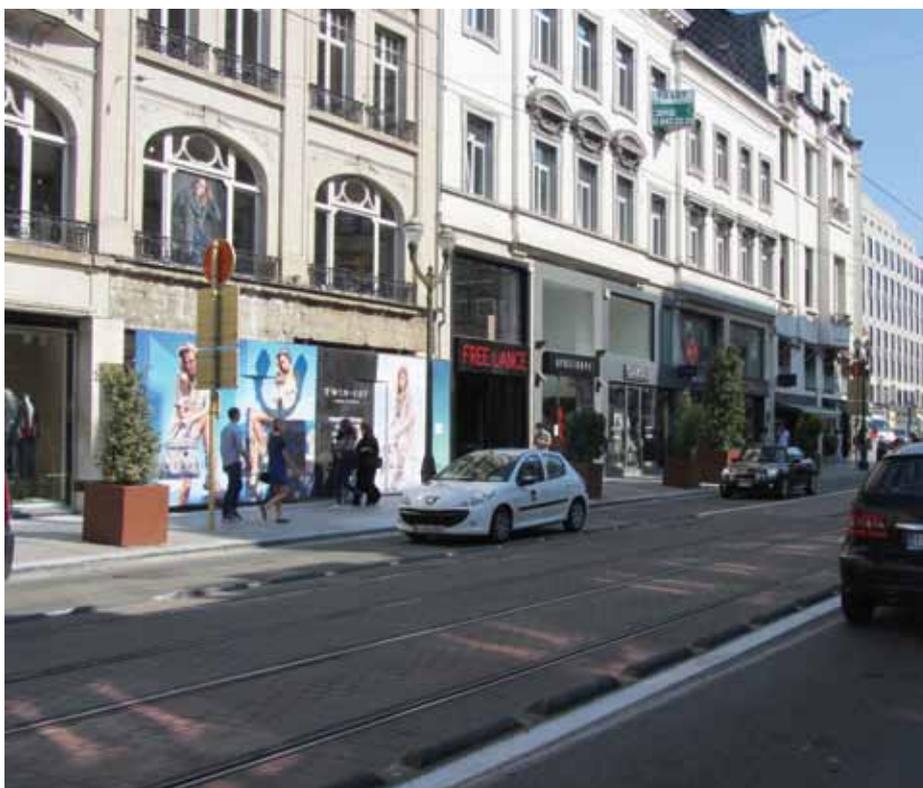
Le goulet Louise fait l'objet de nombreuses attentions depuis déjà plusieurs années. En effet, cette partie de l'avenue posait un certain nombre de problèmes entremêlés : le ralentissement de la circulation des trams, les doubles files, le non-respect des aires de livraisons ou encore la sécurité des piétons et des cyclistes. Il

en ressortait, de manière plus générale, une image assez dégradée du « goulet ».

Il s'agit d'un axe de passage fort fréquenté : ligne de transport en commun et flux des automobilistes qui venant de l'Avenue Louise souhaitent rejoindre la petite ceinture pour aller vers la gare du

Midi et inversement¹. A ces automobilistes s'ajoutent les clients des magasins

¹ / Il n'existe pas de tunnel permettant de rejoindre directement la petite ceinture en passant dans le tunnel sous le goulet Louise alors que cette possibilité existe pour les automobilistes souhaitant remonter la petite ceinture vers la porte de Namur.



du goulet et des piétonniers des rues Stas et Jourdan. Cette forte pression automobile, couplée à des nécessaires livraisons, rendait la circulation parfois très difficile transformant le goulet en un endroit fort peu convivial (bruit, pollution). Le stationnement dans le goulet était lui aussi problématique, des enquêtes révélant à l'époque que la rotation y était quasi nulle.

Le goulet Louise jouit d'une réputation internationale faisant de lui l'un des endroits les plus connus de Bruxelles et de Belgique. Même si plusieurs enseignes de grand luxe ont quitté le goulet pour rejoindre le Boulevard de Waterloo, il abrite encore des magasins de luxe et semi-luxe. Toutes modifications au goulet devaient tenir compte de ce facteur et préserver ce caractère d'exception et cette image de prestige.

En quelques années, le goulet a subi plusieurs modifications de son régime de stationnement. Dans un premier temps, suite à une concertation avec les commerçants, les ZP, les communes, la Région, etc. il fut décidé de transformer le goulet en zone bleue (en vue d'augmenter la rotation du stationnement et de réserver une plage horaire pour les livraisons). Si



la solution s'est avérée payante les premiers mois, force est de constater qu'avec la diminution des contrôles policiers, la situation ne s'est pas fondamentalement améliorée. Un nouveau régime de stationnement avait ensuite été mis en place, autorisant les livraisons « sur le trottoir » via une signalisation fort compliquée (stationnement autorisée seulement à certains

moments). Dans les faits, ce régime de livraison et sa dérive quasi immédiate (stationnement des voitures des particuliers, tout au long de la journée) ont donné l'impression aux piétons que les voitures stationnaient sur le trottoir puisque qu'il n'y avait plus de séparation physique entre l'espace de stationnement et le trottoir ; les deux étant situés à la même hauteur. Tant le Parquet que les ZP, tout en reconnaissant le caractère légal de la signalisation, estimaient d'ailleurs que la complexité de la signalisation était de nature à tromper la vigilance des automobilistes. La livraison « sur le trottoir » rendait la pratique du goulet pour les piétons encore plus chaotique, réduisant souvent le trottoir à une étroite bande de passage (des véhicules débordant souvent de l'espace de stationnement).

Devant cette situation devenue pratiquement incontrôlable, plusieurs commerçants ont décidé de faire circuler une pétition réclamant que des mesures soient prises pour rendre au goulet ses lettres de noblesse. Si un moment l'idée de la piétonisation fut même évoquée, les études de mobilité tendent à démontrer que le report de circulation sur les voiries adjacentes serait difficilement gérable compte tenu de l'absence d'un tunnel pour les automobilistes souhaitant descendre vers la gare du Midi et inversement. Il restait donc malgré tout à trouver des solutions pratiques pour remédier aux nuisances.

LA CONCERTATION COMME CLÉ DU SUCCÈS

Un comité d'accompagnement (CA) très large a été mis sur pied pour établir un diagnostic, étudier des idées sans aucun tabou, partager les responsabilités en vue d'impliquer tout le monde, tester des solutions sur le terrain et évaluer les résultats.



Pour se donner toutes les chances de réussir, le CA a réuni tous les acteurs impliqués sans aucune exception : Région (Cabinets et administration), communes, Police, Parquet, représentants des commerçants, STIB, UCM, Unizo, Izeo, les parkings, etc. Bruxelles Mobilité et l'Association de la Ville et des Communes ont assuré le pilotage de l'ensemble et la coordination du groupe.

L'étape du diagnostic est essentielle. Elle permet à chacun de se rendre compte de la réalité perçue ou vécue par les uns et les autres. En se parlant directement, sans tabou et dans un climat constructif, on se comprend mieux et on accepte plus facilement de part et d'autre de faire quelques concessions. Des enquêtes auprès des commerçants ont permis de mieux comprendre leurs problèmes et leurs inquiétudes face à des changements et de les exposer au groupe. Les rencontres avec la Région, les Communes ou les zones de police ont permis aux commerçants de mieux appréhender les limites physiques et/ou financières de ce qui était envisageable ou pas. La présence de la STIB lui a donné l'occasion d'illustrer la complexité de la gestion de cet axe et l'impérieuse nécessité de ne pas l'impacter. Et ce ne sont là que quelques exemples des échanges entre les différents acteurs du terrain.

Très vite, au terme du diagnostic, trois objectifs ont surgi et fait consensus :

- Réduire les problèmes de livraisons dans le goulet Louise (zones de livraisons squattées en permanence par des voitures)
- Redonner au goulet une image de marque plus en rapport avec son standing.
- Redonner aux piétons davantage d'espace en aérant les trottoirs.

Le brassage collaboratif de points de vue et d'idées diverses qui s'ensuivit a permis de faire émerger des idées, d'abord vagues, puis de plus en plus précises. C'est finalement le groupe lui-même qui décida... de tout simplement supprimer le stationnement dans le Goulet Louise ! Il apparut à tous qu'il s'agissait de la meilleure – et de la plus simple – des solutions, et que cette dernière n'avait finalement jamais été testée ! Les livraisons, avec l'accord de la police et la STIB, pourraient quant à elles se dérouler sur la chaussée à certaines heures (entre 10h et 14h) afin de ne pas perturber le passage des trams durant les heures de pointe. Après évaluation, il a été décidé de créer une nouvelle plage horaire de livraison entre 19h et 22h afin que les commerçants qui le souhaitent puissent se faire livrer également en soirée, après la

fermeture de magasins (la signalisation a dû être adaptée en novembre 2014).

Cette idée eut notamment pour effets de :

- rendre les trottoirs aux piétons et favoriser de la sorte la convivialité du goulet ;
- rendre possibles les livraisons devant les boutiques, sur la chaussée, limitant ainsi les risques de vols dans les camions ;
- faciliter le travail des livreurs en réduisant la distance entre le camion et l'entrée du magasin ;
- verduriser le goulet grâce aux bacs à plantes placés pour empêcher les automobilistes de monter sur le trottoir ;
- ne pas nuire au passage des trams de la STIB.

Les commerçants, parties prenantes, ont fort logiquement souhaité que l'on teste tout d'abord la solution avant d'envisager une pérennisation des aménagements. Il s'agissait d'une condition bien légitime : pouvoir faire rapidement marche arrière si la solution envisagée n'en était en définitive pas une et provoquait au final des perturbations trop importantes sur l'activité commerciale (suite page 15).

FACTEURS DE SUCCÈS ET LEÇONS APPRIS

FACILITER LA COMPRÉHENSION MUTUELLE ET IDENTIFIER DES OBJECTIFS COMMUNS

Le diagnostic a appelé une vision plus large de l'état du goulet Louise. Outre les spécificités relatives aux livraisons, il a été question des problèmes de dégradation de l'espace public, de vols par des bandes organisées, de malpropreté et de mendicité. Ceci a permis de comprendre les schémas conscients et inconscients des intervenants et a mis en avant la forte dégradation de l'image du goulet et la distance de la réalité à l'objectif. Ce diagnostic collectif ouvert a donné la direction à suivre : à l'objectif de base, à savoir une meilleure gestion des livraisons, s'est associée une amélioration des conditions de circulation des piétons et des chalands et de l'image du goulet.

PLACER LES LIMITES DE L'INTERVENTION

Une bonne définition du cadre d'actions et des limites d'intervention est établie et a précisé ce qu'on allait faire et ce qu'on n'allait pas faire.

IDENTIFIER LES MOTIVATIONS DES ACTEURS

Un processus dynamique de recherche de solutions se met en place. La motivation des participants résultant de la combinaison des besoins, des désirs et des opportunités était bien réelle. Besoins de garder une image de prestige du goulet et de meilleures conditions de sécurité (livraisons, vols); désirs de changements : ne plus avoir des voitures sur les trottoirs, créer une promenade pour les piétons, opportunités puisqu'un renouvellement des voies de tram a engendré la fermeture de la circulation motorisée pendant un mois et a permis la mise en place du changement et que des budgets ont été dégagés au niveau régional pour l'aménagement du test.

LAISSER LA PLACE À LA DISCUSSION SANS TABOU

La solution retenue a émergé du groupe par itération, elle ne faisait pas partie des propositions initiales des chargés d'étude. Il est à noter que la question des

vols n'était pas reprise dans les objectifs du projet mais que cette dimension a été prise en compte dans la solution retenue pour les livraisons puisqu'elle permet de livrer devant la porte de chaque commerce ce qui améliore la surveillance des marchandises et réduit ainsi les risques de vols.

IMPLIQUER LES PARTICIPANTS ET LES RESPONSABILISER

Chacun, avec d'autres, a été porteur des responsabilités de ses propositions. Dans la dynamique mise en place, il faut souligner la prise de responsabilités partagées entre les niveaux de pouvoirs régionaux et communaux. Ainsi la mise en place du changement s'est faite très rapidement, début septembre, à l'issue de la fin du chantier de renouvellement des voies de tram ; délai très court et d'autant plus remarquable que cela s'est passé en périodes de vacances d'été. Différents services de Bruxelles Mobilité et les communes concernées se sont mobilisés pour commander, nettoyer, mettre en place ensemble la solution retenue. L'importance de revaloriser l'image du goulet s'est traduite par le choix de bacs au design de qualité et de plantations de caractère. Il faut remarquer que si le coût des bacs et des plantations retenus est supérieur à celui d'un mobilier urbain basique, le coût global du projet est lui nettement plus limité que celui d'un projet impliquant des travaux de réaménagement de la voirie.

EVALUER EN TOUTE TRANSPARENCE

L'évaluation du projet a mis en évidence la satisfaction globale des commerçants et la très grande satisfaction des piétons passants par le goulet Louise. Pour l'amélioration des conditions de livraison (l'objectif initial du projet), les résultats sont plus nuancés. La période limitée pendant laquelle les livraisons sont autorisées (de 10 à 14 heures) correspondant à des heures d'ouvertures des magasins et pose problème à certains commerces de grande distribution fonctionnant avec des réassorts fréquents et peu de stock. Leurs pratiques logistiques découlent de business cases établis au niveau international et impliquent d'élargir les

plages horaires des livraisons. La solution d'aménagement retenue impose cependant de rester attentif à la fluidité de la circulation dans le goulet. Cela a conduit le groupe à proposer des heures de livraison, hors heures de pointe, notamment plus tard en soirée (de 19 à 22 heures). Ceci pose d'autres questions en matière de respect de la qualité de vie et de la réglementation qui sont encore à approfondir.

PRISE DE RESPONSABILITÉS PAR LES PARTICIPANTS

Dans le cadre de la prise de responsabilité, le rôle de l'échevin du commerce de la Commune de Saint-Gilles est particulièrement exemplaire. Outre une participation assidue aux réunions, M. Debouverie a pris son téléphone et convaincu ses homologues de la Ville de Bruxelles et de la Commune d'Ixelles de soutenir le test proposé par des décisions des Collèges communaux concernés. La commune de Saint-Gilles a aussi pris en charge le placement de poubelles supplémentaires, dans le look, et le nettoyage des trottoirs.

IMPORTANCE DE LA DIMENSION « PILOTE »

La solution proposée par le groupe, à savoir autoriser les livraisons sur la chaussée, implique le dépassement des véhicules à l'arrêt pour livraison par un passage sur le site propre des trams, potentiellement gênant. La dimension pilote du projet a certainement favorisé l'adhésion de l'ensemble des partenaires au projet. Ainsi les bacs n'ont pas été fixés dans le sol pour pouvoir facilement revenir à la situation initiale en cas de problèmes de circulation des trams par exemple. La collaboration de la STIB a été récompensée puisqu'il est apparu lors de l'évaluation du projet que la vitesse commerciale et la régularité des trams dans le goulet Louise n'ont pas été affectées, voire auraient même été légèrement améliorées ! Ceci s'explique, sans doute en raison de la période de livraisons hors heures de pointe et de la suppression des manœuvres des véhicules se garant sur les trottoirs surélevés.



En vue d'impliquer les différents partenaires, des responsabilités dans la mise en œuvre du test furent confiées à chacun. La Région et les communes se chargèrent des aménagements, les commerçants ont assuré la diffusion d'information, les gestionnaires des parkings alentours ont proposé des actions de promotion et des tarifs réduits, etc. En septembre 2013, tout était fin prêt pour le lancement d'une phase test de 5 mois. La Région prit en charge une campagne locale de communication afin de bien expliquer aux commerçants les changements entrepris (communiqué de presse et courrier d'information spécifique).

Comme promis aux commerçants, l'action fut régulièrement suivie tout au long des 5 mois via de fréquents passages dans le goulet Louise et des oreilles attentives aux éventuelles remarques. En février 2014, une évaluation fut menée via :

- une nouvelle enquête auprès des commerçants du goulet ;
- une enquête auprès des passants dans le goulet ;
- une enquête auprès des livreurs.

Tous les résultats ont été présentés dans la plus grande transparence aux membres du Comité d'accompagnement... et la décision fut prise de pérenniser les aménagements après l'été 2014 :

- globalement, le test n'a pas engendré de grosses perturbations dans le système de livraisons. Toutefois, pour quelques enseignes, la question des horaires de livraison demeure épineuse. Une seconde plage horaire de livraison en début de soirée sera créée ;
- le goulet bénéficie aujourd'hui d'une image de marque plus en rapport avec son standing ;
- les piétons jouissent de trottoirs bien larges et dégagés.

Seule ombre au tableau, le projet n'a pas pu prendre en compte la circulation des cyclistes dans le Goulet, voire l'a rendue plus complexe lorsque des camions livrent sur la chaussée.

CONCLUSIONS

Daniel Mignolet, de l'asbl Habitat et Participation, définit souvent la gestion de la cité et la survie du collectif comme

finalité de la participation. C'est dans cette définition qu'il faut comprendre la mobilisation des acteurs de différents niveaux de pouvoirs qui a permis le succès de la démarche participative entreprise.

La méthode de concertation en 4 phases (diagnostic, recherche commune de solutions, pilote et évaluation) est importante et à retenir pour une bonne gouvernance. La méthode a été mise au service d'objectifs clairs auxquels elle ne s'est pas substituée. A ce sujet, le caractère dynamique/évolutif de la méthode, a permis d'élargir l'objectif initial d'améliorer les livraisons à des objectifs d'amélioration de l'image et de la circulation des piétons et a ainsi contribué à l'appropriation et au succès du projet.

Marianne THYS,
Direction Stratégie, Bruxelles Mobilité
mthys@sprb.irisnet.be.

Jean-Michel RENIERS,
Association de la Ville et des
Communes de la Région de Bruxelles-
Capitale, Service Villes Durables
jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be.

“ MOBIL2040, PROJET DE PROSPECTIVE POUR LA MOBILITÉ DANS L’AIRE MÉTROPOLITAINE BRUXELLOISE ”

Imaginer la mobilité des personnes et des marchandises à l’horizon 2040 relève du rêve voire de l’utopie. Mais c’est justement cette capacité à s’affranchir du présent et de son carcan normatif qui a poussé Bruxelles-Mobilité et ses partenaires à se lancer dans une démarche exploratoire pour concevoir les manières dont la mobilité peut agir comme support d’un projet de ville ambitieux et novateur à un horizon lointain. Les plus grincheux verront dans cette réflexion prospective la volonté de mettre de côté la situation actuelle et de croire que penser l’avenir pense par lui seul les maux du quotidien. Les plus utopistes trouveront que les idées sont trop peu nouvelles ou audacieuses et que le changement de paradigme n’est pas

suffisamment prégnant. Enfin, les plus rationnels regretteront la juxtaposition d’idées tantôt farfelues tantôt contradictoires et l’absence de vision planologique précise. Qu’à cela ne tienne. L’intérêt de cette démarche est de considérer la mobilité non comme une problématique mais comme un levier formidable pour construire la métropole bruxelloise du futur et relever les nombreux défis qui l’attendent.

PLANIFIER LA MÉTROPOLE DE DEMAIN

Bruxelles, capitale européenne, est une métropole en pleine mutation qui doit faire face à des défis importants pour les décennies à venir, en particulier une

croissance de population sans précédent. La région bruxelloise compte un bon million d’habitants tandis que son hinterland, équivalent aux deux provinces du Brabant, compte un million et demi d’habitants. La forte polarisation des échanges avec Bruxelles génère des mouvements pendulaires très importants de travailleurs, d’étudiants et de visiteurs. Cette situation a pour conséquence que l’accessibilité vers Bruxelles et sa mobilité interne souffrent d’une saturation forte des infrastructures routières et des réseaux de transport public, au détriment de la qualité de vie, de l’environnement et de l’attractivité économique. Plusieurs plans stratégiques ont été récemment développés pour améliorer les différents volets de la politique de





mobilité et ceux-ci portent progressivement leurs fruits. Chapeautés par le plan régional de mobilité IRIS2, ces plans d'actions stratégiques ont permis à Bruxelles-Mobilité de définir des actions concrètes à court et moyen terme : plan piéton, plan vélo, plan de stationnement, plan taxi, plan marchandises, etc.

RAFRAÎCHIR BRUXELLES ET LES IDÉES AVEC MOBIL2040

Nos territoires sont face à une révolution majeure en termes de transition énergétique, de transformation économique et de création de lien social. Mener à bien ces mutations ne sera possible que si nous sommes capables d'admettre collectivement que d'autres formes d'organisation des espaces urbains et périurbains ne constituent pas obligatoirement une régression et un déni du progrès humain. Il faut essayer dès à présent d'entamer une véritable rupture conceptuelle et technique de la ville et ne pas se contenter seulement d'une démarche d'amélioration continue (J. Jouzel, 2013). Il s'agit aussi d'anticiper pour éviter le pire. Si les tensions sur le climat et l'énergie venaient à s'intensifier, l'urgence d'agir rapidement se ferait sentir et le temps de la réflexion et de la maturation serait très limité. C'est pour cette raison qu'il apparaît réaliste et non utopiste de rêver la ville de demain et d'identifier dès aujourd'hui les leviers d'action les plus porteurs et à portée de main technologique, financière, organisationnelle et politique.

A l'instar d'autres démarches de prospective menées par des régions urbaines comme Ile de France 2030, Lyon Millénaire 3, Montpellier ou Vancouver 2040, Bruxelles a voulu rêver la mobilité à un horizon lointain en développant le projet Mobil2040. Avec le soutien des bureaux Technum et Espaces-Mobilités, elle s'est dotée d'une vision à 360° pour appréhender l'évolution du transport de personnes et de marchandises d'ici 25 ans. A cette échéance, la métropole bruxelloise avoisinerait les 4 millions d'habitants...

Parce que les rêves d'aujourd'hui feront la ville de demain, Mobil2040 invite à mettre l'imagination au pouvoir et à bousculer les approches traditionnelles

de la mobilité pour en faire le pilier d'une formidable qualité de ville.

DÉPASSER LE CADRE TRADITIONNEL DES ÉTUDES DE MOBILITÉ

Le principe de Mobil2040 est de dépasser le cadre traditionnel des études de mobilité qui s'intéressent le plus souvent aux infrastructures de transport et à leur réorganisation sans vraiment appréhender les facteurs de demande de déplacement. Les déplacements sont une demande induite par les différentes formes d'organisation de la vie en société que ce soit pour le travail, l'enseignement, les achats ou les loisirs. Il est illusoire de penser trouver des solutions





aux problèmes de déplacements en ne jouant que sur l'offre en transport sans revoir en profondeur les modes d'organisation de notre société, notamment la question du transport de marchandises en ville. De plus, on assiste à une forme d'inertie à la pénétration d'innovations dans le secteur des transports et à des délais souvent longs pour observer les effets d'une politique de transport.

Mobil2040 a abordé la mobilité sous un angle novateur qui replace l'humain au centre des préoccupations et propose une analyse transversale des éléments constitutifs du système des transports dans l'aire métropolitaine bruxelloise au travers de sept cahiers thématiques. Chaque cahier répertorie des idées prospectives pour concevoir la mobilité à l'horizon 2040 en faisant référence à



des expériences menées aux quatre coins du globe qui pourraient inspirer Bruxelles. Loin des approches purement techniques et segmentées, Mobil2040 replace la mobilité au cœur d'un écosystème complexe et en pleine mutation. Une vision à 25 ans cherche à déceler aujourd'hui les facteurs sous-jacents qui vont transformer en profondeur la relation au déplacement. Des solutions immédiates existent déjà. D'autres sont encore à inventer, tester et diffuser.

UNE DÉMARCHE OUVERTE AU DÉBAT ET AUX JEUNES

Mobil2040 ne consiste pas à défendre « une » vision ou « un » projet particulier, mais bien à fournir un cadre, une sorte de laboratoire encourageant le Crowd Creativity. La force de cette démarche est moins dans les réponses que le projet tente d'apporter que dans sa capacité à susciter le débat et à interpellier toutes les générations. Le projet a fait l'objet de nombreuses présentations participatives dans des écoles et universités pour susciter la créativité des futurs décideurs, ceux qui auront 40 ans en 2040. Ce roadshow s'est rapidement élargi à d'autres publics suite à l'engouement exprimé par les acteurs du territoire : opérateurs de transport, institutions régionales, organisations patronales et syndicales, entreprises, etc. Les idées et les images proposées

DEUX QUESTIONS À JEAN-PAUL GAILLY, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE BRUXELLES-MOBILITÉ

Dans quelle mesure pensez-vous que la vision prospective Mobil2040 peut servir le travail de vos équipes?

Je pense que les ingénieurs, géographes, techniciens et autres métiers qui font vivre notre administration en charge de la mobilité ont besoin d'ouvrir leur esprit à d'autres manières d'appréhender les déplacements des personnes et des marchandises. Le travail mené avec l'équipe Mobil2040 permet de décloisonner les approches et de forcer nos collaborateurs et nos interlocuteurs à s'interroger sur l'avenir de la mobilité à Bruxelles. Cette étape est primordiale avant de passer à l'action car celle-ci requiert de tendre vers une vision partagée de la ville.

Vous avez pris il y a un an vos fonctions de Directeur Général de Bruxelles-Mobilité. Quels sont les grands chantiers qui vous tiennent à cœur?

Sociologue de formation, il me tient à cœur de replacer l'être humain au centre des réflexions et de développer une ville adaptée à tous. Cela passe par une amélioration considérable de la place du piéton et du cycliste tout en évitant dans la mesure du possible la frustration des autres usagers de l'espace public. Ensuite, les défis de Bruxelles sont sans aucun doute dans la capacité des acteurs à se coordonner au profit des citoyens. Dans le contexte institutionnel complexe de notre Ville-Région, cela passe par un renforcement des collaborations avec les deux régions voisines. Enfin, je suis convaincu de l'intérêt de valoriser davantage l'existant et d'améliorer le rôle du ferroviaire tant pour rejoindre Bruxelles que pour s'y déplacer en interne.



JEAN-PAUL GAILLY,
Directeur général de
Bruxelles-Mobilité



suscitent un réel enthousiasme de la part des acteurs qui parlent de vision de la mobilité vraiment rafraîchissante et d'invitation au rêve puis à l'action.

D'autres événements ont également permis à un public plus nombreux de découvrir l'initiative Mobil2040, notamment une exposition itinérante et un concours d'idées futuristes.

DES SUPPORTS AU RÊVE ET À L'OUVERTURE DES ESPRITS

Se projeter dans le futur ne s'improvise pas. Conscient de la difficulté d'appréhender aujourd'hui des changements majeurs dans la manière de concevoir la mobilité de demain, Mobil2040 a misé sur les images. Celles-ci revisitent des lieux emblématiques et montrent une évolution possible de la ville dans un avenir sans doute pas si lointain. Une brochure donne la parole aux habitants

de la métropole en 2040 qui expriment, sous la forme de courts récits-fiction, la manière dont ils se déplacent et ce qui a provoqué le changement de mentalité et de conception.

Dès lors que le changement est déjà en marche et vu l'accélération des innovations technologiques et sociales dans les métropoles du monde entier, Mobil2040 est très dynamique sur les réseaux sociaux afin de couvrir quotidiennement l'actualité sur le secteur des transports et de l'urbanisme. Ce puits de connaissance doit permettre aux techniciens et aux décideurs de découvrir les derniers développements et d'aiguiser leur analyse critique au travers d'une mise en perspective internationale.

Xavier TACKOEN
Administrateur-délégué
Espaces-Mobilités
xavier@espaces-mobilites.com
www.espaces-mobilites.com

Blog :
www.mobil2040.be

Twitter :
<https://twitter.com/Mobil2040>

Facebook :
<https://www.facebook.com/Mobil2040>

LinkedIn :
<https://www.linkedin.com/groups/Mobil2040-7455729>



PLUS D'INFORMATIONS :

www.mobil2040.be

Marianne THYS
Bruxelles-Mobilité
Direction stratégie
mthys@sprb.irisnet.be

“TRANSPORTS EN COMMUN À FOREST : UN FUTUR, MALGRÉ LE PASSÉ”



Le présent article est plus qu'un appel, une véritable proposition à l'égard de la STIB pour faire de Forest un laboratoire en grande nature des possibilités offertes par les transports en commun : pour des raisons générales mais également pour des raisons locales, la meilleure politique de mobilité est faible si elle n'est pas soutenue par des transports publics efficaces et agréables. Cet article doit être considéré comme une invitation à la discussion avec l'ensemble des organismes régionaux, STIB mais aussi Bruxelles Mobilité.

Au niveau local, des actions de mobilité sont entreprises pour permettre aux usagers « actifs » (piétons, cyclistes,...) de circuler de manière plus agréable et efficace dans la commune et en liaison avec le reste de la Région Bruxelloise : pose de dispositifs ralentisseurs sur les voiries de quartier, lutte contre le stationnement sauvage et contre les véhicules-ventouse via le plan de stationnement, etc... De belles réalisations sont en cours en collaboration avec Bruxelles-Mobilité, comme la mise à une bande de circulation dans chaque sens de cette ancienne autoroute urbaine qu'était l'avenue Albert ou la réalisation d'Itinéraires Cyclables Régionaux et son cortège d'aménagements importants à divers endroits de Forest. Enfin, le volet mobilité du Contrat de Quartier Durable Abbaye (qui se déroulera de 2015 à 2018 et dont le dossier de base est soumis à l'approbation du Gouvernement Régional) est conséquent, avec en vue :

- une redéfinition de la circulation au centre de Forest, alentours de la place Saint Denis, où se croisent avec dangers et difficultés voitures, motos, trams, bus, cyclistes et piétons ;
- la revalorisation de voiries peu utilisées actuellement, pour délester l'important trafic ;
- des liaisons « douces » entre le centre et les nouveaux quartiers qui terminent l'urbanisation de la Commune.

D'une manière générale, il est assez logique qu'une commune ne représentant que 6,2 km² sur les 161 km² que

compte la Région Bruxelloise, mais qui est un point d'accès routier important à la Région en provenance du Hainaut, de la partie occidentale du Brabant Wallon ainsi que de Flandre Orientale, définit sa politique de mobilité comme « bon élève » de la politique régionale de mobilité. Cependant, à situation inchangée, cela ne suffira pas sans une impulsion volontariste se projetant à long terme. Les raisons en sont les suivantes :

- l'histoire de l'urbanisation de Forest ;
- la topographie de la commune ;
- les choix stratégiques opérés par le passé en matière de transports en commun et leurs conséquences actuelles.

La suite de cet article revient sur ces aspects avant de revenir au « défi » lancé à la STIB, évoqué plus haut.

UNE URBANISATION HYBRIDE

Par bien des aspects, Forest ressemble à un village rattaché récemment à l'agglomération bruxelloise. Étant donné sa localisation, elle est inconsciemment conçue comme une banlieue, avec des axes routiers ou ferroviaires qui la traversent sans que le bénéfice pour ses habitants soit à la hauteur des désagréments encourus : que l'on songe à l'immense surface occupée par les voies de chemin de fer (jusque et y compris les voies du TGV), à la chaussée de Neerstalle en direction d'Uccle ou à la rue du Charroi devenant Boulevard Paepsem en direction d'Anderlecht.

Cette conception peut être pensée comme une vision de Forest en tant qu'espace de transit. Il serait inacceptable pour ses bientôt 60.000 habitants d'en rester là.





Cette situation ne vient pas de nulle part. Jusqu'au 19^{ème} siècle, Forest était un endroit où la bourgeoisie bruxelloise installait ses maisons de campagne. Le développement du chemin de fer a marqué un frein à ce mouvement, ainsi que l'entrée de Forest dans l'ère industrielle.

Le passant attentif venant du centre de Bruxelles à Forest en passant par Saint Gilles constatera que la densité du bâti diminue et que des friches apparaissent, sur des terrains n'ayant jamais accueilli de construction ou ayant été le siège d'industries aujourd'hui disparues. De manière assez logique (surtout si on pense l'urbanisation de Forest comme ayant été celle d'une banlieue), les activités industrielles se font plus nombreuses, surtout lorsqu'on reste dans le bas de la commune. Certaines, disparues de longue date, ont donné lieu à des réhabilitations réussies : pensons au Wiels et au Brass, d'où sont sortis des milliards de litres de bière, reconvertis en pôles culturels. Le site de l'actuelle usine Audi (anciennement Volkswagen) trouverait assez naturellement sa place là où il est si l'on oublie qu'il se situe...

1 / En 2006, Forest comptait environ 47.000 habitants, plus de 55.000 actuellement et au minimum 60.000 à l'horizon 2020, soit bien plus que les 20 % d'augmentation moyenne de la population de la Région sur la même période.

en bordure du magnifique parc de l'Abbaye, écrin de verdure et de patrimoine ! Même en passant sur l'incongruité de cet héritage, pour un Forestois attaché aux qualités de sa commune, de cet héritage, reste l'enchevêtrement surprenant d'habitations et d'activités productives.

La population forestoise ne s'y est pas trompée : elle a chuté de la fin des années 80 du siècle dernier jusqu'à l'entrée du nouveau millénaire, pour repartir à la hausse de manière spectaculaire¹. Il est assez explicable que, à l'époque où les grandes options du réseau ferroviaire de la STIB ont été définies, il y a 25 ou 30 ans, Forest ait été négligée. Il y aurait sans doute matière à mémoire en sciences politiques à suivre les réponses apportées par le pouvoir politique communal à l'époque.

Le tout a contribué à une image relativement négative de Forest, image qui fut sans doute une expression du mouvement de fuite de la ville concomitant de la politique du « tout à la voiture » et du modèle de la villa quatre façades.

Enfin, autre signe de la manière dont Forest s'est construite un peu à la vacomme-je-te-pousse, elle n'a pas de centre, ou, plus exactement, elle en a plusieurs : place Saint Antoine, place Saint Denis, place de l'Altitude Cent. De manière significative, le « nouveau

quartier » du lotissement SDRB contigu à la rue Marguerite Bervoets a été pensé, de l'extérieur, comme proche du centre et de la place Saint Denis alors que ses habitants ont tendance à se rabattre sur l'avenue Van Volxem et l'accès au centre ville.

Sous un angle positif, le monde tourne, pas toujours pour un mal. Forest bénéficie d'un prix modéré de l'immobilier, comparativement aux autres communes de la rive est du canal, attirant des populations voulant habiter en ville. Ses magnifiques espaces verts, son ambiance de village attirent tant des populations aux revenus modestes que des néo-urbains voulant revenir en ville. Les dernières friches forestoises, entre le boulevard de la Deuxième Armée Britannique et la place Saint Denis, sont en train d'être loties et se préparent à accueillir, à court ou moyen terme, 4.000 nouveaux habitants. Que ce soit pour des raisons économiques ou par choix, le tout contribue à l'exigence d'une politique ambitieuse de transports en commun.

UNE TOPOGRAPHIE PARTICULIÈRE

Par bien des aspects, Forest ressemble à la Région Bruxelloise en modèle réduit. C'est en particulier vrai au niveau des altitudes : en moins de deux kilomètres, on y passe du point bas du canal à la bien nommée Altitude 100. Siège d'exploits



vélocipédiques, la rue du Mystère est la pente la plus forte de la Région et figure au palmarès des plus belles côtes de Belgique. Ses deux plus grands parcs, le parc de Forest et le parc Duden, forment une barrière naturelle entre le haut et le bas de la commune.

Au delà, conséquence de ce qui précède et du caractère de mosaïque des quartiers de Forest, leurs habitants ont tendance à définir leur appartenance soit en fonction des endroits où ils se rendent en dehors de Forest soit, s'ils sont sédentaires, en fonction des rues avoisinantes mais rarement selon une appartenance globale à la commune. La faiblesse des liaisons intra-forestaises en transports en commun n'aide pas à construire des zones de chalandises attrayantes.

CHOIX STRATÉGIQUES DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les forestois se sont ainsi accommodés d'avoir pour axes de transports en commun les plus significatifs deux lignes de tram (82 et 97) reliant le quartier Saint Antoine et Uccle (doublées du bus 50). À l'exception du bus 54, les autres lignes (bus 48 et 49, tram 51) ne contribuent pas aux déplacements intra-forestois, se contentant d'effleurer les frontières communales.

Forest semble gâtée par le contrat de gestion adopté par le précédent gouvernement régional et la STIB, puisque le métro arrivera jusqu'à la place Albert. Cependant, cette place est tellement excentrée que d'aucuns la pensent saint gilloise. En outre, la liaison du centre de Forest avec le centre ville, après avoir été altérée, disparaîtra, en raison de choix datant d'un quart de siècle et orientant le métro à partir de la gare du Midi vers Saint Gilles plutôt que vers Forest. L'accès au boulevard Lemmonier en journée et à la gare du Nord et Schaerbeek en soirée, en passant par le centre ville, aura vécu. A minima, la liaison vers le bois de la Cambre et Ixelles à partir de la place Albert permettra (contrairement au métro) à certains futurs étudiants forestois d'éviter le recours à un kot pour aller à l'ULB.

L'arrivée du RER et la revalorisation des arrêts de la SNCB de Forest Est et Forest Midi amélioreront les liaisons avec le centre ville. Ils ne résoudreont pas les problèmes suivants :

- le franchissement de la zone industrielle, du chemin de fer et du canal à la frontière entre Anderlecht et Forest pour rejoindre le boulevard de l'Industrie, le CERIA, l'hôpital Erasme... ;
- Les liaisons intra-forestaises, en particulier les trajets entre le haut de Forest

et le bas, à l'exception du quartier Saint Denis ; un cercle d'un kilomètre de diamètre centré sur le stade de l'Union Saint Gilloise couvre, outre les deux grands parcs, une grande partie des habitants de la Commune qui peuvent difficilement se rendre visite les uns aux autres sauf en utilisant une voiture ou la paire de mollets nécessaires au franchissement cycliste des imposantes côtes...

- Les liaisons des quartiers forestois avec ces arrêts SNCB, qui, à situation inchangée, profiteront plus aux personnes venant à Forest qu'à ses habitants.

Les opérateurs régionaux ne peuvent gommer ni un dénivelé impressionnant, faire passer des rails au travers des parcelles industrielles ou rattraper un manque de cohérence dans les politiques régionale et communale anciennes. Il n'en reste pas moins que la Commune de Forest est un défi à relever pour un mandataire local en charge de la mobilité. Les prévisions de son évolution socio-démographique en font le territoire idéal pour relever, ensemble, le défi des transports en commun du 21^{ème} siècle, s'appuyant sur les atouts de Forest, ses magnifiques parcs par exemple, plutôt que de les considérer comme des obstacles.



UN DÉFI À RELEVER ENSEMBLE

La voie la plus aisée pour apporter une solution rapide aux difficultés évoquées ci-dessus est de densifier le réseau routier de transports en commun à l'intérieur de Forest plutôt que de l'effleurer. La relative facilité de mise en œuvre ne répond cependant pas à certains enjeux, à court ou long terme :

- Le transport routier ne peut être vu comme une solution d'avenir en pensant une politique de mobilité à l'échelle de décennies ;
- Il occupe un espace public au sol considérable ;
- Il ne permet pas l'appropriation par les forestois et par les entreprises qui voudraient s'y installer de la zone du canal, actuellement inaccessible ;
- L'accès facile aux futurs nœuds du RER, Forest Est et Midi ;
- Il ne permet pas la liaison entre Forest et Anderlecht.

Le précédent gouvernement régional a proposé un plan Mobil 2040. Une telle approche est bénéfique à plusieurs titres :

- Elle permet d'envisager les investissements lourds en infrastructure dans la durée ;
- Elle se départ de la dictature du court terme ;

- Elle met en place une dynamique ambitieuse et contributive.

Au reste, si penser à l'horizon du prochain quart de siècle est intéressant, il est capital pour que cette dynamique vive d'imaginer des mises en œuvre à court terme d'éléments de cette vision d'avenir.

Mobil 2040 envisage de hisser Bruxelles au niveau d'autres métropoles, telles Londres, Lisbonne ou Rio de Janeiro en recourant à un moyen de transport beaucoup moins coûteux que le rail, plus facile à mettre en œuvre et dont le coût marginal au mètre est réduit : les télécabines².

Autrefois réservées aux stations de sport d'hiver, les télécabines sont à présent couramment utilisées comme moyen de se déplacer d'un point à un autre en ville. Cela permet de franchir des obstacles telles des zones industrielles ou des dénivelés importants. En outre, l'empreinte au sol est réduite aux stations d'embarquement/débarquement. Le débit en passagers atteint facilement celui d'un grand tram, sans temps d'attente ! Enfin, le coût de mise en œuvre est réduit comparativement aux liaisons terrestres.

Demeurent évidemment les aspects psychologiques. S'ils ne sont pas à négliger, ils ne peuvent cependant servir d'épouvantail : les générations futures pourraient juger sévèrement notre frilosité.

L'étude Mobil2040 ne s'y est pas trompée, proposant de relier le quartier de Forest National et de la gare de Forest Est à la place Saint Denis, à la gare de Forest Midi ou au CERIA, à Anderlecht³. Cette utopie pourrait être testée avec un prototype peu coûteux, reliant les quartiers qui vont être bâtis avec le métro de la place Albert, à partir du quartier de l'Union.

Concluons en rappelant qu'une utopie s'oppose à l'idéologie en proposant des solutions remettant en cause les fatalités de l'ordre établi. Ne serait-ce pas la fonction première du politique que de soumettre au débat la réalisation concrètes d'utopies ?

Jean-Claude ENGLEBERT
Echevin en charge de la Mobilité
Commune de Forest
Jean-ClaudeEnglebert@forest.irisnet.be

² / Le coût de la liaison par rail est proportionnel à la longueur de la ligne alors que le coût des télécabines est concentré dans l'investissement initial, le mètre de câble supplémentaire ne coûte presque rien.

³ / Voir http://www.mobil2040.irisnet.be/resource/static/files/etudes/mobil2040_cartes.pdf page 14.



“ MOBILITÉ: LES AUTORITÉS BRUXELLOISES DONNENT LE BON EXEMPLE ”

Alors que la qualité de l'air ambiant montre des signes d'amélioration à Bruxelles, les émissions de particules en suspension et des oxydes d'azote constituent néanmoins une source de préoccupation importante pour la Région en raison de leur nocivité. Le transport motorisé, et particulièrement les nombreux véhicules diesels, contribuent grandement à ces émissions. Il est donc nécessaire de faire d'importants efforts pour réduire leur impact au minimum.

Etant donné que les pouvoirs publics sont idéalement placés pour contribuer à cet objectif par une gestion appropriée de leur propre flotte de véhicules, le Code bruxellois de l'Air, du Climat et de la Maîtrise de l'Energie (COBRACE) promeut l'exemplarité des pouvoirs publics notamment dans le domaine du transport. De ce fait, un nouvel arrêté exécutif impose de nouvelles dispositions aux autorités locales (communes, CPAS et intercommunales) et régionales de la Région bruxelloise.

Cet arrêté¹ relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics prévoit que toutes les autorités locales et régionales doivent répondre à de nouvelles dispositions en matière de performances environnementales lors de l'achat/leasing de nouveaux véhicules (qui remplacent les dispositions de l'arrêté 'Véhicules propres' de 28 mai 2009). L'arrêté prévoit également que les pouvoirs publics régionaux et locaux qui sont également soumis à l'arrêté du 7 avril 2011 concernant l'élaboration d'un

plan de déplacements (c'est-à-dire, ceux qui occupent plus de 100 travailleurs sur un même site) intègrent dans leur plan une analyse de la composition et de l'utilisation de leur parc automobile, ainsi que des objectifs d'amélioration des performances environnementales de leur parc automobile et des mesures qui seront mises en œuvre pour les atteindre.

CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX

Pour les voitures et les "Multi-Purpose Vehicles" (les MPV sont des voitures telles que la Renault Kangoo ou Citroën Berlingo), un Ecoscore minimum doit être pris en compte

1 / Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'exemplarité des pouvoirs publics en matière de transport et modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 relatif aux plans de déplacements d'entreprises» - 15 mai 2014

et le véhicule ne peut pas rouler au diesel. L'Ecoscore minimum à respecter s'élève à 70 pour les voitures et à 63 pour les MPV pour tout nouvel achat/leasing de ces véhicules en 2014 (à partir de la date de publication de l'arrêté pour 2014). Ces Ecoscore-seuils augmentent d'un point chaque année. Vous trouverez l'Ecoscore de votre véhicule sur le site www.ecoscore.be.

Pour les nouvelles camionnettes et nouveaux camions, ceux-ci doivent répondre au moins à la norme européenne en vigueur et de préférence, à la norme supérieure. Cela signifie que tout nouvel achat doit répondre au moins à la norme Euro 5 pour les camionnettes (Euro 6 en vigueur à partir du 1/9/2014 pour les nouveaux types de véhicules de classe I et à partir du 1/9/2015 pour les classes II et III) et Euro VI pour les camions.

En complément, pour chaque marché public, des critères environnementaux doivent constituer au moins 30 % des critères d'attribution (25% pour les véhicules lourds d'utilité publique). Lors de l'achat ou du leasing de voitures, de MPV ou de minibus, l'Ecoscore du véhicule doit compter au moins pour 70 % dans les critères environnementaux. Outre l'Ecoscore, le poids du véhicule et l'équipement éventuel du véhicule avec un système de récupération d'énergie au freinage (comme dans les véhicules hybrides ou électriques sur batterie) doivent aussi faire partie des critères environnementaux. Dans le cas des camions et des camionnettes, les critères environnementaux doivent tenir compte de la norme Euro, en veillant à favoriser les véhicules plus légers et ceux qui peuvent récupérer l'énergie de freinage. Ces critères représentent au moins 70 % des critères environnementaux. Les 30 % de critères environnementaux restants se composent de la consommation d'énergie, des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), d'oxydes d'azote (NO_x), d'hydrocarbures ne contenant pas de méthane (NMHC) et de fines particules (PM₁₀).

RAPPORTAGE

Chaque année, à partir de 2015, et pour le 31 janvier au plus tard, toutes les autorités bruxelloises doivent établir un rapport contenant les informations suivantes:

- 1° la composition du parc automobile (au 31 décembre de l'année écoulée);
- 2° la part d'énergie provenant de sources renouvelables consommée par le parc automobile;
- 3° la description des critères environnementaux dans les cahiers des charges et la part de ces critères dans la procédure d'attribution.

Ce rapport doit être envoyé à Bruxelles Environnement, au Gouvernement et au Parlement, avant le 31 janvier 2015.

ACTIONS À INTÉGRER DANS LE PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES

Les autorités locales et régionales qui doivent établir un plan de déplacements d'entreprise (PDE) (si ils occupent plus de

100 travailleurs sur un même site), sont soumises à deux nouvelles dispositions:

- a) Communiquer tous les 3 ans les éléments suivants à Bruxelles Environnement :
 - une analyse de la composition du parc automobile (notamment les Ecoscore) et de son utilisation (notamment en terme de kilomètres parcourus);
 - les objectifs pour améliorer les performances environnementales du parc automobile, réduire les kilomètres parcourus pour les déplacements de service, réduire le parc automobile ou le remplacer partiellement par des vélos (électriques) et/ou des voitures électriques;
 - les mesures pour atteindre ces objectifs.
- b) Passer progressivement à des voitures électriques ou réduire le parc automobile.

Dès le 1^{er} janvier 2015, les autorités régionales qui achètent ou prennent en leasing de nouvelles voitures, devront intégrer au moins 25% de voitures électriques dans leur flotte par période de 3 ans, ou 15% pour les autorités locales. Toute voiture retirée de la flotte (après le 1^{er} janvier 2013) peut aussi être comptabilisée comme une voiture électrique. Ces voitures devront en outre utiliser de l'électricité 100% verte. Des dérogations seront possibles moyennant une motivation claire.

OUTILS

Toute l'information sur ces obligations, ainsi que l'intégralité de l'arrêté, est disponible sur le site Internet www.bruxellesenvironnement.be/flottespubliques. Les formulaires pour le rapport annuel et pour les demandes de dérogation y sont également disponibles, ainsi qu'une info-fiche sur cette thématique et d'autres documents utiles.

Via le site Internet www.ecoscore.be vous trouverez deux outils qui vous aideront à gérer et à analyser votre flotte:

- Un outil «N° de châssis» qui permet de trouver l'Ecoscore d'une ou de plusieurs voitures sur base du numéro de châssis: www.ecoscore.be/chassistool
- Un outil "EcoFleet" qui permet l'analyse du parc automobile en fonction des numéros de châssis et des données d'utilisation: www.ecoscore.be/ecofleet

Pour toutes questions spécifiques concernant cette obligation, vous pouvez prendre contact avec le département Déplacements et Stationnement de Bruxelles Environnement : pdebvp@environnement.irisnet.be.

Nele SERGEANT
Bruxelles Environnement
nsergeant@leefmilieu.irisnet.be

“ ACTION A L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE 2014 ”

Depuis 2008, l'action « À l'école/Au travail sans voiture » a pour objectif de promouvoir l'ensemble des modes alternatifs à la voiture dans les entreprises et les écoles. En 2014, plus de 100 entreprises et près de 70 écoles, représentant plus de 110.000 travailleurs, 27.000 familles et 2700 enseignants ont été concernés.



**15 ► 22
SEPT.**

**TO SCHOOL/TO WORK
WITHOUT MY CAR!**

**À L'ÉCOLE/AU TRAVAIL
SANS VOITURE!**

**NAAR SCHOOL/NAAR HET WERK
ZONDER AUTO!**

www.semainedelamobilite.irisnet.be
www.weekvanvervoering.irisnet.be



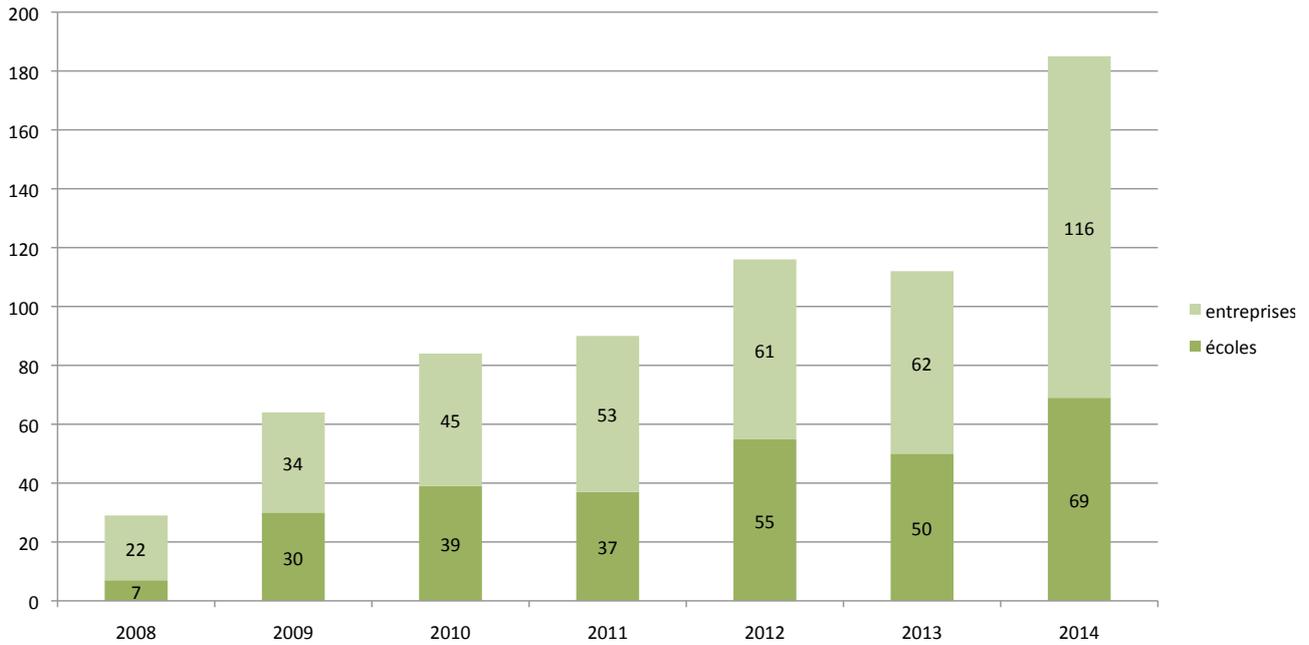
Chaque année, la Semaine de la Mobilité est l'occasion de souligner l'importance de nos choix de mobilité et de réfléchir à nos déplacements quotidiens. Un moment au cours duquel la Région de Bruxelles-Capitale invite les citoyens à relever le défi de tester d'autres habitudes de déplacements. C'est pourquoi, pour sa

septième année consécutive, l'action 'À l'école/Au travail sans voiture' évolue et suscite de plus en plus de participation du monde des entreprises et des écoles. Pour soixante entreprises, l'action est déjà devenue un événement incontournable et pour cinquante autres, cette année fut une première. 70 écoles y ont également participé.

Entre 2008 et 2011, l'action s'organisait le 22 septembre et permettait à de nombreux travailleurs et familles de tester les transports publics durant une journée.

En 2011, un projet pilote a permis de réaliser le test dans deux entreprises pendant toute la Semaine de la Mobilité. Le test fut concluant et en 2014, dix

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET ÉCOLES PARTICIPANT À L'ACTION



entreprises ont pu bénéficier de titres de transports gratuits permettant à leurs automobilistes de venir à Bruxelles autrement qu'en voiture. Que ce soit en train avec la SNCB ou en métro, tram et bus avec la STIB, De Lijn et le TEC, chacun reçoit ainsi l'occasion de tester les transports publics. Les dix entreprises sélectionnées ont également obtenu des réductions sur les services fournis par les Ateliers de la rue Voot, Cyclo, Pro Velo, le Fietsersbond et Taxistop. Toutes les autres entreprises et écoles qui le souhaitaient, ont également pu recevoir du matériel de communication (affiches, chasubles, pince-pantalons, brochures, sets de table, etc.) et 1000 abonnements Villo! de deux semaines sont aussi offerts aux travailleurs des sociétés qui en font la demande.

D'année en année, le nombre d'entreprises et écoles faisant appel à Bruxelles Mobilité dans le cadre de l'Action

« À l'école/Au travail sans voiture », ne cesse d'augmenter, passant de 29 entités en 2008 à plus de 180 en 2014 !

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ENTREPRISES ET ÉCOLES PARTICIPANTES

Au sein des dix entreprises sélectionnées, 141 automobilistes ont reçu des tickets SNCB, 197 des titres de transport de la STIB, 62 de De Lijn et 20 du TEC. 1036 travailleurs de 37 entreprises ont également pu bénéficier des abonnements Villo!. Dans le mois qui a suivi l'action, une évaluation a été réalisée auprès de 200 participants. Cette évaluation a montré plusieurs enseignements intéressants :

- les travailleurs participent essentiellement pour des raisons écologiques et par curiosité ;
- plus de la moitié des sondés ont testé leur mode de transport 5 jours ou plus;

- après le test, l'image des transports publics s'est améliorée pour 30 % des sondés, détériorée pour 3 % et restée inchangée pour 66 % ;

- 59 % des sondés donnent une cote de 4 ou 5 sur 5 quant à leur satisfaction. Seuls 10 % donnent une cote de 1 ou 2 ;

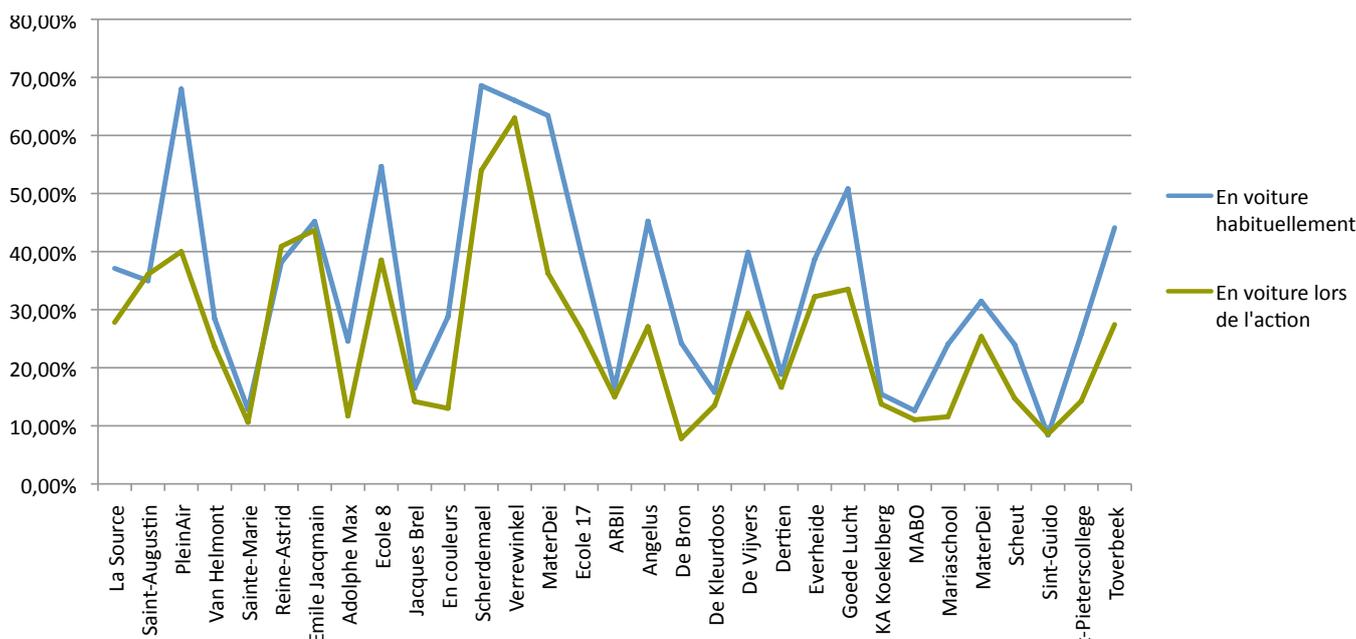
- plus d'un quart des sondés annoncent changer de mode de transport après le test et seuls 18 % indiquent qu'ils continueront certainement à se déplacer en voiture.

Les chiffres d'une enquête réalisée en juin 2013 sur les participants de l'action de septembre 2012 montrent en effet un transfert modal intéressant, neuf mois après le test : 22 % des personnes qui étaient automobilistes avant l'action avaient changé de mode de transport depuis lors.

Parmi les autres entreprises participantes et les écoles inscrites, la Semaine de la Mobilité est l'occasion de mettre en œuvre des actions spécifiques : qu'il s'agisse de petits déjeuners offerts aux travailleurs ou aux élèves optant pour la mobilité durable, de concours, de fermeture de parking ou d'initiation au vélo en ville, le nombre d'initiatives est de plus en plus important. L'appropriation de ce type d'action par les entreprises et les écoles elles-mêmes paraît à cet égard essentielle



COMPARAISON DU NOMBRE D'ÉLÈVES SE RENDANT EN VOITURE À L'ÉCOLE HABITUELLEMENT ET DURANT L'ACTION



et des différences notables commencent à apparaître : certaines entreprises et écoles ont déjà participé de nombreuses fois, sont rôdées et souhaitent approfondir l'expérience. D'autres, par contre, participent pour la première fois et ne savent pas toujours comment appréhender ce genre d'événement. Le rôle de Bruxelles Mobilité à l'avenir devra donc être de répondre aux besoins de chacun de ces groupes et de faire bénéficier des expériences des plus expérimentés.

Lors du Débriefing organisé par Bruxelles Mobilité à la fin de l'action, deux prix ont été remis aux entreprises les plus dynamiques : un prix dans la catégorie des dix entreprises sélectionnées et un autre dans la catégorie ayant reçu uniquement du matériel de communication. Ces prix, d'une valeur de 2.500€ sont exclusivement utilisables pour développer des actions d'amélioration de la mobilité durable. L'objectif est également de permettre à ces entreprises de développer des actions



utiles et, pourquoi pas ?, inspirantes pour d'autres sociétés (voir encadré). Cette année, la S.R.I.B. a obtenu le prix dans la catégorie des dix entreprises sélectionnées et le C.G.R.A. dans l'autre. Ces deux entreprises ont en effet fait preuve d'une belle détermination pour participer et ont rencontré un franc succès auprès de leurs travailleurs.

Pour 2015, trois entreprises participant depuis plusieurs années ont d'ores et déjà décidé de voir comment elles pourraient organiser une action commune et visible. Peut-être un futur bel exemple d'appropriation en entreprise...

Christine HEINE
Bruxelles Mobilité
CHeine@sprb.irisnet.be

Christian VAN DE VELDE
Bruxelles Mobilité
CVandeVelde@sprb.irisnet.be

En 2013, Nespresso a participé à l'action en tant qu'entreprise sélectionnée pour recevoir des titres de transport gratuits. Grâce au succès de leurs actions en interne et les défis mobilité que se sont livrés plusieurs équipes de travailleurs, l'entreprise a remporté un prix d'une valeur de 2500 euros à consacrer à des initiatives de mobilité durable.

Avec ce montant, Nespresso a débuté à la fin du mois d'octobre un projet pilote de livraison vélo dans cinq communes bruxelloises. Durant un mois, Bubble Post livrera à vélo les clients qui ont commandé des capsules Nespresso. Les premiers clients livrés à vélo sont déjà ravis !

Bubble Post est une entreprise qui a grandi rapidement après avoir été fondée il y a deux ans à Gand. Aujourd'hui, elle propose un service complet dans cinq villes en prenant en charge les first and last miles de manière durable depuis leurs dépôts en périphérie de ville.



“UN ENFANT BIEN ATTACHÉ EST UN ENFANT BIEN PROTÉGÉ”

La campagne régionale de sécurité routière d'octobre 2014 visait le respect de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Elle s'inscrit dans le prolongement de la campagne d'octobre 2013 qui visait le respect du port de la ceinture de sécurité. Bruxelles Mobilité s'est associée pour l'occasion à l'Agglomération bruxelloise, à l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), aux 6 zones de police, à l'Association de la Ville et des communes de la Région de Bruxelles-Capitale, à Kind&Gezin et à l'ONE pour la mise en œuvre de cet important rendez-vous avec la sécurité routière.

La politique d'information et de sensibilisation de la Région s'insère dans les politiques régionales de sécurité routière et notamment dans la mise en œuvre du plan d'actions 2011-2020 des Etats généraux bruxellois de la sécurité routière.

DE JEUNES SUPER-HÉROS AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Chaque année, 120 enfants sont tués ou blessés en voiture. Même à faible vitesse,

un choc peut être fatal pour les occupants d'un véhicule... et les enfants ne constituent pas une exception à cette règle.

Saviez-vous qu'à Bruxelles 1 enfant sur 2 n'est pas attaché correctement en voiture ? Ou qu'1 enfant sur 6 n'est pas du tout attaché ? De plus, 1 enfant sur 3 se trouve dans un système de retenue non approprié¹. Cette large campagne est donc bien nécessaire pour que les Bruxellois prennent conscience de la "superprotection"

qu'offrent les dispositifs de retenue pour enfants.

La campagne se donne donc pour objectif de rappeler aux parents et automobilistes de (bien) attacher leur enfant en voiture à tout moment, y compris sur les courtes distances. Pour ce faire, Bruxelles

¹ / Mesure de comportement sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants (DRE) en Région de Bruxelles-Capitale a été réalisée en 2011 par l'IBSR à la demande de la Région.



Mobilité a privilégié un ancrage local et surfé sur la vague des super-héros pour rappeler qu'un enfant bien attaché en voiture est un enfant bien protégé !

NUL N'EST CENSÉ IGNORÉ LA LOI...

La loi prescrit que les enfants de moins d'1m35 doivent prendre place dans un dispositif de retenue adapté. Les enfants mesurant 1m35 ou plus doivent, quant à eux, voyager dans un dispositif de retenue adapté ou bien utiliser la ceinture de sécurité. Ne pas attacher correctement un enfant en voiture, y compris pour les petits trajets et à faible vitesse, constitue une infraction du troisième degré. L'amende en cas de perception immédiate est de 165€.

DES SUPPORTS DE COMMUNICATION ADAPTÉS AUX PUBLICS

Des affiches ont fleuri en ville, un spot a circulé sur plusieurs radios et des bus et trams de la STIB ont été habillés par la campagne pour toucher les automobilistes. Les centres et les crèches

de Kind&Gezin et de l'ONE ont diffusé l'information auprès des jeunes (futurs) parents. Un mini-spot a été diffusé dans les cinémas bruxellois pour approcher les jeunes tandis que des dépliants d'information ont été distribués par les communes et les zones de police auprès des citoyens bruxellois. Enfin, des actions ciblées sur le terrain ont permis à des supers héros de diffuser des dépliants et des pare-soleil à l'effigie de la campagne aux abords de 26 écoles à Bruxelles. Le site internet de la campagne a quant à lui permis de développer le contenu via des informations de base et des vidéos téléchargeables pour expliquer en détails la bonne manière d'attacher son enfant et le type d'équipement le plus approprié en fonction de la taille et de l'âge de l'enfant.

« La sécurité routière, une responsabilité partagée. »

PLUS D'INFORMATIONS :

Maryam KECHICHE,
cellule sécurité routière
de Bruxelles Mobilité
mkechiche@sprb.irisnet.be
www.superceinture.be

QUELQUES MAUVAISES RAISONS ÉVOQUÉES PAR LES PARENTS OU LES ENFANTS POUR NE PAS S'ATTACHER EN VOITURE :

- « Mon Papa ne met jamais sa ceinture. Alors moi non plus »
- « Ca m'énerve parce que ça me gratte »
- « Moi, je n'aime pas ça et en plus, c'est difficile à mettre »
- « L'école n'est pas loin de chez moi »
- « Parfois, j'oublie »
- « Ma maman ne roule pas vite, alors c'est pas dangereux »
- « Je préfère être à genoux plutôt qu'assis pour mieux voir à l'extérieur »

LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE NON-RESPECT DE L'UTILISATION D'UN DISPOSITIF DE RETENUE

- Le port de la ceinture par le conducteur : plus il est élevé, plus l'utilisation du DRE est élevé.
- Le niveau de sensibilisation du conducteur aux risques routiers : plus il est élevé, plus l'utilisation du DRE est élevé.
- L'obtention de conseils lors de l'achat du DRE : plus le conducteur a été informé, plus l'utilisation du DRE est élevé.
- La longueur et la fréquence des trajets : plus le trajet est connu et court, plus le risque de ne pas utiliser un DRE est grand.

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
Dandoy Marianne	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

C'EST ÉCOLOGIQUE

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

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

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

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

Nom.....
 Prénom.....
 E-mail.....

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