

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

Le réseau des
Conseillers en Mobilité
bruxellois consolide
son expertise

TRIMESTRIEL N°43 | ÉTÉ 2015 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Smart Mobility à Bruxelles
- LaMiLo: le Centre de distribution urbaine fête son premier anniversaire
- Les Conseillers en Mobilité se forment à la communication

>> BONNES PRATIQUES

- Quels financements européens pour la mobilité bruxelloise?
- AVIRA : le partage de véhicules PMR
- Centrale des Moins Mobiles : améliorez la mobilité de vos seniors
- Les Conseillers en Mobilité à Strasbourg

ÉDITORIAL	03
UNE MOBILITÉ URBAINE INTELLIGENTE POUR DÉMELER LE NŒUD DE LA MOBILITÉ	04
QUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS POUR LA MOBILITÉ BRUXELLOISE ?.....	06
DOSSIER AUTOPARTAGE : LES DÉPLACEMENTS DES PMR ET DES SENIORS SONT UN ENJEU DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN	
AVIRA : LE SYSTÈME DE PARTAGE DE VÉHICULES PMR	12
LA CENTRALE DES MOINS MOBILES: AMÉLIOREZ LA MOBILITÉ DE VOS SENIORS !	14
QUAND BRUXELLES S'EXPORTE LE TEMPS D'UNE VISITE À STRASBOURG.....	16
KIT DE SURVIE EN COMMUNICATION POUR LES CONSEILLERS EN MOBILITÉ	20
LAMILO, LE CENTRE DE DISTRIBUTION URBAINE FÊTE SA PREMIÈRE ANNÉE D'EXISTENCE	24

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 Debroux, Camille Lépinay, Claire Lodor, Virginie Randaxhe, Pierre Rutten
 TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom - An Baeyens
 COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
 Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

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



LES CEMA AU FOUR ET AU MOULIN

Depuis plusieurs années, chacune des communes bruxelloises est dotée d'un, voire de deux Conseillers en Mobilité. Principalement actifs dans les services en charge de la mobilité, on rencontre également ces spécialistes dans d'autres secteurs, tels les travaux publics et l'urbanisme, ou encore au sein de la STIB, des zones de police, de Beliris... sans oublier l'administration du Département du Nord (Lille).

Toutes ces personnes ont en commun d'avoir suivi la formation de Conseiller en Mobilité (CeMA) organisée par la Région en partenariat avec des bureaux d'étude depuis 2001, à raison d'une promotion de 25 personnes par an. Ces techniciens constituent un réseau de 350 personnes formées aux enjeux de mobilité à différentes échelles (métropolitaine, régionale, locale), aux problématiques liées à chaque mode de déplacement, ainsi qu'aux instruments pratiques et cadres de référence destinés à combiner ceux-ci dans une approche multimodale de mobilité durable. Plusieurs d'entre eux ont également suivi les formations complémentaires de Manager piéton et/ou Manager vélo, auxquelles s'ajoutent les formations proposées chaque année à la sortie de nouveaux cahiers du vade-mecum vélo ou piétons, ou encore les formations en matière de communication ciblée sur les projets de mobilité.

Ces experts partagent un langage et des outils communs pour aborder les questions de mobilité soulevées dans leur travail quotidien. Bien souvent, ces matières n'ont pas été abordées dans le cursus d'enseignement supérieur – universitaire ou non - dont ils sont issus. Il est utile de rappeler que les premiers Ministres et Echevins de la Mobilité sont apparus en 2000 !

Au fil des ans, la gestion de la mobilité aux niveaux régional et local s'est vue dotée de nouveaux processus (audits, subventions, etc.) et cadres réglementaires (stationnement, Plans de Mobilité, etc.) entraînant une diversification et une augmentation des tâches incombant aux Conseillers en Mobilité, en particulier au niveau communal. Ces derniers sont étroitement impliqués dans la bonne application des nouvelles législations, entre autres par le biais d'ateliers organisés par la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité. Les CeMA communaux sont chargés de mettre concrètement en œuvre les Plans communaux de Stationnement et de Mobilité, sans parler des Plans communaux Vélo ou du PAVE (Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics). Ils sont également responsables de la gestion des boxes vélo, des actions menées dans le cadre de la Semaine de la Mobilité (promotion d'une mobilité active dans les « villages » communaux lors de l'action « En ville sans ma voiture », volet administratif important au service des habitants dans le cadre de l'octroi de dérogations lors du Dimanche sans Voiture), etc.

Savoir passer de la gestion des dérogations à la préparation d'une réunion de quartier ou au Plan communal de Stationnement en suivant toutes les nouveautés au niveau régional demande d'être en permanence au four et au moulin. Sans cette dynamique portée par le réseau des Conseillers en Mobilité, beaucoup de politiques volontaristes seraient restées lettre morte.

Pour assurer un projet de ville comme à Strasbourg ou à Bordeaux, il est indispensable que Région et communes puissent travailler ensemble à l'élaboration d'un Plan régional de Mobilité et de Plans communaux de Mobilité de manière intégrée et participative. Le réseau contribuera activement à surmonter les nouveaux défis en matière de mobilité, et continuera chaque année à s'enrichir de nouveaux membres issus d'horizons variés.

Pierre-Jean Bertrand - Gregory Moors
Cellule stratégie
Bruxelles Mobilité

“ UNE MOBILITÉ URBAINE INTELLIGENTE POUR DÉMELER LE NŒUD DE LA MOBILITÉ ”



Bruxelles Mobilité passe à la vitesse supérieure avec 'smart city mobility' ou la 'mobilité urbaine intelligente'. Nous devons absolument changer la manière dont nous nous déplaçons et transportons nos marchandises en vue de trouver une solution aux embouteillages, à l'insécurité routière, aux conséquences fâcheuses de la mobilité sur l'habitat et l'environnement, aux inégalités en matière de transport... bref nous voulons une capitale facilement accessible dans un environnement attrayant. La 'mobilité intelligente' peut nous y aider, par une gestion performante de la mobilité sur l'infrastructure existante, l'utilisation d'une technologie permettant plus d'interaction et une meilleure collaboration entre les différents acteurs de la mobilité.

LA PLATEFORME BRUSSELS SMART MOBILITY

La Plateforme Brussels Smart Mobility, Bruxelles Mobilité rassemble tous les acteurs de la mobilité afin de développer une approche coordonnée, transversale et multidisciplinaire du problème de la mobilité. Il s'agit d'une taskforce réunissant les autorités publiques, le secteur privé, les académiciens et les chercheurs. Ceux-ci conjuguent leurs efforts pour affronter le véritable défi de la 'mobilité intelligente': encourager la multimodalité, rendre la ville plus aisément accessible, réduire la nocivité pour l'environnement et utiliser au mieux l'espace public. Cette coopération évidente permettra de réaliser et de promouvoir un réel changement des comportements.

La Plateforme ambitionne de déclencher une dynamique qui devrait aboutir à la 'mobility as a service' - la mobilité en tant que service - concept selon lequel les changements sur le plan de la mobilité sont intégrés dans l'actuelle révolution en matière d'information et de communication. Les systèmes d'information intelligents offriront une aide en temps réel lorsqu'il s'agira de choisir le bon moyen de transport pour le déplacement de personnes et de marchandises. Selon ce mode de fonctionnement, tout le monde devient à la fois utilisateur et fournisseur d'informations.

Outre le volet purement technologique, la Platform Brussels Smart Mobility entend également accompagner et conseiller les acteurs politiques. Tout en tirant profit des possibilités de l'évolution technologique, il est également prévu, à titre de point de départ, que l'infrastructure existante soit utilisée de manière optimale. Pour ce faire, les feux de circulation devront être gérés en fonction des flux de circulation, la politique des prix devra viser à stimuler une utilisation optimale des différents modes de transports, une information ciblée devra être dispensée afin de permettre des correspondances rapides entre les différents modes de transports, et plus encore.

En investissant dans l'innovation technologique, on compte développer une boîte à outils numérique, grâce à laquelle des tiers pourront développer des applications et une offre de mobilité orientée clients pourra être encouragée.

LE SMARTER CITIES CHALLENGE

En outre, la victoire d'IBM lors du Smarter Cities Challenge a permis à Bruxelles Mobilité d'avoir recours à ce géant de l'informatique à titre tout à fait gratuit. Pendant trois semaines, six experts de différents pays ont étudié le problème de la mobilité en puisant dans des données disponibles et en interrogeant une quarantaine de spécialistes et d'acteurs concernés. Ce travail a débouché sur une première série de recommandations, qui seront développées ultérieurement dans un rapport plus détaillé. Au cœur de ce travail se trouveront la technologie, les données, la gestion et le vécu des usagers quant à la mobilité.

Ainsi, IBM espère tirer des enseignements importants de la cartographie des flux de circulation sur la base du trafic smartphone des gens. Cela pourrait être encouragé, par exemple, en récompensant les personnes qui contribuent activement avec des billets gratuits pour les transports en commun. Les analyses des transports en commun peuvent également donner lieu à des initiatives dans lesquelles les volets voiture et vélo s'alignent mieux sur les transports en commun. IBM espère également tirer profit d'une meilleure utilisation de l'infrastructure. Ainsi, on pourrait éviter les embouteillages en attribuant de manière dynamique les bandes de circulation lors des heures de pointe.

De plus, IBM attend également beaucoup des usagers eux-mêmes et de la communication avec les pouvoirs publics. Via une app, les habitants et navetteurs pourraient consulter un planificateur de route en temps réel qui tient compte de tous les moyens de transports présents dans la ville. Cette app intégrerait également une billetterie et un système de paiement.

IBM recommande également la création d'une nouvelle organisation faitière rassemblant toutes les sociétés de transport. Dans ce sens, la Platform Brussels Smart Mobility est d'ores et déjà une première étape vers une meilleure coopération et un meilleur échange entre les différents acteurs de la mobilité. D'ailleurs, elle compte se pencher sur ces recommandations pour formuler des propositions concrètes à destination du politique. Il est crucial que le tout s'articule autour du citoyen, impliqué dans ce processus en tant que partenaire à part entière.

Contact et informations relatives à la Platform Brussels Smart Mobility:

CLAIRE LODOR
Bruxelles Mobilité
CLodor@sprb.irisnet.be

RUTTEN PIERRE
Bruxelles Mobilité
PiRutten@sprb.irisnet.be



“ QUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS POUR LA MOBILITÉ BRUXELLOISE ? ”

La session d'information co-organisée par l'AVCB et Bruxelles-mobilité sur Civitas le 2 avril 2015 fut l'occasion de dresser un tour d'horizon des programmes européens permettant de financer des projets de mobilité durable. Les fonds européens financent peu d'infrastructures de mobilité mais plutôt des projets innovants (« smart » mais pas seulement), des échanges de bonnes pratiques et l'élaboration de plans locaux de mobilité durable. Au-delà des financements, la Commission européenne a aussi mis en place de nombreux outils pour l'échange d'information et de savoir-faire pour gagner ainsi du temps et de l'argent en utilisant des bonnes pratiques déjà testées ailleurs.

Dans sa communication sur la « mobilité urbaine » de fin 2013,¹ la Commission européenne a privilégié l'accompagnement des villes plutôt que la législation via notamment le soutien financier à l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable (PMUD, SUMP en anglais). Cette approche est approuvée par le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE, dont est membre l'AVCB).² Plusieurs programmes existent pour les transports, avec des modalités différentes, d'où l'intérêt de s'informer sur ces opportunités et de comprendre la philosophie qui les sous-tend.

LA PHILOSOPHIE DES PROJETS EUROPÉENS

A l'exception des projets FEDER et (certains projets) LIFE, il s'agit de concevoir des projets européens impliquant au minimum (et souvent bien plus) deux autres partenaires de pays différents. De plus, une subvention européenne ne finance jamais tous les coûts mais les bénéficiaires ne sont pas seulement financiers. En effet, un financement européen permet également de gagner du temps en reprenant des solutions déjà testées, d'accélérer la mise en œuvre d'un projet, de lui donner une dimension européenne, de développer une stratégie, de gagner une crédibilité ou ouverture internationale ou encore de motiver et souder une équipe autour d'un projet stimulant.

Il est ainsi essentiel de partir plutôt d'une idée de projet ou d'une stratégie que l'on veut concevoir ou mettre en œuvre plutôt que d'une opportunité de financement offerte par un programme. La Commission finance des projets qui s'inscrivent dans une stratégie locale, régionale, nationale ou européenne. La lecture de la communication susmentionnée sur la mobilité urbaine est ainsi utile pour démontrer que le projet s'inscrit dans les priorités européennes. La Commission met aussi fortement l'accent sur la dimension innovante des projets financés, projets « smart » mais pas seulement, car la définition d'innovation est plus large que la seule innovation technologique et implique



aussi l'innovation sociale et organisationnelle. On entend en effet par innovation le processus et résultat selon lequel de nouvelles idées permettent de répondre à des besoins et demandes sociaux ou économiques et génère des nouveaux produits, services ou modèles d'organisations.³ Un exemple est le projet LaMiLo coordonné par Bruxelles Mobilité pour développer des approches innovantes pour la livraison des marchandises en zone urbaine.

Si des financements européens existent par ailleurs aussi pour des projets plus classiques d'infrastructures de mobilité, ils le sont surtout pour des infrastructures de niveau régional ou fédéral. Les financements européens dont les communes bruxelloises peuvent bénéficier portent surtout quant à eux sur des projets ou sur le développement de stratégie locale.

POUR LES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ URBAINE

Deux programmes européens soutiennent le développement des infrastructures de mobilité urbaine :

1. au niveau régional et local via les Fonds Structuraux et d'Investissement européen, et en particulier le FEDER à Bruxelles,
2. au niveau transeuropéen via le Mécanisme Européen d'Interconnexion.

Le Fonds Européen pour le Développement Régional, plus connu sous son abréviation FEDER, est principalement accessible aux acteurs

bruxellois via l'enveloppe prévue pour la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) que la RBC cofinance. Le Programme Opérationnel 2014-2020 du FEDER-RBC intègre la « valorisation des espaces en faveur de la mobilité douce » dans l'objectif spécifique 3.3 d'amélioration de la qualité environnementale des espaces urbains⁴. Il s'agit notamment d'encourager le transfert modal en faveur du vélo et de la marche à pied. En outre, le FEDER-RBC 2014-2020 ne soutient pas que des projets d'infrastructure (qui doivent se situer dans la Zone de Rénovation Urbaine élargie) mais aussi des projets innovants dans toute la Région. L'appel à projet FEDER a été clôturé le 25 juillet 2014 et les résultats sont attendus pour le printemps 2015.

Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE, plus connu sous son titre anglais de « Connecting Europe Facility ») prévoit 26,2 milliards € (sur un total de 33,2 milliards €) pour les transports, et notamment pour les « nœuds urbains ». Mais, il doit s'agir d'infrastructures ayant une valeur ajoutée européenne comme point de départ ou de destination pour le Réseau de Transport Transeuropéen (TEN-T). Si Bruxelles fait partie des nœuds urbains éligibles,⁵ le MIE financera davantage des projets

1/ Commission européenne, Communication, « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources », COM(2013) 913 final, Bruxelles, le 17.12.2013 et annexes disponibles sur le site de la Direction générale des Transports (DG MOVE) de la Commission européenne

2/ CCRE, Paquet Mobilité Urbaine, Avril 2014

3/ Commission européenne, « Turning Europe into a true Innovation Union », MEMO/10/473, 6/10/2010

4/ Programme Opérationnel FEDER-RBC 2014-2020, projet de programme disponible sur le site de la Cellule FEDER, p 21-22

5/ RÈGLEMENT (UE) No 1315/2013 du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE, annexe 2



déposés par l'Etat fédéral ou la RBC, même si cela peut aussi bénéficier indirectement aux communes. Ainsi, l'Union européenne (UE) a financé des travaux pour les connexions trains Diabolo vers l'aéroport Bruxelles international et les gares Schuman-Josaphat-Watermael.

Les infrastructures de transport étant à la fois très coûteuses et intéressantes économiquement, l'UE met aussi de plus en plus l'accent sur un soutien financier sous la forme de prêt et non de subventions. Une partie des fonds du MEI serviront d'ailleurs à développer les fameux « project bonds » qui sont des sortes de garanties de l'UE pour rassurer les investisseurs. Ces « instruments financiers innovants » (IFIs) sont prin-



cipalement mis en œuvre par la Banque Européenne d'Investissement (BEI). La BEI a ainsi financé la mise en place du tramway à Bordeaux et du métro à Rennes. En plus de ses prêts bilatéraux supérieurs à 50 millions € (financé à

50% par la BEI), la BEI a mis en place des programmes de prêt avec des institutions financières locales, comme le programme « Smart Cities » BEI-Belfius de 400 millions €, qui peut aussi financer des plus petits projets de mobilité durable. La BEI met aussi en œuvre le « plan d'investissement Juncker » de 315 millions €. Cependant, dans la pratique, les projets communaux risquent de ne pas avoir la taille critique et le profil de risque pour ces prêts « bilatéraux » de la BEI. Parmi les projets proposés par la Belgique en décembre 2014 en prévision du plan Juncker, on ainsi trouvait des projets plutôt régionaux du fait du critère de la valeur ajoutée européenne : les parkings de transit en périphérie de la RBC, l'automatisation des lignes 1 et 5, le métro Bordet-Albert, la rénovation des tunnels (dont le tunnel Leopold II) et l'aménagement du parkway E40.⁶ Mais cette liste n'est plus d'actualité du côté européen et la Région doit désormais discuter de ses projets avec la BEI.

Pour les plus petits projets notamment communaux, la BEI a mis en place des programmes de prêt avec des institutions financières locales, comme le programme « Smart Cities » BEI-Belfius de 400 millions €, qui inclut un volet « mobilité durable ». Enfin, la BEI a aussi un programme de subventions baptisé ELENA, jouant le rôle d'assistance technique pour les projets énergétiques locaux. Délivrées en continu jusqu'à épuisement des fonds, ces subventions couvrent jusqu'à 90%

des frais d'assistance technique induits par la préparation, la mise en œuvre et le financement d'un programme d'investissement en particulier pour promouvoir des moyens de transport respectueux de l'environnement. ELENA s'adresse aussi aux autorités locales, parfois en les encourageant à regrouper des projets locaux en un paquet plus attirant pour la BEI ou des investisseurs privés.

POUR DÉVELOPPER DES PROJETS INNOVANTS

Au-delà des infrastructures, l'UE met surtout l'accent sur les projets innovants. Le programme européen de référence en matière de recherche et développement est le programme HORIZON 2020 qui met davantage l'accent sur l'innovation face aux défis sociétaux en 2014-2020. Il alloue ainsi 6,3 milliards d'euro pour des transports intelligents, verts et intégrés. Les projets sont mis en œuvre par de grands consortia regroupant généralement entre 5 et 20 acteurs issus du monde académique et économique mais aussi les autorités publiques, y compris locales. Ces dernières sont parfois explicitement visées par les appels, notamment pour fournir des sites pilotes et Horizon 2020 finance jusqu'à 100% des coûts éligibles pour les entités à but non lucratif. En 2014-2015, l'un des appels à projets « Mobilité pour la croissance » (Mobility for Growth) portait sur la mobilité urbaine avec deux sujets visant plus spécifiquement les autorités locales.

6/ Special Task force (Member States, Commission, EIB) on Investment in the EU, Annex 2 – Project lists from Member States and the Commission, part 1

DE NOUVEAUX TREMPLINS POUR BRUXELLES

D'autres appels à projets seront connus à l'automne 2015 pour la période 2016-2017. D'après un draft publié par la Commission européenne le 10 septembre, un appel pourrait être organisé en 2016 pour des innovations ou approches innovantes en matière de transports urbains testées dans au moins 5 quartiers européens. C'est sur ces appels qu'il serait utile de se concentrer pour positionner Bruxelles comme site pilote potentiel.

Pour la phase plus avancée de mise en œuvre de projets pilotes ou de démonstration, le programme LIFE (ancien LIFE+) pour l'environnement et le climat pourrait financer à hauteur de 60% des projets ayant une dimension européenne (notamment pour son potentiel de réplication) mais pas forcément avec des partenaires européens. LIFE poursuit des priorités européennes très précises mais ne porte plus exclusivement sur la protection des zones Natura 2000. Ainsi, le volet « environnement et utilisation rationnelle des ressources » vise notamment à soutenir la mise en œuvre de la législation européenne en matière de qualité de l'air. Les thématiques prioritaires pour 2014-2017 incluent « les projets de mobilité durable visant au respect des normes de qualité de l'air » et des « projets de mise en œuvre de politiques exhaustives et intégrées de planification et d'aménagement urbains durables par des approches innovantes concernant les transports publics urbains et la mobilité urbaine [...] ». »⁷. L'appel à projet 2015 pour ce volet sera clôturé le 1er octobre prochain, mais ces thèmes prioritaires 2014-2017 permettent déjà d'anticiper le prochain appel pour octobre 2016.

A un niveau plus régional et local, le FEDER peut également financer des projets innovants. En plus de l'enveloppe FEDER-RBC, 370 millions € du FEDER seront utilisés en 2014-2020 pour soutenir des « actions innovantes de développement urbains ». Si peu d'informations sont disponibles sur ces appels prévus pour fin 2015, il s'agirait d'identifier et de tester de nouvelles solutions innovantes et expérimentales dans des autorités urbaines ou groupements d'autorités urbaines de plus de 50 000 habitants,⁸ avec des subsides allant jusqu'à 5 millions € couvrant 80% des coûts éligibles⁹.

Le FEDER finance également la Coopération Territoriale Européenne (CTE) qui se subdivise en plusieurs programmes, les suivants étant accessibles aux acteurs bruxellois : URBACT III, INTERREG EUROPE et INTERREG Europe du Nord-Ouest (ENO). Ces programmes sont en cours de finalisation et les premiers appels à projets sont prévus pour le printemps 2015. INTERREG ENO est particulièrement pertinent pour des projets pilotes et de démonstration, comme le projet LaMiLo. Son deuxième axe prévoit 47,5 millions € pour financer jusqu'à 60% de la mise en œuvre de solutions transnationales à faibles émissions pour les systèmes de transports et pour une gestion de trafic optimisée en termes d'émissions¹⁰. La zone géographique plus limitée pourrait faciliter la recherche de partenaires. La procédure de sélection en deux étapes permet d'avoir un retour sur une idée de projet avant de préparer un dossier complet mais simplifié par rapport à la période précédente. Dernier avantage : les appels à projets sont pour l'instant prévus sur une base biannuelle, donc le prochain appel se clôture le 30 novembre 2015 et le suivant est prévu pour le 31 mai 2016.



POUR DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE À PARTIR DE BONNES PRATIQUES

Les deux autres programmes de la CTE précités portent davantage sur l'échange de bonnes pratiques dans le but d'élaborer et mettre en œuvre une stratégie. Les projets INTERREG Europe fonctionneront ainsi en deux phases : développement d'un plan d'action pour chacun des partenaires puis suivi de la mise en œuvre (et non le financement de la mise en œuvre). L'axe 3 d'INTERREG Europe prévoit 84 millions € pour favoriser des stratégies de développement à faibles émissions de carbone en particulier pour la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable¹¹. Pourrait être financé par exemple un projet d'échanges de bonnes pratiques entre autorités urbaines et régionales sur des mesures de mobilité durable résultant

7/ Décision d'exécution 2014/203/UE de la Commission concernant l'adoption du programme de travail pluriannuel LIFE pour 2014-2017 (J.O.U.E., 17.04.2014, L116/1), p 13-14

8/ Règlement délégué (UE) N° 522/2014 de la Commission du 11 mars 2014 complétant le règlement (UE) n° 1301/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles détaillées relatives aux principes de sélection et de gestion des actions innovatrices dans le domaine du développement urbain durable qui doivent être soutenues par le Fonds européen de développement régional (J.O.U.E., 20.5.2014, L148/1)

9/ Madeleine Mahovsky & Wladyslaw Piskorz, "ESI Funds 2014-2020: the role of cities and urban development in the new programmes", DG REGIO, présenté au Comité des Régions le 20/11/2014, slides 12-13

10/ Projet final de Programme opérationnel INTERREG EUROPE DU NORD-OUEST (2014-2020) soumis à la Commission européenne, p 40-43

11/ Projet final de Programme opérationnel INTERREG EUROPE (2014-2020) soumis à la Commission, p40-45



débouchant sur des plans d'action pour préparer des actions et investissements diversifiant l'offre de transport à faibles émissions¹². Le prochain appel serait lancé au 1er trimestre 2016.

URBACT III concerne plus spécifiquement les villes et le renforcement des capacités pour développer des stratégies urbaines intégrées avec une méthodologie associant les parties prenantes. 74 millions € sont prévus pour financer notamment trois types de réseaux : des réseaux de conception pour développer des plans d'action (« réseau URBACT classique »), des réseaux de mise en œuvre de ces plans d'action (pour l'améliorer et non la financer en tant que telle) et des réseaux de transfert de bonnes pratiques. Le transport durable fait partie des thématiques possibles mais non prioritaires¹³. Les acteurs bruxellois peuvent bénéficier d'un cofinancement URBACT de 70% des coûts éligibles et d'un accès aux formations. Si le prochain appel à projets pour les réseaux de conception » n'aura pas lieu avant 2018, des appels sont prévus pour fin 2015 pour les autres types de réseaux.

Autre programme d'échange de bonnes pratiques entre villes européennes, CIVITAS (City-VITALity-Sustainability) est lui spécifiquement centré sur la mobilité durable. CIVITAS repose sur un réseau de 200 villes, impliquées à différents niveaux, dont la Région de Bruxelles-Capitale est membre (via Bruxelles mobilité). CIVITAS a un fonds d'activités propre pour encourager le transfert d'innovation des « villes CIVITAS pionnières » vers les « villes apprenantes ». Ce fonds finance différents types d'activités comme des ateliers, voyages d'études, échanges de personnel, formations, études d'évaluation ou de faisabilité et pour les plus ambitieux le transfert de mesures. Un nouvel appel à projets est prévu pour début octobre 2015. Ce fonds étant financé jusqu'en 2015 par le 7e programme cadre 2007-2013 (FP7), l'après 2015 n'est pas connu pour l'instant mais l'initiative Civitas 2020 est prévue dans le cadre du programme Horizon 2020.

Ces trois programmes INTERREG Europe, URBACT et CIVITAS ont également permis la compilation de nombreuses bonnes pratiques en Europe et cherchent à les disséminer plus largement via leurs sites internet¹⁴, des publications et des événements.

Une autre source très utile d'information est la plateforme ELTIS, l'observatoire européen de la mobilité urbaine qui centralise toutes les informations utiles. La Commission a annoncé fin 2013 vouloir élargir le champ du portail en développant l'actuel portail consacré aux plans de mobilité pour en faire un centre global de connaissances et de compétences qui rassemblera les informations sur la planification des transports urbains en provenance de toute l'UE¹⁵. A ce sujet, un prix des plans de mobilité urbaine durable est organisé par la DG MOVE (Transports) de la Commission européenne pour l'instant tous les ans et l'édition 2015 s'ouvrira le 28 septembre pour se clôturer le 13 novembre..

Enfin des appels à projets européens ponctuels peuvent aussi intéresser les Conseillers en Mobilités des communes. Par exemple, en 2014, un appel à projets de la DG MOVE portait sur la sécurité routière et la campagne « Do the Right Mix » financée par la Commission européenne avait lancé un appel à projets pour financer des activités de promotion de la mobilité durable. Le site internet de cette campagne permet toujours de donner de la visibilité européenne à de telles activités.

Pour aider les communes bruxelloises à s'y retrouver parmi tous ces programmes européens, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale a développé un service d'information et d'assistance au montage de projets. La base de données subsides de l'Association comprend quant à elle des fiches sur ces programmes et les appels à projets pertinents. Un calendrier permet enfin de s'informer sur les sessions d'information. Les communes bruxelloises peuvent aussi bénéficier d'un accompagnement personnalisé au montage de leur projet.

Camille LEPINAY
Conseillère en charge
des programmes européens
Association de la Ville et des
Communes de la Région
de Bruxelles-Capitale
www.avcb-vsgb.be
Camille.Lepinay@avcb-vsgb.be

12/ Ibid. p 43

13/ Programme opérationnel URBACT III (2014-2020) approuvé par la Commission européenne, p 22

14/ www.urbact.eu ; www.interregeurope.eu et www.civitas-initiative.eu

15/ Commission européenne, Communication, « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources », op.cit., p 10

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PRINCIPAUX PROGRAMMES ÉVOQUÉS DANS L'ARTICLE :

TYPE DE PROJET		SPÉCIFICITÉS
INFRASTRUCTURES	MÉCANISME D'INTERCONNEXION EUROPÉEN (MIE)	<ul style="list-style-type: none"> Projets pour le Réseaux de transports transeuropéens et donc plutôt du niveau régional voire fédéral
INFRASTRUCTURES & PROJETS INNOVANTS	FEDER-RBC	<ul style="list-style-type: none"> Projets bruxellois uniquement
	BANQUE EUROPÉENNE D'INVESTISSEMENT (BEI)	<ul style="list-style-type: none"> Prêts et non subsides pour des gros projets ELENA : subvention et aide technique à la conception d'un programme d'investissement
	PROGRAMME BEI-BELFIUS « SMART CITIES »	<ul style="list-style-type: none"> Prêts et non subsides pour des petits ou moyens projets belges
PROJETS INNOVANTS	HORIZON 2020	<ul style="list-style-type: none"> Recherche mais aussi innovation consortia européens associant acteurs académiques, économiques et publics possibles sites pilotes locaux
	LIFE	<ul style="list-style-type: none"> Accent sur la dimension environnementale Projets de démonstration et projets pilotes Dimension européenne mais pas forcément avec des partenaires européens
	FEDER-ACTIONS INNOVANTES POUR DÉVELOPPEMENT URBAIN	<ul style="list-style-type: none"> En attente d'informations dimension européenne
	INTERREG ENO	<ul style="list-style-type: none"> Centré sur l'Europe du Nord-Ouest Projets de démonstration et projets pilotes
ÉCHANGE ET TRANSFERTS DE BONNES PRATIQUES	URBACT III	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des capacités Centré sur les problématiques urbaines Rédaction de stratégies urbaines intégrées avec les parties prenantes
	INTERREG EUROPE	<ul style="list-style-type: none"> Couvre toute l'Europe et pas que les villes développement d'un plan d'action puis suivi de la mise en œuvre
	CIVITAS	<ul style="list-style-type: none"> réseau de villes fonds d'activités propre pour encourager le transfert d'innovation (de la session d'information au transfert proprement dit) appels à projets Horizon 2020



“ AVIRA : LE PARTAGE DE VÉHICULES PMR ”

Le vieillissement de la population, la volonté de maintenir les individus le plus longtemps possible à domicile et l'individualisation croissante des services de santé ont engendré un besoin en mobilité complexe. La mobilité est un aspect clé pour les personnes avec un handicap car elle leur permet d'avoir une maîtrise sur leur propre vie. L'idéal pour eux étant de disposer d'un véhicule adapté lorsqu'ils souhaitent se déplacer.

Pour aller à l'encontre de l'individualisation croissante de notre société, nous voyons émerger des initiatives qui prônent des valeurs d'utilisation commune des biens et de responsabilité sociale. Dans le domaine de la mobilité, cette tendance se ressent via le partage de véhicules. Via l'autopartage, plusieurs personnes/institutions peuvent se partager un même véhicule. Ce dernier est donc utilisé par d'autres quand le propriétaire n'en a pas besoin.

L'autopartage peut également s'appliquer aux véhicules adaptés pour personnes handicapées : il ressort d'une étude de

Enter (Centre d'expertise flamand pour l'accessibilité) qu'à l'heure actuelle, les véhicules adaptés ne sont pas utilisés de façon optimale. Par ailleurs, de nombreuses institutions (plus de 60% des institutions questionnées) disent vouloir collaborer avec d'autres associations qui font partie ou non du secteur de la santé. L'utilisation commune des véhicules est un domaine porteur pour la collaboration. L'investissement de base de tels véhicules est si élevé qu'il faut rouler de nombreux kilomètres par an pour rentrer dans ses frais. Limiter l'utilisation de ces véhicules à un seul public cible n'est donc pas rationnel.

Via le projet AVIRA, les absl Autopia, Pegode et Taxistop souhaitent imbriquer « intégration », « prix abordable » et « accessibilité » pour permettre aux personnes avec un handicap d'intégrer pleinement la société et répondre à leurs besoins en mobilité. L'objectif est donc de partager des véhicules adaptés PMR entre des publics cibles différents (personnes âgées, malades chroniques, personnes avec un handicap) qui sont tous confrontés à des problèmes de mobilité et les résidents des institutions. De plus, un appariement optimal pourra être fait entre les personnes qui ont un besoin en déplacement et les différentes options de transports bénévoles.

BÉNÉFICES D'AVIRA

Les avantages de partager une voiture adaptée PMR entre les résidents d'une maison d'habitation et le voisinage sont nombreux, aussi bien sur le plan individuel que sociétal :

L'autopartage personnalisé apporte plus d'**accessibilité** ; pas seulement pour vous-même mais également pour vos voisins qui ont besoin de moyens de transport abordables et accessibles.

- L'autopartage est bon pour votre **portemonnaie** : autopartage = partage des frais.
- L'autopartage est **flexible** : vous décidez quand vous voulez utiliser la voiture.
- L'autopartage est **agréable** : comme la voiture se trouve dans votre quartier, vous découvrez vos voisins autrement.
- L'autopartage **améliore votre quartier** : une voiture partagée remplace en moyenne 4 à 8 voitures privées. Ce qui libère de l'espace dans vos environs
- L'autopartage a un **impact positif sur l'environnement** : les autopartageurs se déplacent beaucoup plus de manière durable comme avec les transports publics. Cela signifie qu'ils contribuent à moins d'émission de CO₂ et à un meilleur climat.

COMMENT CELA MARCHE EN PRATIQUE ?

Taxistop vous **accompagne dans votre projet de A à Z** et vous fournit tout le matériel nécessaire, adapté à chaque situation spécifique.

Concrètement, nous vous offrons un soutien pour établir un cadre juridique, un système de réservation en ligne, une structure de prix et une assurance autopartage. Nous vous fournissons également tous les documents nécessaires, à savoir un manuel pour l'utilisateur, un carnet kilométrique, des

conventions et règlements, etc. Nous vous accompagnons également dans la mise en place d'un plan de communication et vous mettons à disposition des affiches, dépliants et flyers.

En outre, Taxistop organisera aussi deux séances d'information à destination des résidents de l'organisation et des habitants du quartier pour les inciter à intégrer le projet. Les membres du personnel de l'organisation seront formés à l'autopartage afin de pouvoir répondre aux questions qui lui seraient posées par les utilisateurs potentiels.

Le projet sera suivi et évalué par trois fois avec Taxistop et adapté en fonction de la réalité du terrain et des besoins de l'organisation.

ENGAGEMENTS DE L'ORGANISATION

Grâce aux subventions accordées pour le projet AVIRA, celui-ci sera **offert aux organisations en 2015**. Néanmoins, un engagement de votre part est attendu. Celui-ci se situe surtout au niveau des **prises de décisions**, de la **communication**, de l'**organisation logistique** et d'un **engagement du personnel**.

- Valider le contrat et le règlement par le pouvoir de décision de l'organisation
- Prévoir une place fixe où stationner le véhicule
- Se charger des inscriptions des utilisateurs
- S'occuper d'un système de remise de clé
- Communiquer régulièrement sur l'initiative via le site internet, le journal de l'organisation, une conférence de presse sur la première utilisation de la voiture, la première inscription, la démonstration par le bourgmestre, ...
- Mettre une salle à disposition avec le matériel nécessaire pour une séance d'info
- Effectuer le calcul périodique

Vous avez une voiture adaptée PMR ? Vous voulez permettre à d'autres personnes à mobilité réduite d'être davantage maître de leur mobilité ? Vous souhaitez rentabiliser cette voiture via un projet d'inclusion sociale ? Prenez contact avec Taxistop pour un premier rendez-vous (svo@taxistop.be).



**“ LA CENTRALE DES MOINS
MOBILES: AMÉLIOREZ
LA MOBILITÉ DE VOS
SENIORS ! ”**

Le vieillissement de la population est un des sujets les plus préoccupants de ce siècle. Outre les problèmes de santé, les personnes âgées rencontrent également des difficultés dans leur mobilité. Un simple déplacement chez le médecin, à la commune ou à la banque devient vite très compliqué. Souvent, aucun moyen de déplacement adapté ou assez abordable n'est mis à leur disposition.

En collaboration avec un certain nombre de communes, Taxistop tente d'aider ces personnes dans leurs déplacements quotidiens. Ce système d'aide s'appelle la Centrale des Moins Mobiles et peut également venir compléter les systèmes déjà existants dans votre commune.

QU'EST-CE QUE LA CENTRALE DES MOINS MOBILES ?

L'objectif de la Centrale des Moins Mobiles (CMM) est de faciliter les déplacements des personnes moins-mobiles à bas revenus et ainsi, leur permettre de sortir de leur isolement.

QUI PEUT BÉNÉFICIER DU SERVICE ?

Les utilisateurs d'une Centrale des Moins Mobiles sont liés à certaines restrictions :

- Ils doivent avoir une mobilité réduite effective, c'est-à-dire avoir difficilement accès aux transports en commun ou ne pas y avoir accès du tout. On tient également compte du niveau de confort des personnes dans leurs déplacements.
- Leurs revenus ne peuvent dépasser deux fois le revenu d'intégration sociale.

UN SYSTÈME BASÉ SUR DES BÉNÉVOLES

Le système se base sur un réseau de chauffeurs bénévoles, disponibles quelques jours ou quelques heures par semaine, qui prennent en charge les déplacements de personnes moins mobiles. Ils perçoivent une indemnité pour leurs frais de déplacements, celle-ci est calculée sur base des coûts réels d'une voiture. Le montant ne doit jamais excéder 0,34€ par kilomètre ; sans quoi il ne s'agirait plus de transports bénévoles.

UNE GESTION PAR LA COMMUNE

Le fonctionnement de la CMM repose sur la gestion administrative du système et la coordination, via un service téléphonique, entre les demandes des utilisateurs et la disponibilité des chauffeurs. La Centrale est prise en charge par la Commune, généralement le CPAS ou le service social. Afin de vous aider à créer une Centrale des Moins Mobiles dans votre commune, Taxistop a mis au point différents outils (programme de réservation, matériel de promotion et d'utilisation) et a contracté toutes les assurances nécessaires pour faciliter la mise en œuvre du service.

JETTE ET UCCLE : DEUX CENTRALES ACTIVES !

Jette a démarré sa centrale en 2008 et Uccle s'est lancé dans l'aventure en septembre 2014.

Isabelle Charlier, responsable de la CMM d'Uccle se dit ravie de l'expérience. « Le service a commencé en septembre 2014, en six mois nous avons une cinquantaine d'affiliés et 11 chauffeurs bénévoles. Nous avons organisé un drink fin janvier avec les chauffeurs, qui ne se connaissaient pas, mais avaient entendu parler de l'un et de l'autre par affiliés interposés. Ce drink a aussi été l'occasion d'échanger leur expérience, et de constater que ce service était tout aussi bénéfique pour les bénévoles, que pour les affiliés.

Ce contact avec des personnes moins mobiles et isolées a également permis de les aider au-delà du transport et de leur proposer d'autres services de l'action sociale, aide familiale, repas à domicile, visite d'une assistante sociale...

Nous avons beaucoup d'échos positifs des affiliés, et des affinités se créent avec les chauffeurs. Dernièrement un de nos chauffeurs a été invité au resto par un affilié, pour tous ses bons et loyaux services ! »



Intéressé par une Centrale des Moins Mobiles pour les seniors de votre commune ?

Plus d'infos : www.centralesdesmoinsmobiles.be ou contactez Sandrine Vokaer au 02/227.93.07 ou svo@taxistop.be



“ QUAND BRUXELLES S'EXPORTE LE TEMPS D'UNE VISITE À STRASBOURG ”

En septembre 2014, Bruxelles Mobilité en partenariat avec l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale conviait les conseillers en mobilité des communes bruxelloises à un voyage d'études à Strasbourg. Au total, pas moins de 40 participants issus de 17 communes et de l'administration régionale ont pris part dès le dimanche après-midi à ce partage de bonnes pratiques. Le thème central du voyage était « l'usage de l'espace public dans la ville » et fut l'occasion d'étudier la politique de mobilité développée par la Communauté Urbaine de Strasbourg. Un focus particulier fut apporté sur les politiques piétonnes, cycliste et de transport en commun initiées durant les 25 dernières années sur le territoire strasbourgeois.



Le voyage en train s'est effectué dans l'après-midi du dimanche 28 septembre pour une arrivée en début de soirée dans le centre de Strasbourg. Premier constat du groupe, le quartier central de la gare constitue un véritable pôle multimodal intégré dans l'espace urbain. En plus du ferroviaire, différents modes de transport en commun, souterrains ou de surface, tels que bus ou tram côtoient automobilistes, cyclistes et piétons sur cette place centrale de l'eurométropole. De ce point central débute un large espace tantôt dédié aux cyclistes et piétons avec une zone piétonne appelée magistrale, tantôt partagé avec les transports en commun et spécialement le tram.

LE PROJET DE TRAM AU CENTRE DE LA REQUALIFICATION URBAINE

La journée du lundi fut consacrée à un focus sur la politique de mobilité. Le groupe a, pour ce faire, été accueilli dans les locaux de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) pour une introduction générale par la Direction générale de la Mobilité et un exposé sur la politique 'modes actifs'. Les changements en matière de mobilité furent initiés en 1989 par Catherine Trauttmann, alors maire de Strasbourg, qui avait pour objectif de rendre aux habitants une ville plus agréable dans laquelle une alternative à la voiture était proposée. Ce changement fut matérialisé par l'introduction en 1994 du tram qui modifia en

profondeur le paysage urbain de l'agglomération strasbourgeoise. En parallèle, des mesures fortes ont été introduites comme l'interdiction du trafic de transit dans le centre-ville, la création de zones piétonnes dans ce même centre, un plan de stationnement modifié avec la création de parkings souterrains pour les riverains et de parking relais aux extrémités de la ville et enfin un réseau cyclable largement mis en œuvre.

L'une des volontés affichées politiquement était une requalification de l'espace urbain dans le but de faire revenir les habitants dans le centre-ville via une qualité de vie qui s'était perdue au fil des décennies. Pour ce faire, le tram a été placé en site propre sur tout le territoire (voir encadré). Des boucles de circulation ont été mises en place et l'interdiction de rejoindre le centre en voiture a réduit considérablement la pression automobile. A l'époque ces changements radicaux n'ont pas été épargnés par la résistance de la part des citoyens et notamment des commerçants. L'idée même de l'introduction d'un tram en surface était largement critiquée, mais l'apparition des premières lignes de tram a calmé les critiques puisque la ligne A a permis de remplacer un axe automobile où transitaient plus de 20.000 véhicules tandis que la ligne B partant de la place Klebber désormais entièrement piétonnisée remplaçait un trafic de plus de 40.000 véhicules par jour. Les abords des sites propres ont également été aménagés progressivement avec



des couloirs verdurisés. Les commerces ont fortement souffert lors des travaux d'aménagement. Il a fallu attendre une vingtaine d'années pour contenter entièrement ceux-ci. L'offre commerciale s'est progressivement modifiée avec la perte de commerces de proximité spécialisés.

DES ESPACES LIBÉRÉS AU PROFIT DES CYCLISTES ET DES PIÉTONS

Dans le même temps, le vélo se développe fortement notamment dans le centre-ville désormais libéré de la voiture. Un maillage de plus en plus dense de pistes cyclables a été mis en œuvre pour atteindre 560 km d'itinéraires cyclables aujourd'hui. En 2010, Strasbourg adopte le système de vélos partagés. L'objectif de ce service est d'ancrer dans la pratique un usage régulier du vélo. De plus, de nombreux parkings

TRAMWAY À STRASBOURG :

- 55,5 km de longueur commerciale
- 6 lignes maillées
- 69 stations
- 300 000 voyageurs quotidiens

vélo ont également été construits pour favoriser la pratique du vélo. Ces nouvelles mesures ont permis d'inverser la tendance des années 90 qui voyait l'usage du vélo diminuer (de 8% à 6% de part modale entre 1988 et 1997), pour revenir aujourd'hui à 8% du total des déplacements. L'objectif clairement affiché pour 2025 est de passer à 16%. (voir encadré)

Strasbourg a également adopté un plan piéton 2011-2025 composé de 10 axes prioritaires. Dans cette réflexion, une analyse des conflits piétons-cyclistes est développée. Ce plan s'inscrit dans le développement logique des modes doux. Il fait suite à une enquête Ménages

réalisée en 2009 qui révèle qu'un déplacement sur trois se fait à pied dans l'agglomération (33 à 34% de part modale). Dans le centre, il atteint même plus d'un déplacement sur deux. Après avoir fait la part belle au tram dans les années 90, au vélo dans les années 2000, il était donc impératif de se pencher sur ce mode de déplacement dit doux (voir encadré). D'autant qu'une telle pratique ne présente que des bénéfices en matière de santé mais aussi d'environnement puisqu'elle contribue à l'amélioration de la qualité sociale et ne nécessite pas de lourds investissements financiers. L'ambition est d'accroître la part de la marche, mode de déplacement le plus performant connu en milieu urbain pour des trajets inférieurs à 1km. D'ici à 2025, Strasbourg désire augmenter de 10% la part modale de la marche pour les déplacements de moins d'un km (passer de 62 à 72%) et pour les déplacements entre 1 à 2km, d'augmenter la marche pour arriver à 23% (au lieu de 18 actuellement). Or, l'enquête a montré qu'en périphérie, un déplacement sur cinq de moins d'un kilomètre continue de s'effectuer en voiture.

Pour atteindre ces objectifs, le plan piéton a dès lors été décliné en 10 actions prioritaires notamment la promotion de la marche (avec la diffusion de cartes de la ville exprimées en temps-piétons, la mise en évidence des circuits attractifs pour les piétons, etc.), la volonté d'accorder plus de place aux piétons, la constitution d'une trame de voies publiques favorables à la marche, la création d'un réseau piéton modèle reliant les différents quartiers, susceptible de devenir une référence pour le développement de la marche dans la ville. Il prévoit également la généralisation des Pédibus dans les écoles primaires publiques. Le plan prévoit des actions spécifiques visant à désamorcer les conflits piétons/vélos. Dans les années 90, les cyclistes étaient maintenus sur les trottoirs mais avec la diminution de la pression automobile et la progressive mise en œuvre des zones 30, les cyclistes reprennent progressivement du terrain sur la chaussée et dans les lieux qui ne le permettent pas, il faut dès lors développer des espaces mixtes. D'autant qu'avec le doublement programmé de la part modale du vélo, les conflits doivent être le plus possible

évités d'où la nécessité de faire évoluer les aménagements cyclables. Pour ce faire, la ville prévoit l'ouverture d'un Réseau Express Vélo, avec des voies réservées aux vélos, libérées au maximum d'obstacles et permettant de circuler à deux de front. Sur ces itinéraires, les cyclistes les plus rapides pourront parcourir aisément de longues distances à travers la ville sans être gênés par les piétons et sans les gêner... tout en libérant les zones piétonnes du centre.

L'INTÉGRATION DU TRAM DANS L'ESPACE PUBLIC

Le reste de l'après-midi a été consacré à une visite des espaces publics témoins de la mise en œuvre de cette politique. Lors de la visite des quartiers, le groupe a pu voir de grands espaces publics soustraits au stationnement transformés en espaces de jeux et envahis par des enfants de tous âges et des adultes. Le mardi matin, le groupe s'est divisé en deux, pour des visites de terrain. Le premier groupe a découvert le réseau de transport en commun ainsi que les aménagements dédiés au tram et visité le dépôt de la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois). Cette matinée de découverte a permis aux conseillers en mobilité de visualiser l'intégration du tram au sein de l'espace urbain. La cohabitation avec les piétons dans les espaces partagés ou les zones de rencontre se déroule sans heurts. Le tram y roule plus lentement et les infrastructures sont à niveau. Peu d'accidents sont à relever. Les traversées piétonnes ne sont cependant pas marquées et dans les aiguillages, des aménagements

LE PIÉTON À STRASBOURG :

- 532 000 déplacements piétons quotidiens
- 1 déplacement sur 3 de ces résidents est ainsi effectué exclusivement à pied,
- 1 déplacement sur 2 (52 %) pour les résidents du centre-ville,
- 310 000 vélos chez les particuliers

STRASBOURG À VÉLO :

- 560 km d'itinéraires cyclables
- 4 400 Vélhop disponibles
- 360 rues à sens unique équipées d'un double sens cyclable
- 19 000 arceaux de stationnement
- 310 000 vélos chez les particuliers

«Même si le fonctionnement politique et budgétaire est différent, cela m'a permis d'avoir une vue tout à fait extérieure des aménagements que l'on pourrait répéter chez nous. J'ai aussi beaucoup apprécié le fait d'avoir du temps à passer avec mes collègues Cema, chose impossible en temps normal.»



minéraux déterminent les zones qui ne peuvent être fréquentées par les piétons. Sur les tronçons en site propre, l'infrastructure est quant à elle surélevée et verdurisée.

STRASBOURG, VILLE CYCLABLE

Le second groupe a quant à lui découvert le réseau cyclable (voir encadré) avec des visites des parkings vélo notamment celui de l'administration de la CUS. Cet aménagement récent et très apprécié offre un accès sécurisé et de qualité permettant d'accueillir une centaine de vélos. Dans le centre-ville, des parkings vélos surveillés, couverts et gratuits de grande capacité sont proposés y compris au niveau de la gare. En surface, de nombreux emplacements voitures sont désormais dédiés à du stationnement vélo. Le service de location de vélo (Vélhop) est populaire. Il permet de la location à courte durée mais surtout de la location à plus longue durée (allant de 1 jour à un an). L'objectif est de permettre aux citoyens de tester le vélo dans la ville pendant quelques jours/semaines avant d'ensuite acheter son propre vélo. Malheureusement, le faible coût de la location amène les citoyens à relouer les vélos pour de très longues périodes. Ceci ne permet pas facilement à de nouveaux utilisateurs non encore adeptes du vélo de pouvoir à leur tour tester le système. Dans le centre-ville, les

cyclistes sont très nombreux et doivent régulièrement partager l'espace avec les piétons sur des espaces partagés. Dès lors, la CUS privilégie la mise en zone 30 de ces voiries situées proches de l'hyper centre afin de permettre aux cyclistes de rouler en chaussée de façon sécurisée et de rendre plus d'espace aux piétons très nombreux dans l'hyper centre. A un endroit bien particulier dans la ville afin de ne pas mélanger cyclistes et piétons sur un même itinéraire très encombré, il a été décidé d'interdire aux cyclistes l'accès à cette voirie et en contrepartie de proposer aux cyclistes un itinéraire parallèle qui leur est réservé. Les aménagements séparés extérieurs à l'hyper centre sont nombreux et de qualité. L'essentiel des traversées sur la voirie sont prévues sans bordures. L'ensemble des localités entourant Strasbourg sont renseignées avec du balisage vélo spécifique. Ces deux heures de balade à vélo ont permis au groupe de passer en revue l'ensemble des aménagements réalisés dédiés à ce mode de transport et d'avoir un aperçu des projets à venir.

LE COURAGE POLITIQUE COMME MOTEUR DU CHANGEMENT

Ce voyage d'étude s'inscrivait pleinement dans les politiques soutenues par la Région et les communes bruxelloises : prise en compte des modes

«Réflexions très intéressantes en ce qui concerne la relation piéton/tram dans les piétonniers, la gestion des réactions des commerçants lors des chantiers, l'élaboration d'un véritable projet de ville ...»

actifs, PAVE bruxellois, principes du GO 10, etc. il fut donc une excellente occasion de confronter les approches françaises et bruxelloises en la matière et d'enrichir les connaissances mutuelles. Bien que la communauté urbaine strasbourgeoise ne soit pas organisée de la même manière que la Région de Bruxelles Capitale notamment au niveau de la politique en matière de mobilité, les enseignements tout au long de ce voyage furent nombreux. Beaucoup de participants ont évidemment salué le courage politique ainsi que la cohérence dans la politique de mobilité depuis 25 ans. Le partage de l'espace public qui fait la part belle aux modes doux et transports en commun en a inspiré plus d'un. De plus, ce moment privilégié a permis aux conseillers en mobilité de réseauter entre eux ainsi que de partager leurs expériences et points de vue face aux problématiques quotidiennes en matière de mobilité. Au terme de ces trois jours de visite, l'entièreté des conseillers a insisté sur l'importance de ce type d'initiative et plaide pour que d'autres voyages et partages d'expériences soient organisés dans les prochaines années. Du côté de la Région, l'idée fait son chemin ... à suivre.

Virginie RANDAXHE
Association de la Ville
et des Communes de la Région de
Bruxelles-Capitale
Virginie.Randaxhe@avcb-vsgb.be

Plus d'informations sur la politique de mobilité à Strasbourg :
www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures

“ KIT DE SURVIE EN COMMUNICATION POUR LES CONSEILLERS EN MOBILITÉ ”

De juin à décembre 2014, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale organisait, en collaboration avec Bruxelles Mobilité, un cycle de formation à la communication. Cette formation, déclinée en trois modules distincts mais complémentaires, était spécifiquement destinée aux conseillers en mobilité communaux et abordait trois thèmes centraux : la communication, la participation et l'animation de réunions avec un intérêt pour la résolution de conflits. L'objectif poursuivi sur l'ensemble du cycle était d'apporter aux participants des compétences complémentaires pratiques en vue d'améliorer la communication autour de projets communaux de mobilité et favoriser la compréhension mutuelle des uns (Cema, services communication communaux) et des autres (Région).

Cette initiative faisait suite à une demande formulée par plusieurs communes dans le cadre de différentes évaluations, qui estimaient ne pas disposer des connaissances et outils nécessaires pour assurer une communication optimale sur les projets mobilité de leur commune. Il arrive aux pouvoirs publics locaux de postposer certains projets ou certaines décisions en matière de mobilité de peur des réactions négatives des citoyens. Or, la résolution globale de problèmes de mobilité passe bien souvent par l'échelon local et par des prises de décisions parfois difficiles. S'il est bien expliqué et argumenté et que la commune développe une communication efficace, tout projet de mobilité peut susciter la compréhension.

UNE BONNE COMMUNICATION AU NIVEAU LOCAL

Pour chaque module, des formateurs et orateurs experts dans la matière traitée ont été conviés à animer les journées. Le premier volet était consacré à la communication et à l'élaboration d'un plan de communication. Outre les aspects théoriques d'un plan de communication développés par Camille Thiry de Bruxelles Mobilité, le propos de la matinée s'est concentré sur le développement d'un argumentaire efficace en matière de mobilité par Etienne Doyen, du bureau d'études Traject. L'après-midi a permis aux participants, grâce aux précieux conseils de Damien

de Koninck, consultant en agence de communication, de découvrir différents outils que les communes peuvent développer facilement, rapidement et à moindre coût.

Cathy Libois, conseillère en mobilité à la commune d'Evere, estime que cette première journée de formation a été particulièrement bénéfique : « Ce sont plutôt les bonnes pratiques et les tuyaux fournis que je retiendrais, comme par exemple limiter le nombre de flyers commandés, multiplier les canaux de diffusion, organiser de petits concours, ne pas demander trop de changements en une seule fois sinon les citoyens s'y perdent, répéter les informations le plus souvent possible... Vu que nous

ne disposons plus d'infographiste pour le moment à l'administration communale, je miserai désormais sur le magazine communal et le site web de la commune, ainsi que de l'opportunité qu'offrent la Semaine de la Mobilité et la journée sans voiture pour communiquer sur les différents projets. La formation était assez complète. Le fait de travailler au sein d'une administration ne permet pas d'utiliser toute une série d'outils. Je pense que ces formations sont là aussi pour nous permettre d'être imaginatifs et de travailler au mieux avec les moyens dont nous disposons ».

LA PARTICIPATION CITOYENNE, UN ASPECT À NE PAS NÉGLIGER

Le deuxième module était quant à lui axé sur la participation citoyenne et animé par Daniel Mignolet, de l'asbl Habitat et Participation. Les projets mobilité rencontrent souvent un taux de participation citoyenne important car mobilisateurs. Cependant, il n'est pas toujours aisé de co-construire un projet dans le temps avec des publics d'horizons variés et aux intérêts divers. Cette journée avait pour but de fournir aux participants, via des exemples et des mises en pratiques d'outils de participation, une série de pistes afin de mieux appréhender ce volet de la gestion de projets parfois négligé.

Karin Opdekamp, conseillère en mobilité de la commune de Berchem-Sainte-Agathe, a été particulièrement intéressée par cette deuxième journée de formation : « En tant que conseiller en mobilité, nous sommes régulièrement confrontés à gérer des projets de mobilité qui ont des conséquences directes sur nos riverains. L'acceptation d'un changement de sens de circulation ou de nouvel aménagement de l'espace public, par exemple, est d'autant plus favorisée si, grâce à la participation citoyenne, les habitants portent avec la

Commune une partie de la responsabilité du projet. En effet, informer les riverains de décisions prises de manière unilatérale par la Commune (sans passer au préalable par une phase de participation) peut s'avérer tâche ardue avec, parfois, un aboutissement final incertain ».

Ce qu'elle retire de ce module sont avant tout les exemples pratiques qui permettent l'animation de réunions avec des citoyens. L'un des outils proposés à cette occasion et directement testé par

les participants était celui de photolangage qui permet l'analyse et l'expression face à une réalité. Il s'agit de permettre une première approche plus «émotionnelle» et globale d'une problématique, de manière individuelle et collective'. « A la fin de la journée de formation, nous avons été répartis en petits groupes afin de participer à un atelier. Chaque personne devait choisir une image parmi un lot de photographies en noir et blanc représentant divers objets, personnages, paysages... Ensuite, au sein de chacun des



1/ « Vademecum et monitoring des actions et processus participatifs dans la Commune d'Anderlecht 2013 – p.54 »



groupes, la photo la plus emblématique devait être choisie pour représenter une situation (ici, la consigne était de désigner l'image qui représentait le mieux la mobilité). Nous nous sommes rapidement pris au jeu. Cet exercice m'a montré comment établir un dialogue et des échanges entre des personnes très différentes et qui ne se connaissent pas. Aussi, je ne manquerai certainement pas de réutiliser et remettre en scène cet exercice à la Commune, préalablement à une réunion car il permettra assurément à chaque personne de trouver sa place dans un groupe et de pouvoir s'exprimer ».

Christian Van de Velde de Bruxelles Mobilité, complète « Dans le cadre de la communication stricto sensu, j'avais particulièrement apprécié la mise en lumière des processus psychologiques de sensibilisation qui permettent de mieux comprendre les différents types d'interlocuteurs et de mieux adapter le discours par rapport à chacun. Dans le cadre d'ateliers participatifs, les techniques pour lancer un débat me seront fort utiles. »

LA GESTION DES ANTAGONISTES

La dernière session venait compléter le cycle en abordant l'animation de réunions publiques et la gestion à cette

«La communication est un élément-clé si on veut améliorer les problématiques de mobilité au niveau régional»

occasion des opposants à un projet. La formation animée par l'asbl Formeville a envisagé plus spécifiquement le recadrage, l'écoute active et la gestion des émotions. Outre certains aspects théoriques, ce module était également axé sur la pratique avec des partages de vécus et des exercices favorisant la cohésion d'un groupe.

Benjamin Tillière, conseiller mobilité à Watermael-Boitsfort considère que « L'intérêt de ce type de formation est la manière dont elle se déroule : sous forme de théorie mise en pratique avec des mises en situation fictives (« jeux de rôle ») entre les participants. Ceux-ci se retrouvent acteurs entre eux et avec leurs expériences respectives en fonction de leur profil professionnel. Le fait de faire des mises en situation (en pratique) pour l'écoute active comme on l'a fait permet de reproduire ces techniques dans des situations quotidiennes au travail (que ça soit au guichet

ou au téléphone avec une personne qui vient se plaindre) ou lors de réunions diverses ».

« Le dernier module de la formation était très intéressant, ajoute Philippe Libert, Cema de Ganshoren, et nous a poussé à nous remettre en question, nous interroger sur notre manière d'analyser les éléments d'un dossier et de les expliquer « objectivement » et de manière pas trop technique ou arrêtée au grand public ».

QU'EN DISENT LES FORMATEURS ?

Du côté des formateurs experts, les impressions à l'issue des modules de formation sont toutes aussi positives. L'occasion de favoriser le partage d'expériences et de développer l'expertise des participants ont été motifs à accepter d'intervenir en tant qu'experts. Pour Etienne Doyen qui est intervenu lors de la première journée de formation consacrée à la communication, il s'agissait « d'une opportunité de transmettre aux Cema une attitude de communication. L'empathie envers les habitants et les usagers des communes est un défi permanent, une posture qu'on peut travailler chaque jour pour mieux communiquer. Les conseillers en mobilité ont des journées chargées, et en général peu de ressources



« ... la résolution globale de problèmes de mobilité passe bien souvent par l'échelon local et par des prises de décisions parfois difficiles. S'il est bien expliqué et argumenté et que la commune développe une communication efficace, tout projet de mobilité peut susciter la compréhension. »

pour bien communiquer. J'avais donc envie de leur transmettre une attitude et des outils simples qu'ils puissent mettre en œuvre dans leur pratiques sans être des experts en communication ». Par ailleurs, il note « les participants étaient ouverts à un renouveau de la communication dans leurs communes. Ils ont relevé que le changement d'attitude s'opère graduellement chez une personne, et également qu'il est important de distinguer information de communication : informer est unilatéral, communiquer suppose un échange entre deux interlocuteurs ».

Damien De Koninck qui intervenait durant l'après-midi de la première journée de formation estime que « la formation correspondait à un réel besoin. J'ai ressenti un profond intérêt et une envie que ces aspects soient pris en compte comme étant prioritaires par les différents chefs d'équipes/services dans les différentes communes. »

Pour Daniel Mignolet, orateur spécialiste de la participation, la journée de formation était pour lui une sorte de challenge à relever : « Je savais dès la préparation que je me trouverais face à un groupe dont la culture participative serait soit faible, soit carrément ignorée ou considérée comme

inutile. C'était donc une sorte de défi, la taille du groupe, la diversité des situations professionnelles des participants, etc. Si au moins une dimension de la participation citoyenne a fait impact, c'est motivant ». Pour le reste, il estime que le thème de la participation était nécessaire à aborder puisque « Si l'on considère que les conseillers œuvrent pour les usagers, la participation des usagers, leur expertise en tant que telle apparaît indispensable. D'autant plus, que quels que soient les aménagements urbanistiques mis en œuvre, ce sont les usagers qui devront se les approprier ! Ce qui ne se décrète pas. Associer les usagers, c'est également les remettre dans leur rôle, à savoir coproduire la vie de leur cité et porter avec les autorités, la responsabilité de leurs analyses et leurs effets sur leur environnement. Cette dimension s'est inscrite au niveau des participants comme une sorte de « dissonance cognitive » : découvrir que la participation ne se limite pas à la collecte de quelques avis épars. La participation citoyenne a une dimension politique, de processus, de techniques. Je pense que la formation a bousculé pas mal de croyances et donc les résistances classiques se sont exprimées. »

Martial Delcourt, formateur en gestion de conflits et animations de réunions, a également appréhendé la journée

comme un challenge et ajoute « d'expérience, faire face à un groupe, même bienveillant, est une position potentiellement stressante. Disposer d'outils permettant de gérer des situations difficiles liées aux circonstances est essentiel, aussi bien d'un point de vue de l'efficacité professionnelle, que pour le bien-être personnel ».

Au final, le but recherché par ce cycle de formations était comme Damien De Koninck le confirme que les participants prennent conscience que « la communication est un élément-clé si on veut améliorer les problématiques de mobilité au niveau régional ». Les participants sont ressortis de ces trois jours de formation avec des outils et des techniques qui rendront leur travail au quotidien plus aisé. Philippe Libert, Cema de Ganshoren conclut par « les formations reçues me permettent de conseiller le Collège échevinal sur la manière et le moment de communiquer ».

Virginie RANDAXHE

Association de la Ville et des
Communes de la Région de
Bruxelles-Capitale

Virginie.Randaxhe@avcb-vsgb.be



**“ LAMILO, LE CENTRE DE
DISTRIBUTION URBAINE
FÊTE SA PREMIÈRE ANNÉE
D’EXISTENCE ”**

Nous vous présentions le projet LaMiLo dans le numéro 41 du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière. Ce projet européen avait pour but à Bruxelles de lancer un centre de distribution urbaine (CDU) afin de proposer une solution concrète au problème du transport de marchandises non-optimisé, qui représente environ 45% des marchandises mais 80% des déplacements.

Pendant six mois, les marchandises ont été regroupées dans un entrepôt au Centre TIR, propriété du Port de Bruxelles, avant d'être dispatchées dans des véhicules moins polluants, réalisant des tournées plus petites et mieux organisées. Géré par l'entreprise CityDepot, le centre de distribution urbaine a engrangé les succès et poursuit maintenant ses activités sans le soutien financier de la Région et de l'Europe (au travers du programme Interreg IV B).

QUEL BILAN POUR LE PROJET PILOTE ?

LA CLÉ DU SUCCÈS, UNE APPROCHE COLLABORATIVE

La création d'un CDU en Région de Bruxelles Capitale avait déjà été envisagée il y a presque 20 ans sans avoir jamais été concrétisée. A l'étranger, la solution avait démontré son potentiel sur le plan environnemental mais n'avait que rarement passé le cap de la rentabilité. Lancer un CDU à Bruxelles représentait donc à la fois une évidence en raison des problèmes de mobilité auxquels fait face la Région mais aussi une gageure si l'on regarde le peu de contraintes mises en œuvre jusqu'ici par les autorités. En dehors de la zone piétonne et des différences pouvant exister entre les 19 réglementations communales, aucune restriction quant aux horaires de livraison ou à la taille et au poids des véhicules de livraison n'a par exemple été mise en œuvre. Ce qui a fait la force de ce projet c'est d'une part d'arriver à un moment opportun avec un réel intérêt du monde du transport pour

ce type de solutions, et d'autre part l'approche collaborative avec laquelle il a été mené.

En rejetant une approche top-down au profit d'un partage d'expérience et d'expertise, Bruxelles Mobilité s'est entourée d'acteurs de terrain, représentant les différentes parties prenantes. Le premier élément a été le choix de la collaboration avec CityDepot, qui gère depuis 2012 un CDU à Hasselt. En travaillant avec un acteur privé qui possédait un business model, une solution informatique, une expérience et des contacts avec des transporteurs et des représentants des commerçants, Bruxelles Mobilité a réduit les coûts nécessaires au lancement d'un CDU pour Bruxelles tout en acquérant un savoir-faire pratique qui n'existait pas en interne. Lors de la phase préparatoire et de la mise en œuvre du projet pilote, une collaboration fructueuse s'est également mise en place avec Atrium, la Ville de Bruxelles, impulse.brussels, Comeos, Beci et l'UCM notamment.

SIX MOIS D'EXTENSION CONTINUE

Le CDU n'a cessé de prendre de l'ampleur tout au long du projet pilote, tant du point de vue de la zone géographique que du nombre de transporteurs impliqués ou des volumes traités. Au lancement du projet pilote en septembre 2014, le CDU desservait le Pentagone, Schaerbeek et Etterbeek. Après un agrandissement progressif, CityDepot livre maintenant toute la Région. De même, alors que seuls deux transporteurs avaient choisi de soustraire le dernier kilomètre à CityDepot au départ, ils sont maintenant neuf à faire confiance à l'entreprise, la grande majorité d'entre eux confiant tous leurs volumes pour Bruxelles. Le fait qu'aucun d'entre eux n'ait choisi de ne plus utiliser le CDU démontre que celui-ci fournit un service de qualité à un prix compétitif, malgré la rupture de charge supplémentaire. Les enquêtes réalisées auprès





de ces transporteurs montrent ainsi que leurs coûts ont diminué ou sont restés les mêmes en utilisant le CDU avec une plus grande facilité à livrer les marchandises. Dans certains cas, le type de véhicule utilisé pour se rendre à Bruxelles et pour parcourir les derniers kilomètres ainsi que le taux de chargement ont été optimisés, ce qui a permis de diminuer l'impact du transport de ces marchandises sur la mobilité et l'environnement au-delà de la consolidation des volumes à Bruxelles.

UN RÉEL IMPACT SUR LA MOBILITÉ ET L'ENVIRONNEMENT

Une première évaluation menée en février-mars 2015 a démontré que le CDU avait réduit significativement les kilomètres parcourus : 21% de moins en ville et 48% de moins depuis l'entrepôt du transporteur client du CDU. Ceci s'explique par le fait que certains transporteurs venant de loin ont pu grouper les marchandises dans un seul poids lourd au lieu d'utiliser plusieurs véhicules plus petits dans la mesure où ils n'ont plus à circuler en centre-ville. La réduction des kilomètres en ville s'explique quant à elle par la réduction du nombre de tournées (-48%) et un meilleur taux de chargement des véhicules (14,98 éléments livrés ou enlevés par tournée contre 8,37

auparavant) également influencé par la reprise de marchandises et de déchets d'emballage qui permettent de rarement rouler à vide dans Bruxelles. Ceci participe d'une plus grande densité des points de livraison et donc d'un plus faible nombre de kilomètres à parcourir entre chaque livraison. Le second élément essentiel est une autre forme de densité, celle du nombre de marchandises livrées à un endroit. Malgré les opportunités limitées de consolidation, dans la mesure où seuls sept transporteurs étaient clients au moment de l'évaluation, le CDU a réduit de 6,3% le nombre de livraisons nécessaires pour le même volume de marchandises. C'est cette double densité qui a permis, pour ces flux spécifiques, de réduire sensiblement le nombre de véhicules de livraison nécessaire en ville, mais aussi sur les autoroutes belges.

La réduction du nombre de kilomètres combinée à l'utilisation de véhicules moins polluants car plus petits et roulant au gaz naturel ou avec une motorisation plus récente a permis d'obtenir des gains significatifs sur les émissions de polluants. Si l'on compare la situation en ville avant et après pour ces flux spécifiques, le CO₂ a diminué de 13%, les particules fines de 22%, tout comme le NO_x.

En augmentant la double densité et en utilisant des véhicules plus propres comme des vélos cargos, l'impact pourrait être encore supérieur. Toutefois, il faut pour cela encore accroître les volumes et l'adhésion des transporteurs et des commerçants.

DU PROJET PILOTE À L'ÉTABLISSEMENT D'UN CDU PÉRENNE

Les six mois de phase test, de septembre 2014 à mars 2015, ont débouché sur la poursuite de l'activité sans soutien financier de la Région et de l'Europe. Cette décision signifie que l'ensemble des indicateurs sont au vert. De nouveaux défis attendent maintenant CityDepot.

DÉVELOPPER LES SERVICES AUX COMMERÇANTS

Depuis le début, une série de services comme la reprise des déchets d'emballage, l'envoi de paquets, le stockage sont proposés aux commerçants. Ceci permet à la fois de maximiser la rentabilité du CDU et d'offrir bien plus qu'une simple livraison. CityDepot s'est d'abord concentré sur les transporteurs, pour obtenir un volume de base avant d'attaquer le démarchage des commerçants. En raison du contexte économique,



nombre d'entre eux admettent voir un réel intérêt dans le système mais disent ne pas pouvoir se le permettre. Cependant, les éléments les plus difficiles à vaincre restent d'une part la réticence au changement et d'autre part le fait que la plupart d'entre eux sont satisfaits de leur mode de fonctionnement actuel qui, vu globalement, présente pourtant nombre d'inconvénients. Faciliter le changement de comportement suppose donc un élément déclencheur comme une réelle insatisfaction ou un changement important tel que des travaux ou des modifications importantes des réglementations dans le quartier en question. À cet égard, la piétonisation des boulevards du centre offre une perspective intéressante.

TOUCHER DE NOUVELLES FILIÈRES

Le CDU capte d'ores et déjà des volumes à destination de secteurs très différents tels que des petits commerces, l'HORECA, des hôpitaux, des bureaux ou des grossistes. Les flux de marchandises ne concernent en effet pas que les commerces. L'un des objectifs est par exemple de proposer des solutions adaptées aux entreprises de services ou aux administrations qui représentent une part non négligeable des flux en Région bruxelloise. Ceci s'inscrit parfaitement dans la politique régionale et pourrait constituer l'un des débouchés à la mise en œuvre de plans de livraison d'entreprise, qui est l'une des actions du Plan Stratégique pour le Transport de Marchandises et vise à optimiser les livraisons reçues par une entreprise ou une administration

afin d'en réduire l'impact sur la ville et sur le budget de l'entité en question. Deux projets pilotes ont déjà été menés avec Bruxelles Mobilité et le Centre de Recherches Routières.

Le CDU a été lancé à Bruxelles grâce au projet européen LaMiLo dans le cadre du programme Interreg IV B Europe du Nord-Ouest. Trois autres projets pilotes ont été développés et poursuivent également leur activité. Le cas de l'arrondissement de Camden, à Londres, qui a optimisé les livraisons à destination de l'administration grâce à un CDU, est particulièrement intéressant.

PLUS D'INFORMATION SUR TOUS LES RÉSULTATS DU PROJET LAMILO SUR:

<http://knowledgehub.lamiloproject.eu/>

IMPACT EN VILLE	IMPACT SUR LA CHAÎNE
-21% DE KM	-48% DE KM
-13% DE CO ₂	-13% DE CO ₂
-22% DE PM	-10% DE PM
-22% DE NO _x	-24% DE NO _x

LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES
TAUX DE CHARGEMENT 84,4%
RETOUR À VIDE 8,2%
FIABILITÉ 98,6%
65% DE COLIS ET 35% DE PALETTES

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Noel Charlotte	Rue Van Lint 6	1070 Anderlecht	02/558.09.27	02/520.20.91	cnoel@anderlecht.brussels
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 30	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.brussels
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
Cloetens Johan	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	jcloetens@@woluwe1150.irisnet.be



ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

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

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

Nom.....
 Prénom.....
 E-mail.....

BON À REnvoyer à la Cellule MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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