

# Le Moniteur de la Mobilité

Trimestriel | n°2 | août 2007 | gratuit

**EN COUVERTURE**

**Le plan taxis bruxellois passé  
au crible**

**ÇA BOUGE DANS LA RÉGION**

L'AED, une organisation... en mouvement !

« BicyCity », une première édition triomphale.

Les seniors mobiles en toute sécurité.

L'observatoire zones 30

Watermael-Boitsfort: PCM et ligne 17, entre rêve et réalité

**LÉGISLATION**

Modifications du code de la route: et ça continue encore et encore...

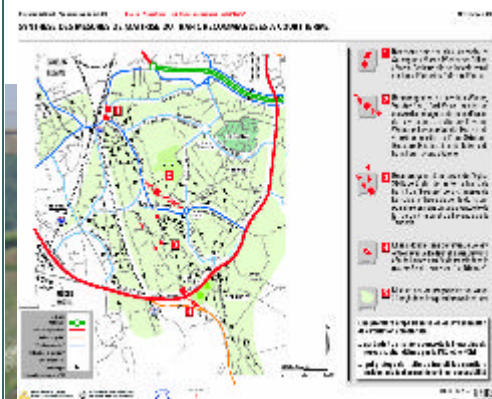
**ETUDES**

« Signaler moins... mais mieux !  
L'impact des transports en commun gratuits sur les navetteurs.

# SOMMAIRE

Éditorial.....	p.3
Le taxi bruxellois - version 2.1.....	p.4
Signaler moins mais mieux.....	p.8
L'AED, une organisation... en mouvement !.....	p.11
Modification du code de la route: et ça continue encore et encore.....	p.15
Pyblik.....	p.18
Bicycity, une première édition triomphale.....	p.19
Du PCM à la ligne 17: entre rêve et réalité.....	p.21

L' Observatoire Zones 30 de l'AED.....	p.23
L'impact des transports en commun gratuits et l'influence possible sur les navetteurs à Bruxelles.....	p.25
Les seniors mobiles en toute sécurité en Région de Bruxelles-Capitale.....	p.28
Le carnet d'adresses.....	p.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**

**N° 2007/02 — août 2007**

**Direction :** Thierry Duquenne — Marc Thoulen

**Rédaction :** Myriam Brackelaire, Erik Caelen, Patricia Courange, Mathieu De Backer, Dirk Dufour, Cathy Macharis, Jean-Michel Reniers, Chantal Roland, Thierry Steinfort, Camille Thiry, Alix Van Cauwenberghe, Miguel Vertriest

**Traduction :** Liesbeth Vankelecom - Kevin Cuppens

**Coordination :** Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

**Adresse :** Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

<http://www.avcb.be>



# Éditorial

Au moment où nous écrivons ces lignes, les négociations en vue de la formation du nouveau gouvernement sont toujours en cours. Les différends communautaires et la santé financière du trésor public constituent indéniablement des sujets cruciaux. Mais les négociateurs semblent ignorer quelques-uns des grands défis des années à venir: l'encombrement des voiries d'une part et l'insécurité routière d'autre part.

Pourtant, ces matières sensibles nous concernent tous: du piéton au chauffeur de camion, de l'ouvrier au professeur et de l'enfant au grand parent. Tout usager peut être impliqué dans un accident routier et tout le monde connaît malheureusement quelqu'un qui a été victime de la route. Et n'oublions pas les dégâts économiques et environnementaux causés par les embouteillages ...

Il y donc du pain sur la planche pour le futur Ministre de la Mobilité.

Par ailleurs, avant de nous envahir avec des nouvelles réglementations, il serait sage de tout d'abord réfléchir à la réglementation actuelle. Nous insistons dès lors pour que le Ministre autorise la Commission fédérale de la Sécurité routière à continuer ses travaux en vue de la simplification de la réglementation: nettoyer le code de la route, améliorer le code du gestionnaire et adapter les autres réglementations relatives à la police de la circulation routière.

La Rédaction

## En couverture

*Impossible de s'imaginer une métropole comme Bruxelles sans ses taxis. Et pourtant, le taxi y reste largement sous-utilisé : à peine 1% des déplacements. En 2005 le Ministre Pascal Smet a mis en chantier son **Plan taxi**, une réforme ambitieuse et globale avec comme seul but d'augmenter l'utilisation du taxi. Jusqu'à présent, les réformes se sont produites en coulisses, mais les innovations seront bientôt visibles pour tous.*

photo : Yuluka



# Le TAXI bruxellois - version 2.1

## **Taxi : maillon essentiel de la mobilité urbaine**

Le taxi est un mode de déplacement urbain par excellence, qui a sa place dans une politique de mobilité durable. Trop souvent, le taxi bruxellois est perçu comme un service pour touristes, homme d'affaires pressés et nantis. Flexibilité, confort et sécurité sont les atouts essentiels du taxi: un chauffeur qui connaît la ville comme sa poche vous transporte de porte à porte, vous donne un coup de main ou des renseignements, et vous évite tout souci de stationnement. Le taxi convient aussi parfaitement quand on a une jambe dans le plâtre ou un colis encombrant à transporter, quand on veut un transport la nuit pour sortir en boîte, ou aller travailler. Il complète donc l'offre de transport de la STIB dans des situations où cette dernière est peu adaptée ou inexistante.

Le taxi est exploité par le secteur privé (sociétés et indépendants) mais c'est un mode de transport public, puisque tout le monde peut l'utiliser. Celui qui n'a pas de voiture en ville peut être parfaitement mobile en combinant les transports en commun, le vélo, les voitures Cambio et le taxi. Le taxi a donc un bel avenir devant lui, à condition d'évoluer.

Le secteur taxi, dont la rentabilité est précaire, demandait une série de réformes lorsque Pascal Smet devint Ministre de la Mobilité et obtint en même temps la gestion du Taxi, un portefeuille jusqu'alors attribué à un Secrétaire d'Etat. Parmi les problèmes à aborder citons en vrac la congestion croissante du réseau, le non-respect des lois sociales envers les chauffeurs, les abus et la fraude, la pénurie de candidats et la longueur de la formation des chauffeurs (organisée par la Région), la lourdeur des procédures administratives, le déficit d'image et d'attractivité pour le client.

## Un Plan en étapes

- Dès 2004, le Ministre Pascal Smet entreprend un vaste chantier de réforme en profondeur, avec la Direction Taxi de l'AEED et en impliquant le secteur, non seulement via le Comité Consultatif Taxi, mais aussi en organisant des groupes de travail sur différents thèmes.
- Ensuite le Plan Directeur Taxi 2005-2009 voit le jour : un ensemble d'actions très concrètes, avec un seul but : augmenter l'usage du taxi à Bruxelles.
- L'année 2006 est l'année de la réforme du cadre légal, notamment via une nouvelle Ordonnance taxis et un Arrêté d'exécution.
- Les années 2007 et 2008 seront celles de la mise en œuvre des innovations, présentées ci-dessous.

Depuis mi-2006 la Région se fait épauler par une équipe d'experts, travaillant de concert au sein du comité de pilotage du Plan Taxi: Espaces-Mobilités réalise les recherches techniques ; Yuluka se charge de la stratégie de communication avec le secteur et avec le public; sDesign définit la nouvelle visibilité urbaine des taxis.

Le 17 mars 2007, le Ministre, l'Administration et les consultants ont dressé le premier bilan à mi-parcours du Plan Taxi, devant 200 chauffeurs et exploitants rassemblés à l'Autoworld. Malgré des divergences de vue parfois très prononcées, il est évident que le secteur apprécie la prise en main du secteur et ses besoins. Un clip vidéo « UN TAXI POUR BRUXELLES » réalisé avec la participation du secteur et projeté lors de cette séance, valorise le métier et met en avant les bonnes pratiques au sein de la profession. (NB: ce film a été primé pour son originalité au Festival du film d'entreprise d'Anvers, en mai 2007). Vous pouvez le visionner sur [www.taxi.irisnet.be](http://www.taxi.irisnet.be)).

## Les réformes en coulisses

Peu visibles pour le grand public, quelques petites révolutions très concrètes ont déjà eu lieu au sein du secteur. Citons brièvement les plus importantes.

- L'introduction de la carte à puce pour le chauffeur simplifie les démarches administratives et permet un meilleur contrôle du res-

pect des lois sociales.

- La formation des chauffeurs est accélérée et la formation en entreprise sera bientôt possible.
- Une cellule d'accompagnement social a été créée au sein de la Direction Taxi; elle vient en aide aux exploitants et aux chauffeurs en matière de législation sociale. Une brochure et un module de formation ont également été mis au point sur les droits et devoirs en matière sociale.
- Un conseil de discipline sera instauré prochainement, à la demande de la profession ; présidé par un magistrat, il garantira l'impartialité dans l'application des peines en cas de fautes graves.

Autre avancée sur le terrain : à ce jour 34 des 35 sites propres de la STIB sur des voiries **régionales** sont accessibles aux taxis, ce qui permet un précieux gain de temps pour les clients. Pour les sites propres sur les voies communales, les communes doivent marquer leur accord; les négociations sont en cours.

## Tarif petites courses

"Le taxi est trop cher", et "Quand je le prends, je suis stressé de ne pas savoir combien ça va me coûter". Prix trop élevé et trop imprévisible: voilà les grands arguments invoqués par les Bruxellois pour ne pas utiliser le taxi. En fait les non-utilisateurs sont surtout peu au courant du prix réel d'une course taxi (enquête Espaces-Mobilités, 2000) tandis que les utilisateurs sont globalement satisfaits, comme le confirme le baromètre de satisfaction en 2006 (enquête réalisée par Audito).

En même temps, le taxi est très peu utilisé pour des petites courses et rarement hélé en rue, ce qui est autorisé sauf à moins de 100 m d'une station taxi. De leur côté, les chauffeurs trouvent que les petites courses ne rapportent pas assez, malgré le prix de la prise en charge de 2,40 €. Ceci incite certains à refuser les petites courses, pratique tout à fait illégale, alors qu'en ville le potentiel de petits trajets doit être important. Et ce refus des petites courses nuit évidemment à l'image du taxi...

Le Plan Taxi prévoit l'instauration d'un tarif fixe pour les petites courses. Au stade actuel la formule envisagée est de 7 € pour toute course jusqu'à 3 km,

## En couverture

puis le prix au taximètre augmente selon la distance et le temps, comme actuellement. L'objectif est double : augmenter la recette des petites courses pour le chauffeur, et attirer le client par un tarif fixe et connu avant même d'embarquer dans le taxi.

L'effet du tarif fixe sur la recette du chauffeur a été testé, à la demande et avec l'aide du secteur: 5 chauffeurs ont roulé pendant une semaine avec deux taximètres, l'un en fonctionnement normal, l'autre intégrant le tarif petites courses. La comparaison a montré qu'un prix de 7 € était intéressant pour le chauffeur, sans compter les courses supplémentaires que ce tarif pourrait lui apporter. Une étude de marché est en cours actuellement (SONECOM), afin de déterminer l'intérêt de ce nouveau produit pour les utilisateurs et non-utilisateurs actuels.

Le Ministre disposera alors de toutes les données pour prendre une décision.

### Des taxis collectifs

Déjà implanté à l'étranger, le principe du taxi collectif consiste à regrouper des clients qui, sans le savoir, veulent effectuer des trajets proches au même moment. Lors de la réservation téléphonique, le client accepte de partager éventuellement le taxi et de faire un léger détour pour prendre ou déposer d'autres clients, moyennant un prix forfaitaire modique, connu d'avance.

Parmi les transports publics, le taxi collectif est le chaînon manquant entre le réseau de lignes (fixes) de transport public et l'hyper-flexibilité du taxi classique.

A la demande de la Direction Taxi, Espaces-Mobilités a réalisé en 2005-06 une étude de faisabilité visant à définir le type de système de taxis collectifs à instaurer à Bruxelles. Une comparaison internationale de différentes formules a permis d'épingler les plus performantes. L'exemple de Linz (Autriche) a convaincu l'Administration, le cabinet du Ministre et la STIB de l'intérêt d'un service similaire à Bruxelles.

Le système de taxis collectifs envisagé proposera des trajets dans toute la Région, au départ d'un certain nombre de points d'embarquement, avec réservation 30 minutes avant le départ. Un logiciel performant, lié à un GIS et un GPS, regroupera les commandes et attribuera les courses aux taxis dis-

ponibles dans la zone concernée.

Pour le client, il s'agit d'un mode de déplacement inédit qui complètera l'offre de transport public puisqu'il circulera entre minuit et 7 h, chaque nuit, à un prix intermédiaire entre le tarif STIB et le prix de la course de taxi classique. Le vendredi et le samedi les taxis collectifs complèteront le réseau de nuit Noctis en permettant aux clients d'effectuer des trajets plus flexibles et de se faire déposer devant leur porte. Les jeunes, les personnes âgées, les bas revenus et les travailleurs de nuit seront les premiers à en profiter.

En même temps s'ouvre un nouveau marché pour le secteur taxi puisque les chauffeurs pourront effectuer des courses classiques et des courses collectives, selon les appels.

Les études de cas à l'étranger le confirment : les taxis collectifs touchent un nouveau public, qui n'aurait pas utilisé le taxi classique. Taxi collectif signifie plus de courses et donc plus de recettes puisque le chauffeur gagne le prix affiché au taximètre. (La différence entre le prix payé par les clients et le prix affiché au taximètre en fin de course est financée par la Région). En plus, nous affirme-t-on à Linz, les chauffeurs apprécient les courses nocturnes de taxi collectif car les clients posent moins de problèmes, ils exercent un contrôle social mutuel, et il n'y a aucune discussion sur le prix.

Où en est la mise en œuvre ? Deux séances d'information ont rencontré un accueil favorable auprès des centraux téléphoniques et des grands exploitants. Dans les mois qui suivent, un central opérateur sera désigné par la Région et le système mis en place : définition et signalisation des points d'embarquement, mise au point du logiciel de regroupement des courses, affiliation d'exploitants et de chauffeurs, équipement des véhicules, formation des chauffeurs, définition du tarif. L'objectif visé est une mise en œuvre au printemps 2008.

Après la mise en œuvre et un temps de rodage du système de taxis collectifs, il sera envisageable de l'étendre, par exemple en journée dans certaines parties de la Région, voire en dehors de la Région.

### Des taxis plus visibles

La meilleure publicité pour le taxi, c'est le taxi. Prenez une photo du trafic à New York, et vous épin-

glez sans peine les taxis. Les taxis y font tellement partie du paysage urbain, qu'on a de la peine à s'imaginer les rues sans eux. Et si on les voit rouler tout le temps, on est tenté de les utiliser. À Bruxelles, ce n'est pas le cas : l'identité visuelle se réduit au "spoutnik", voyant lumineux placé sur le toit, qui caractérise les taxis bruxellois. Les voitures sont noires ou blanches, de différents modèles, plus ou moins adaptés d'ailleurs, qui se fondent dans la circulation. De même, les stations taxis sont indiquées par un marquage au sol et un panneau de police réglementaire, mais elles manquent de présence dans le paysage urbain. La localisation même des stations est parfois "historique", peu adaptée aux besoins actuels des clients.

Le bureau sDesign est chargé de renforcer l'identité visuelle du taxi bruxellois. Une identité qui s'exprimera à la fois sur les véhicules, aux stations et dans la communication publique (affiches, site web, publications; ...)

Les stations de taxis seront facilement repérables, au même titre que les arrêts de la STIB. Un inventaire des stations et de leur utilisation, réalisé récemment par le bureau Van Wunnik Partners, sert de base pour proposer un équipement, modulable selon le lieu de la station. Une station de taxis dans un noyau commercial ne demande en effet pas le même équipement qu'à la gare du Midi. Mais toutes auront le même style. L'équipement a fait l'objet d'une réunion de travail avec des chauffeurs en juin 2007. L'objectif est de rencontrer au mieux les attentes des clients (confort, information, ...) et les besoins des chauffeurs (eau potable, toilette, ...)

### Et pour les voitures ?

Le look des voitures taxi sera redéfini, pour devenir plus uniforme et se distinguer en un clin d'œil dans l'espace public. Le voyant lumineux sera plus fonctionnel (il est très critiqué par le secteur), plus lisible et sera sans doute l'élément clé du nouveau look des taxis. On comprend que le sujet inquiète le secteur et suscite de nombreuses questions. Faudra-il

acheter de nouveaux véhicules, repeindre, apposer des films autocollants ? Qui paiera ? Pourra-t-on encore revendre son véhicule ? Et ceux qui utilisent le véhicule comme véhicule privé en dehors du service ? Et en cas d'éraflures dans la carrosserie ? Le Ministre a entendu ces appréhensions et chargé sDesign d'en tenir compte au maximum. Les décisions ne sont pas encore prises.

### Des chèques taxi universels

On connaît déjà les chèques taxis émis par certains centraux, notamment aux entreprises qui les distribuent auprès de leur personnel. Bientôt, il y aura un chèque taxi "universel", comme les chèques repas. Le premier objectif est social : les communes, et notamment les CPAS, pourront les distribuer aux faibles revenus, aux PMR et aux personnes âgées. Mais les utilisations potentielles sont illimitées. Un restaurant, un autre commerce ou un théâtre pourra offrir à ses clients le retour en taxi plutôt qu'une place de parking. Les entreprises et administrations pourront mettre les chèques à disposition de leur visiteurs, mais aussi de leurs employés, par exemple comme

« garantie de retour » : un employé venant travailler en transport public pourrait ainsi être sûr de rentrer chez lui en taxi même s'il termine plus tard que prévu. Le chèque taxi deviendra donc sans doute un produit à intégrer dans les plans de mobilité et les plans de déplacements d'entreprises.

Comme on le voit, le Plan Taxi comporte un ensemble d'actions portant sur le métier de chauffeur ou d'exploitant taxi, sur le véhicule, l'infrastructure, la visibilité dans la ville et finalement sur l'offre de transport proposée au public. Il est en effet indispensable d'agir parallèlement sur ces différents aspects pour rehausser l'image du taxi auprès des Bruxellois(es) et renforcer ce secteur d'activité, dans l'intérêt de la mobilité et de l'environnement urbain.

**Dirk Dufour et Alix Van Cauwenberghe** (Espaces-Mobilités) - [alix@espaces-mobilites.com](mailto:alix@espaces-mobilites.com)

« ...à ce jour 34 des 35 sites propres de la STIB sur des voiries régionales sont accessibles aux taxis, ce qui permet un précieux gain de temps pour les clients. ».

Le site du taxi bruxellois

[www.taxi.irisnet.be](http://www.taxi.irisnet.be)

Pour télécharger le Plan Directeur Taxis

[www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan\\_FR.pdf](http://www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan_FR.pdf)  
[http://www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan\\_NL.pdf](http://www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan_NL.pdf)

En couverture

*La signalisation routière (panneaux de signalisation) peut être utile pour garantir la sécurité de la circulation. Il arrive cependant qu'elle n'atteigne pas le but recherché, voire qu'elle induise les usagers de la route en erreur, car parfois des signaux routiers ne sont pas aperçus par les usagers ou compliquent l'attention que ceux-ci doivent porter à la circulation. Parfois, les panneaux sont placés pour cacher des manquements structurels, ce qui ne peut évidemment en être l'objectif.*

*gnalisation, marquages et signaux lumineux de la circulation et assurer la fluidité du trafic. Il arrive cependant qu'elle ne parvienne pas le but recherché, voire qu'elle induise les usagers de la route en erreur, car parfois des signaux routiers ne sont pas aperçus par les usagers ou compliquent l'attention que ceux-ci doivent porter à la circulation. Parfois, les panneaux sont placés pour cacher des manquements structurels, ce qui ne peut évidemment en être l'objectif.*

# Signaler moins... mais mieux !

## Introduction

A la demande du Ministre fédéral de la Mobilité, l'IBSR publie un guide à l'attention des gestionnaires de voirie: "Signaler moins mais mieux", qui fournit des conseils de placement d'une signalisation routière qui atteint le but recherché.

Il a pour vocation, d'une part, de formuler quelques recommandations afin de limiter le nombre de panneaux routiers et, d'autre part, d'informer les gestionnaires de la voirie sur les modifications du code de la route et les conséquences de ces modifications sur le terrain, auxquelles les gestionnaires de voirie seront confrontés.

Fin avril 2007, les 5 premières fiches ont été envoyées aux gestionnaires de voirie et aux zones de police. Les fiches peuvent être commandées à l'IBSR. La version imprimée coûte 2 euros par fiche. La version pdf peut être téléchargée gratuitement ([www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)).

<http://www.mobilite.fgov.be/data/route/fichesf.pdf>

## Fiche 1: Effets négatifs des panneaux de signalisation

La première fiche énumère les effets négatifs possibles des panneaux de signalisation.

- Inflation des panneaux de signalisation : plus il y a de panneaux de signalisation, moins la portée d'un signal individuel sera grande.
- Dévaluation des règles générales : en prévoyant des règles spécifiques pour chaque situation, les règles générales finissent par être oubliées, ce qui peut même mener à un estompage de la norme.



*Aux endroits où seul le panneau de signalisation D7 (piste cyclable obligatoire) est apposé, voitures et cyclomoteurs peuvent-ils circuler ?*

*photo: Joris Willems*



- Ne plus reconnaître les messages simples : parfois, des panneaux répètent une règle générale. L'ajout d'un panneau rend parfois des endroits sans signalisation moins convaincants.
- Tâche de conduire plus lourde : les panneaux donnent des informations purement cognitives et exigent une étape de décodage plus importante.
- Incitation à un comportement de conduite non souhaité là où aucune limitation spécifique n'est indiquée.
- Effet cascade : l'indication d'une règle à un endroit rend son indication nécessaire à un endroit similaire afin d'éviter toute contradiction.
- Comportement de conduite correspondant à la lettre plutôt qu'à l'esprit : cela laisse moins d'espace aux circonstances locales ou de situations.
- Frais importants pour le gestionnaire de voirie : un panneau coûte environ 150-250 euros (poteau et placement compris) et doit être remplacé en moyenne tous les 10 ans.
- Plus de risques de fautes ou de contradictions en rédigeant les règlements.
- Si le panneau a disparu ou s'il est illisible, la limitation locale n'est plus en vigueur.
- Dissociation entre règle et environnement : placer des panneaux va plus vite qu'un réaménagement de la route.
- Moins d'attention pour d'autres éléments qui déterminent potentiellement beaucoup plus le comportement de conduite souhaité.



*Un panneau sans valeur ajoutée: l'îlot central implique déjà une interdiction de dépasser.*

*photo: Joris Willems*

Le gestionnaire de voirie doit également tenir compte du fait que chaque poteau supplémentaire, auquel un panneau est accroché, constitue un obstacle qui pourrait gêner un autre utilisateur (p.ex. sur le trottoir) voire causer un accident.

## Fiche 2: Le bon panneau au bon endroit

Souvent, on se sert de signalisation routière pour dissimuler une infrastructure imparfaite. Dans ces cas, la signalisation routière n'est évidemment jamais la meilleure solution et il conviendrait plutôt de réaménager la voie publique. Ceci n'est cependant pas toujours possible.

La deuxième fiche illustre cette situation à l'aide de deux exemples (une traversée piétonne et un carrefour en milieu rural). Nous ajoutons un troisième exemple: une **voie** qui présente un **tournant** qui ne peut être pris à une vitesse modérée (un tournant "dangereux").

En théorie, plusieurs solutions se présentent pour éviter que l'automobiliste rate son tournant (= objectif): rectifier la chaussée, introduire une limitation de vitesse à laquelle le tournant ne pose plus de problème, ou placer un panneau A1 ("tournant dangereux"). Dans la plupart des cas, la première solution est impossible: la chaussée présente un tournant pour une certaine raison, la deuxième solution dépend du type de véhicule (p.ex. pour les camions, la vitesse maximale devrait être inférieure), la troisième vitesse semble la plus réaliste (= analyse du problème).

Dans le règlement du gestionnaire de voirie, les conditions de placement des panneaux de signalisation sont expliquées. Il y a trois possibilités : le panneau peut être soit **obligatoire**, soit **facultatif**, soit **interdit**. Le panneau A1 (de l'exemple) peut seulement être installé si le tournant apparaît brusquement ou doit être pris en modérant sensiblement sa vitesse.

L'efficacité de la signalisation placée dépend en grande partie de trois facteurs :



- La **prévisibilité de la situation** indiquée par le panneau de signalisation: lorsque le panneau A1 est placé dans le tournant même, le conducteur n'aura pas le temps d'adapter sa vitesse. Le plus souvent,

les signaux de danger sont placés à environ 150 mètres, mais souvent 150 mètres est trop et la distance devrait dépendre de la vitesse (=ceci fait partie de la simplification du code de la route).

- La **visibilité du panneau**: le panneau répond à toutes les conditions (taille et couleur) et attire l'attention des conducteurs (il n'est pas caché derrière un arbre).
- La **crédibilité du panneau**: un panneau A1 dans une zone 30 n'est pas crédible (en outre, le règlement du gestionnaire de voirie stipule que seuls les tournant devant être pris à une vitesse inférieure peuvent être signalés).

A cet effet, il est important pour le gestionnaire de voirie de tenir compte des nombreuses formes d'**interférences** qui peuvent se présenter et qui feront en sorte que le panneau ne sera pas correctement vu ou interprété. Un exemple dangereux d'interférences dans ce cas-ci serait qu'un tournant vers la gauche serait indiqué erronément comme tournant vers la droite.

Le règlement du gestionnaire de voirie est une ligne de conduite pour le gestionnaire qui doit placer des panneaux de signalisation. Il n'en reste pas moins que le gestionnaire doit aussi faire preuve de bon sens lors de ce placement.

### Fiche 3: Plan par étapes: réduire le nombre de panneaux

Le but premier de la signalisation est d'améliorer la sécurité routière. Placer des panneaux de signalisation n'est qu'un moyen, jamais un but en soi.

Nous distinguons 3 stratégies importantes pour réduire le nombre de panneaux routiers:

1. Éliminer les panneaux "interdits". Éliminer les panneaux fautifs ou les applications fautives.



*Une double négation pour les conducteurs de véhicules à moteur de plus de deux roues.*

*photo: IBSR*

2. Limiter l'utilisation des panneaux facultatifs au strict nécessaire. Ceci est possible de plusieurs façons:

- Éliminer les doubles messages (éviter les panneaux qui signifient la même

chose ou un panneau qui répète une règle de circulation lorsque ce n'est pas nécessaire).

- Éliminer les panneaux superflus (p.ex. des signaux de danger qui ne sont pas nécessaires lorsque le contexte est suffisamment clair).
- Remplacer les panneaux de vitesse par l'introduction de zones de vitesse.
- Éviter les réglementations locales très limitées quand elles ne sont pas nécessaires.
- Rendre les panneaux variables lorsque la réglementation ne doit pas nécessairement être perpétuellement en vigueur.



*Une zone 30 abord d'école sur une chaussée comportant 2x2 bandes est très difficile à faire respecter. En remplaçant la signalisation fixe par une signalisation variable, l'utilisateur acceptera plus facilement la limitation de vitesse. La zone 30 abord d'école sera également mieux visible.*

*photo: IBSR*

3. Remplacer les panneaux "obligatoires" par une infrastructure. Beaucoup de panneaux peuvent être remplacés par des marquages au sol ou par des aménagements d'infrastructures routières.



*Deux bandes de circulation ont été réduites à une seule grâce à une zone d'évitement, le panneau C35 n'est plus nécessaire.*

*photo: Ruddy Dieleman*

### Fiche 4: Inventaire des signaux routiers

Pour pouvoir gérer correctement la signalisation routière, le gestionnaire de la voirie doit avoir un bon aperçu de la tâche qui lui incombe. Le fait de procéder à un inventaire des signaux routiers permet d'en améliorer la gestion. Cet inventaire peut se faire tant de manière manuelle qu'automatisée.

Il va de soi qu'un inventaire des signaux routiers pourrait simplifier considérablement le traitement des accidents. Lors de la rédaction d'un procès-verbal, la police dispose d'un plan de la signalisation sur lequel on peut dessiner le diagramme des manœuvres.

### Fiche 5: Panneaux de signalisation aux carrefours

Un carrefour représente une situation complexe demandant beaucoup d'attention aux usagers de la route.

Des panneaux de signalisation inutiles à un carrefour peuvent détourner l'attention de la circulation au carrefour et être moins vite remarqués par l'usager de la route.

Pour le gestionnaire de voirie, il est dès lors important de respecter les principes suivants:

o Principe 1 : « Les panneaux de signalisation ne répètent pas les règles de circulation »

o Principe 2 : « Les exceptions aux règles de circulation doivent rester exceptionnelles »

o Principe 3: « Le placement de panneaux de signalisation doit être argumenté et les panneaux superflus doivent disparaître ».

Les deux premiers principes demandent une connaissance du Code de la route, tandis que l'application du principe 3 requiert une connaissance suffisante du règlement du gestionnaire de voirie.

### Fiches prévues

D'autres fiches seront éditées en fonction de la publication dans le Moniteur belge des nouvelles modifications au code de la route dans le cadre de la simplification du code de la route.

**Miguel Vertriest (IBSR)**

#### Plus d'information ?

Miguel Vertriest  
IBSR  
Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles  
[miguel.vertriest@bivv.be](mailto:miguel.vertriest@bivv.be)

#### Commander des fiches ?

IBSR  
[www.ibsr.be](http://www.ibsr.be)  
Tel: 02/244.15.11  
Fax: 02/216.43.42

## C'est toujours bon à savoir

# L'ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS : UNE ORGANISATION... EN MOUVEMENT !

**En vue de remplir au mieux ses objectifs, l'Administration de l'Équipement et des Déplacements a lancé depuis mars 2006 une vaste analyse de ses processus et une refonte de son organisation. Les résultats concrets de cette réflexion sont en cours de mise en œuvre, ce qui signifie que l'AED se dote d'une nouvelle structure.**

Au sein de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Administration de l'Équipement et des

**Déplacements** (AED) gère la définition des stratégies de mobilité, les projets d'aménagement, de renouvellement et d'entretien des espaces publics et des voiries régionales, les infrastructures de transport en commun et les taxis. Elle remplit ainsi des missions

« Le plus important dans une opération de réorganisation d'une administration n'est pas de modifier sa structure mais bien de créer une dynamique de remise en question de son propre fonctionnement ».

essentielles à la qualité de vie dans la Région et à son développement durable et harmonieux.

Dans le but de devenir une organisation dynamique qui améliore en permanence son fonctionnement et son niveau de service, le nouvel organigramme de l'AED matérialise les principes suivants :

- renforcer la vision stratégique, assurer le lien entre stratégie et mise en œuvre opérationnelle ;
- assurer une approche transversale des missions ;

- développer une culture de « gestion de projet » ;
- simplifier les processus administratifs ;
- renforcer la communication...

### Le nouvel organigramme

#### La Direction Stratégie (DS)

définit et propose les grandes options stratégiques et les intègre dans un plan global d'actions coordonnées. Elle décline ce plan en notes d'orientation des projets.

En tant que centre d'expertise, elle participe à l'analyse de tous les projets stratégiques afin d'informer et de faciliter la prise de décision des instances politiques concernées.

Elle mène également des actions de sensibilisation et de formation.

#### La Direction Gestion de Programmes (DGP)

a pour mission de consolider en une programmation, un planning pluriannuel et un budget régional annuel, les programmes spécifiques, les projets et initiatives relatifs aux compétences de l'AED.

Pour chaque projet et programme spécifique, elle coordonne, aux étapes clés, les partenaires internes et externes, s'assure en permanence du respect du planning, des objectifs attendus et de l'utilisation des moyens financiers correspondants.

La DGP gère également la coordination des chantiers sur voiries régionales et certaines voiries communales.

Le **Centre de Mobilité (CM)** est appelé à gérer en permanence et en temps réel les flux de déplacements en Région de Bruxelles-Capitale, y compris en situations de crise. Il réalise des études opé-

la maintenance et la gestion des infrastructures routières, de leurs équipements et de leurs dépendances de manière à en assurer la viabilité.

La **Direction Appui Administratif (DAA)** assure le support juridique, administratif, financier et comptable des autres Directions.

### Un change manager, pour quoi faire ?

« ...Jean-Claude Moureau, Directeur Général, nous éclaire sur la fonction du change manager de l'AED, Marc Bogaert (société Essensys) : « *La véritable mission du change manager est de canaliser toutes les attentes positives vers un objectif commun. Marc Bogaert a tenté de clarifier la direction, la destination finale et les étapes qui nous permettraient d'y arriver, de faire en sorte qu'un maximum de personnes adhèrent à ce projet et donner à l'organisation les moyens d'y parvenir* ».

Faire appel à un consultant externe est souvent indispensable pour une organisation qui décide de se remettre en cause. Celui-ci peut partager l'expérience de l'organisation tout en restant 'neutre' par rapport aux pressions internes et externes. Il s'agit également d'appliquer à un cas particulier les « recettes » de management organisationnel, acquises via une connaissance pratique du fonctionnement des entreprises, tant publiques que privées».

La **Cellule Communication** élabore, développe et réalise une communication dynamique, claire et transparente vers l'extérieur et en interne.

La **Cellule Développement organisationnel** veille à la qualité et à la simplification des processus.

La **Direction Infrastructure des Transports Publics (DITP)**, la **Direction des Taxis (DT)** et la **Régie Foncière (RF)** ne sont pas directement

concernées par la restructuration et valident les données de terrain.

La **Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries (DPT)** a pour mission d'étudier et de réaliser des projets d'aménagements et d'équipements relatifs aux voiries et à leurs dépendances : plantations, ouvrages d'art, éclairage public, espaces verts, parkings de dissuasion, fontaines,...

La **Direction Gestion et Entretien des Voiries (DGE)** assure

concernées par la restructuration et poursuivent donc leurs activités propres en bonne collaboration avec les nouvelles Directions.

La **Direction de l'Eau et de l'Hydrogéologie** sont amenées à ne plus faire partie de l'AED, étant donné le transfert de compétences de la Région de Bruxelles-Capitale vers l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE) et la Société Bruxelloise de Gestion de l'Eau (SBGE).

## La restructuration en pratique

Pour mettre en œuvre sa réorganisation, l'AED a fait appel à un « change manager » externe. Ce dernier a accompagné et soutenu le groupe de travail constitué en interne.

Après un an de diagnostic, réflexions et propositions concernant sa structure et ses processus, l'AED met aujourd'hui concrètement en œuvre sa restructuration.

Les responsables des nouvelles Directions ont été désignés et tous les agents visés par la réorganisation ont officiellement été réaffectés dans les nouvelles Directions en date du 1<sup>er</sup> mars 2007. Pour rendre le travail plus efficace, plusieurs déménagements internes auront lieu progressivement aux 6<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> étages du Centre de Communications Nord.

## Nos perspectives

Le plus important dans une opération de réorganisation d'une administration n'est pas de modifier sa structure mais bien de créer une dynamique de remise en question de son propre fonctionnement.

Trois initiatives novatrices viseront à assurer la pérennité de la réorganisation de l'AED:

1. le groupe « New Vision »
2. la gestion du potentiel humain
3. la simplification et l'automatisation de nos processus IT

### 1. Le Groupe « New Vision »

L'AED va mettre en place un groupe de réflexions, qui aura pour mission de proposer des simplifications de processus et de les défendre devant un comité interne.

Ce groupe, composé de jeunes agents de l'AED (entre 2 et 5 ans d'ancienneté), analysera les situations jugées lourdes ou complexes, émanant de leur expérience de travail quotidienne ou qui leur seront soumises par le Conseil de Direction.

Ils devront alors proposer des solutions, en estimer les coûts et bénéfices et argumenter leurs choix.

Le comité interne de sélection prendra ensuite une décision pour amender, arrêter ou poursuivre les propositions.

## 2. La gestion du Potentiel Humain.

Dans un futur très proche l'AED aura à faire face à de nombreux départs à la retraite et donc à une perte importante de savoir et de savoir-faire. Il s'agira d'attirer, former et garder de nouveaux collaborateurs qui assureront la relève.

L'AED a mis en place une cellule 'Personnel', au sein de la Direction Appui Administratif, qui aura pour mission d'apporter, pour chaque Direction, un soutien pro-actif dans le développement des compétences, la continuité des activités et l'évolution des carrières individuelles.

En collaboration avec la DRH du MRBC, cette cellule mettra en place des outils de management en soutien aux différentes Directions de l'AED.

## 3. Simplification et automatisation des processus IT.

Aujourd'hui les applications bureautiques et informatiques au sein de l'AED sont un mixte de développements internes et externes, utilisant des technologies et des interfaces utilisateurs différents.

Dans le but de repositionner et de redessiner l'informatique de gestion de l'AED au sein d'une vision globale IT du MRBC, une cellule « Simplification & Automatisation IT » a été mise en place.

En collaboration avec la Direction IT du MRBC et le CIRB, et suivant l'accord de coopération MRBC-CIRB/IRISTEAM, cette cellule aura pour mission de fournir pour fin 2008 les bases d'une nouvelle plate-forme fonctionnelle intégrant tous les grands processus de l'AED ainsi que les interfaces essentielles vers et en provenance de l'extérieur.

**Camille Thiry (AED)**

## Coordonnées de responsables des nouvelles Directions

### Direction Stratégie

Thierry Duquenne

### Direction Gestion de Programmes

Willy Vantricht

### Centre de Mobilité

Alain Broes

### Direction Projets et Travaux d'Aménagement des Voiries

Alain Lefebvre

### Direction Gestion et Entretien des Voiries

Eric Ghilain

### Direction Appui Administratif

Claude Jaugnau

### Pour plus d'information :

Cellule Communication, Camille Thiry, 02 204 20 01,

[cthiry@mrbc.irisnet.be](mailto:cthiry@mrbc.irisnet.be)



## REGLEMENTATION

### 1. Arrêté royal du 21 avril 2007 relatif aux appareils de test et aux appareils d'analyse de l'haleine (M.B. 2 mai 2007)

Cet arrêté royal ouvre le marché à d'autres organismes ou laboratoires concernant l'approbation du modèle, les vérifications et le contrôle technique des appareils de test. En outre, cet arrêté prévoit explicitement la possibilité d'utiliser des appareils combinés qui remplissent aussi bien des fonctions de testeurs que d'analyseurs.

Le chapitre VII est entièrement consacré aux procédures de contrôle.

- Les personnes qui doivent subir un test de l'haleine peuvent demander un temps d'attente de 15 minutes (article 23)
  - Si l'analyse de l'haleine est imposée sans test de l'haleine préalable, les personnes qui doivent subir une analyse de l'haleine peuvent demander un temps d'attente de 15 minutes.
- L'agent de l'autorité (les officiers de la police judiciaire qui sont auxiliaires du procureur du Roi, le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et locale) montre un embout emballé (article 24).
  - L'emballage doit ensuite être ouvert et l'embout doit être fixé à l'appareil sans toucher l'embout.
  - Dès que l'appareil signale qu'il est prêt pour un test ou une analyse, l'agent qualifié invite l'intéressé à souffler dans l'appareil suffisamment fort jusqu'à ce que l'appareil signale la fin d'une prise d'échantillon valable.
- Le résultat obtenu est montré et lu à haute voix par l'agent de l'autorité (article 25).

Au cours des semaines écoulées, nous avons été envahis par toute une série d'adaptations du code de la route ...

## MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE : et ça continue encore et encore...

- Il faut expliquer à l'intéressé (article 26) :
  - qu'il peut demander une deuxième analyse de l'haleine, que s'il y a une éventuelle différence entre les deux résultats de plus de
    - ⇒ 0,03 mg/l pour toute concentration en éthanol inférieure à 0,4 mg/l d'air
    - ⇒ 7,5% en valeur relative pour toute concentration en éthanol à partir de 0,4 mg/l jusque 1,0 mg/l d'air
    - ⇒ 15% en valeur relative pour toute concentration en éthanol à partir de 1,0 mg/l jusque 2,0 mg/l d'air
    - ⇒ 30% en valeur relative pour toute concentration en éthanol à partir de 2,0 mg/l jusque 3,0 mg/l d'air
  - une troisième analyse sera effectuée, que si les trois différences entre ces trois résultats sont supérieures aux prescriptions en matière de précision susmentionnées, une analyse de sang sera effectuée.
- En cas d'infraction, un exemplaire de chaque document imprimé par l'appareil est joint au procès-verbal adressé au ministère public et un exemplaire de ces documents est joint à la copie du procès-verbal envoyé au contrevenant (article 27).
- Si une concentration d'alcool d'au moins 0,35 milligramme par litre d'air alvéolaire expiré est constatée, l'intéressé doit être averti d'une manière claire et explicite de son droit à une contre-expertise au moyen d'une analyse de sang qui est effectuée à ses frais si elle confirme l'infraction (article 28).

Cet arrêté royal est entré en vigueur le 12 mai 2007.

## 2. Arrêté royal du 26 avril 2007 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant l'interdiction de dépassement pour les camions (M.B. 4 mai 2007)

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008, le dépassement par la gauche d'un véhicule attelé, d'un véhicule à moteur à deux roues ou d'un véhicule de plus de deux roues est interdit pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, et ce, hors agglomération, sur les voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie.

Cette nouvelle disposition ne s'applique pas lorsque le signal F107 est indiqué, sauf en cas de précipitations pour les véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses ayant une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes. Cette disposition ne s'applique pas non plus en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation réservée aux véhicules lents, ni à l'égard des véhicules agricoles.

### Commentaire :

l'interdiction de dépassement s'applique uniquement aux véhicules affectés au transport de choses ayant une MMA supérieure à 3,5 tonnes, et donc pas aux autobus ni aux autocars.

L'interdiction de dépassement s'applique uniquement hors agglomération, sur les voies publiques dont la chaussée comporte deux bandes de circulation dans la direction suivie.

L'interdiction de dépassement ne s'applique pas en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation réservée aux véhicules lents, ni à l'égard des véhicules agricoles. Le dépassement est également autorisé lorsque le signal F107 est indiqué. Le dépassement est alors autorisé à partir de ce signal jusqu'au signal F109. L'interdiction de dépassement reste toutefois applicable en cas de précipitations, sur les autoroutes, les routes pour automobiles et les routes comportant au moins quatre bandes de circulation avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.



F107



F109

Dans le cadre de l'instauration de cette disposition, le Code du gestionnaire a également été adapté par l'Arrêté ministériel du 26 avril 2007 (M.B. 7 mai 2007). Ainsi, les signaux F107 doivent être placés à droite et être répétés après chaque carrefour et chaque entrée d'une autoroute.

On ne sait pas clairement quel problème le législateur a voulu résoudre en élargissant cette interdiction de dépassement pour les camions. En outre, les gestionnaires pouvaient instaurer sur les tracés les plus dangereux une interdiction de dépassement spécifique pour les camions en plaçant un signal **C39**.



C39

Étant donné que la règle a maintenant été inversée, les gestionnaires doivent placer des signaux pour autoriser le dépassement. Le risque existe dès lors que la plupart des chauffeurs (étrangers) n'interprètent pas bien les panneaux de signalisation.

## 3. Arrêté royal du 26 avril 2007 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant le chargement des véhicules (M.B. 7 mai 2007)

### a. Nouvelles définitions

Quelques nouvelles dispositions ont été ajoutées à l'article 2 du code de la route :

- **Chargement**, tout bien ou matériel transporté par un véhicule.
- **Dispositif de retenue**, élément spécifiquement conçu et développé afin de fixer un chargement, de le maintenir à sa place ou de le retenir, y compris les éléments structurels du véhicule.
- **Dispositif de verrouillage intégré**, système conçu et utilisé afin de fixer un char-

## REGLEMENTATION

gement en liant les points de fixation du chargement avec les points d'ancrage du véhicule et de le verrouiller.

- **Charge nominale maximale**, charge maximale qui peut être appliquée sur un élément d'un système de sûreté du chargement dans des conditions d'utilisation normales.
- **Point d'ancrage**, partie de la structure, du matériel ou de l'élément d'un véhicule ou d'un chargement auquel le dispositif de retenue est fixé.
- **Système de sûreté du chargement**, équipement utilisé ou combinaison d'équipements utilisés pour fixer ou retenir un chargement, y compris les dispositifs de retenue du chargement ainsi que toutes les parties qui les composent.
- **Conditionnement primaire**, première couche de conditionnement entourant la marchandise.

Ces dispositions entreront en vigueur le 10 septembre 2009.

### b. Règles relatives au chargement de véhicules modifiées

La première phrase de l'article 45.1 a été modifiée : auparavant, la première phrase était rédigée ainsi : « Le chargement d'un véhicule doit être disposé, au besoin fixé, recouvert d'une bâche ou d'un filet, de manière qu'il ne puisse : ..... ».

Cette définition a été remplacée comme suit : « Le chargement d'un véhicule doit être disposé de telle sorte que, dans des conditions de route normales, il ne puisse : ... »

L'article 45.4 a également été remplacé par une nouvelle disposition. L'ancienne disposition était rédigée comme suit : « Les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement, tels que les chaînes, bâches, filets, etc., doivent entourer étroitement celui-ci ». La nouvelle disposition est maintenant rédigée comme suit : Les accessoires servant à fixer ou à protéger le chargement doivent se trouver en bon état et être utilisés correctement. Tout élément entourant le chargement, tel qu'une chaîne, une bâche, un filet, etc. doit le faire étroitement. »

Le non-respect de ces règles de la circulation (article 45.1 et 45.4) représente une infraction du 2<sup>e</sup> degré

(P.I. 100 €).

Ces règles sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2007.

### c. Nouvelles règles relatives au chargement et au déchargement

Un nouvel article 45bis a été ajouté au code de la route. Cet article s'applique uniquement aux véhicules du groupe C. Les véhicules du groupe C sont les véhicules motorisés des catégories C et C+E et des sous-catégories C1 et C1+E.

Ces dispositions portent toutes sur la manière dont un camion ou un autobus doit être chargé. Ainsi, le conducteur doit par exemple effectuer un contrôle visuel afin de s'assurer que les portes arrière de chargement, etc. sont bien fermées. Il doit également s'assurer que le chargement ne constitue pas une gêne pour la conduite en toute sécurité du véhicule et que le centre de gravité de la charge est, autant que possible, centré sur le véhicule.

Les articles 45bis4 et 45bis5 sont classés parmi les infractions du 3<sup>e</sup> degré (P.I. 150 €).

Ces prescriptions entreront en vigueur le 10 septembre 2009.

### 4. **Arrêté royal du 27 avril 2007 modifiant l'Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant les agents qualifiés et le déplacement d'office de véhicules et de leur chargement (M.B. 9 mai 2007)**

Les pompiers et membres de la protection civile intervenants ont été ajoutés à la liste des agents qualifiés figurant à l'article 3.

Ils reçoivent toutefois uniquement la compétence de régler la circulation et de donner des injonctions jusqu'à ce que la police locale et/ou fédérale arrive sur place.

Un autre objectif de l'arrêté est de fluidifier la circulation après un accident ou une perte de chargement par un véhicule.

C'est pourquoi le principe de fluidité de la circulation a également été ajouté aux articles 51 et 52 du



code de la route qui portent sur les véhicules en panne, le comportement en cas d'accident et les chargements tombés sur la voie publique.

Ainsi, le conducteur d'un véhicule en panne doit maintenant prendre les mesures nécessaires pour assurer non seulement la sécurité de la circulation, mais également sa fluidité. Cela s'applique également lorsqu'un chargement tombe partiellement ou entièrement sur la voie publique et ne peut pas être immédiatement enlevé, ou en cas d'accident de la route. Ici aussi, la fluidité et la sécurité de la circulation doivent être assurées.

La nouveauté est que lorsque le conducteur est absent, ou lorsqu'il refuse ou n'est pas en état de suivre les ordres des agents qualifiés, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule et de son chargement.

Ceci implique que le conducteur a le droit de faire lui-même appel à une société de dépannage pour autant que l'on puisse offrir suffisamment de garanties à la police que cette société de dépannage viendra sur place avec le matériel de dépannage adéquat et qu'elle libérera la route dans un délai fixé raisonnablement par la police.

En revanche, sur les routes pour automobiles et les autoroutes, les agents qualifiés pourvoiront désormais toujours d'office au déplacement du véhicule et de son chargement. Cela signifie que sur ces routes, la police fera toujours elle-même d'office appel à une société de dépannage.

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 9 mai 2007.

##### 5. **Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E (M.B. 10 mai 2007)**

Cet Arrêté royal transpose en droit belge la Directive 2003/59 CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union européenne du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Le code de la route a été modifié en fonction de cette

directive en ce qui concerne l'âge minimum requis des conducteurs.

L'âge requis de **21 ans** pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars, ainsi que d'autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes, est ramené à **18 ans** pour les conducteurs de véhicules des catégories D et D+E et des sous-catégories D1 et D1+E pour le transport régulier de personnes dont le trajet s'élève à maximum 50 km, qui sont titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D visé dans l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

L'âge requis de **21 ans** pour les conducteurs d'autobus, de trolleybus et d'autocars, ainsi que d'autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes, est ramené à **20 ans** pour les conducteurs des véhicules des catégories D et D+E et des sous-catégories D1 et D1+E pour le transport de voyageurs, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

L'âge requis de **21 ans** pour les conducteurs d'autres véhicules et trains de véhicules, lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes, est ramené à **18 ans** pour les conducteurs de véhicules des catégories C et C+E et des sous-catégories C1 et C1+E, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Ces dispositions entrent en vigueur le 10 septembre 2008, sauf pour les dispositions qui portent sur les conducteurs de véhicules du groupe C. Ces dispositions n'entreront en vigueur que le 10 septembre 2009.

##### 6. **Arrêté royal du 8 juin 2007 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de**

## la circulation routière et de l'usage de la voie publique concernant la dispense du port de la ceinture pour les agents de la Poste (M.B. 27 juin 2007)

À partir du 27 juin 2007, les agents de la Poste sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité lorsque, dans le cadre de la distribution et de la levée du courrier, ils distribuent ou relèvent des en-

vois postaux successivement à des endroits situés à une courte distance les uns des autres.

**Erik Caelen (AVCB) - erik.caelen@avcb-vsgeb.be**

**Le code de la route peut être téléchargé gratuitement sur le site web de l'AVCB :**

<http://www.avcb-vsgeb.be/fr/mati/mob/regl/pres.htm>

## REGLEMENTATION

### Qu'est-ce que c'est que ça ?

# [pyblik]

**La Région de Bruxelles-Capitale initie une formation professionnelle sur le thème de l'espace public. Il s'agit d'une initiative des ministres bruxellois Pascal Smet, Evelyne Huytebroeck, Françoise Dupuis et du ministre-président Charles Picqué. La formation, dénommée [pyblik] est conçue tant pour les fonctionnaires régionaux et communaux que pour les jeunes concepteurs ou étudiants. Les formations se donneront à l'ISACF-La Cambre à Ixelles et à Saint-Luc Architecture à Schaerbeek. Selon les décideurs : "[pyblik] travaillera dans le contexte passionnant que représente Bruxelles."**

[pyblik] assumera quatre missions :

1. **Organisation de formations pour fonctionnaires** des administrations régionales et communales. Au sein des administrations, les fonctionnaires sont de plus en plus amenés à gérer de projets plutôt qu'à les élaborer. Les projets quant à eux sont de plus en plus complexes et doivent proposer des solutions aux problèmes de mobilité, sécurité routière, évolution des principes d'urbanisme, communication et participation. On attend donc aujourd'hui d'un fonctionnaire dirigeant qu'il ou elle dispose

d'une approche pluridisciplinaire et puisse suivre un projet de sa conception à sa réalisation et ce à tous les niveaux.

2. **Organisation de formations pour jeunes concepteurs** : la formation s'adresse à de jeunes concepteurs qui ont déjà une expérience dans un domaine spécifique : architecture, architecture paysagère, mobilité, urbanisme... La formation proposera une approche multidisciplinaire au départ d'exemples concrets. Une recherche conceptuelle aboutira à une définition de projets qui pourra être utilisée par la Région pour le réaménagement de certains espaces publics.

3. **Organisation de plateformes d'échange** entre les fonctionnaires chargés du suivi des projets et les concepteurs extérieurs.

4. **Organisation de voyages d'études dans une ville faisant office d'exemple** (belge ou étrangère) et organisation de **conférences**.

Un groupe d'accompagnement, composé de représentants du ministre des Travaux publics Pascal Smet, de l'Urbanisme Françoise Dupuis, de l'Environnement Evelyne Huytebroeck et du ministre-président Charles Picqué, des administrations AED, AATL, IBGE, STIB suivra les travaux de

[pyblik]. Une bureau externe a été recherché pour organiser cette antenne espace public. C'est un groupe composé de trois écoles qui a remis la meilleure proposition : La Cambre d'Ixelles, Saint-Luc à Schaerbeek et la KULeuven. Les ministres Smet, Picqué, Huytebroeck et Dupuis ont dégagé les budgets nécessaires (152.000 euros).

Le début de l'antenne est prévu pour la rentrée académique de septembre prochain.

### INSCRIPTIONS

Les formations sont données en néerlandais et/ou en français sans traduction simultanée. Des modérateurs accompagnent les formations afin d'assurer la bonne compréhension des cours. Des résumés bilingues des interventions sont remis aux participants.

Le montant de l'inscription pour la formation conception est de 1600€ HTVA par an (deux semestres). Pour les personnes qui ne sont pas (encore) actives professionnellement ou en période de stage, des conditions particulières sont prévues.

Une présence régulière aux cours et la soumission d'un projet final permet d'obtenir un certificat à l'issue des formations.

Les candidats sont priés d'envoyer leur candidature au moyen du formulaire d'inscription, accompagnée d'un CV et d'une lettre de motivation à l'adresse email [info@pyblik.be](mailto:info@pyblik.be). **Le formulaire d'inscription est téléchargeable sur [www.pyblik.be](http://www.pyblik.be).**

Les inscriptions sont attendues jusqu'au 30 septembre 2007 inclus.

## RETOUR EN ARRIÈRE

*Le 6 mai dernier, 10 000 cyclistes s'étaient donnés rendez-vous à Bruxelles pour une masse cycliste géante organisée par deux associations, le GRACQ et le Fietsersbond Brussel. Convergeant de divers points de départ situés en Flandre, à Bruxelles et en Wallonie, ils ont rallié le centre de la capitale par l'autoroute. Objectif : demander davantage de moyens pour le vélo utilitaire.*



# BICYCITY, UNE PREMIÈRE ÉDITION... **TRIOMPHALE !**

Prouver que les cyclistes quotidiens ne sont pas quelques dizaines d'allumés qui ont un penchant suicidaire, mais des usagers de l'espace public méritant autant d'attention que les autres de la part des autorités politiques et administratives, c'était là le principal but de la manifestation organisée le 6 mai 2007 à Bruxelles. Le slogan choisi (« Oxygénons la ville ! ») reflétait d'ailleurs on ne peut plus clairement la volonté de valoriser le choix posé quotidiennement par de nombreux citoyens en faveur d'une mobilité alternative.

En rassemblant des milliers de cyclistes sur des axes traditionnellement empruntés par les automobilistes, le GRACQ et le Fietsersbond Brussel voulaient en effet prouver que le nombre d'utilisateurs du vélo est très important, et appuyer ainsi leur revendication de davantage de place accordée aux cyclistes, notamment en termes d'infrastructures.

Pour accomplir ce tour de force, c'est pas moins d'une année de préparation qui aura été nécessaire, avec l'équivalent de cinq personnes à plein

temps durant les six derniers mois, et plus de 200 volontaires mobilisés le jour même pour encadrer le cortège. Une équipe qui a dû essayer les plâtres inhérents à la mise sur pied de la première édition d'une telle manifestation, comme l'explique Ruth Flikschuh, la coordinatrice : « BicyCity, c'était un projet national, qui nous a amenés à avoir des contacts avec l'ensemble des institutions belges : communes, Régions, fédéral... C'est donc un projet très complexe. Et qu'une équipe bilingue le porte, c'était difficile aussi : chacun a sa propre sensibilité, qu'il faut prendre en compte. Mais la collaboration entre le Fietsersbond Brussel et le GRACQ s'est vraiment très bien passée, dans un respect mutuel, et c'est ce que je retiens le plus dans ce projet. »

### **Mission accomplie**

La complexité du projet tenait aussi à la multiplicité des tâches à accomplir : de la recherche de fonds publics et de sponsors privés aux contacts avec la police, en passant par la collaboration avec la Croix-Rouge et les sociétés de transport en commun, tout était à créer. Une rude épreuve, comme le relève Caroline Wouters, responsable Logistique et Itinéraires : « Il fallait avoir les nerfs bien accrochés, mais j'aime travailler à du cent à l'heure ! Ce qu'on peut retenir de cette préparation, c'est qu'il y a encore un gros travail à faire avec les communes et la SNCB pour qu'elles coopèrent. En revanche, la collaboration avec la police, la Croix-Rouge, la Stib et les TEC a été exemplaire. Sans oublier les bénévoles qui ont été extraordinaires ! »

Une gageure relevée avec brio, donc : non seulement la manifestation fut un succès de foule (10.000 participants sous un soleil radieux), mais en outre aucun incident n'a été à déplorer, si ce n'est l'une ou l'autre crevaison et quelques automobilistes dominicains fâchés de devoir patienter dix minutes avant la libération des artères. Le

comportement des participants, lui, a été salué unanimement : « Ils se sont très bien comportés pendant tout le parcours » indique Carolien Zandbergen, capitaine de route. « Or, à Jezus-Eik, nous étions 3000, ça aurait pu être ingérable... Mais si tout le monde a du bon sens et se comporte convenablement, c'est parfait ! Il ne fallait plus rien faire ! »

### **Un BicyCity chaque année ?**

Au final, une opération couronnée de succès donc, qui a permis d'asseoir définitivement la crédibilité du vélo comme moyen de déplacement. À tel point que la deuxième édition, initialement prévue pour 2009 à l'occasion du congrès international « Velo-city » à Bruxelles, pourrait déjà être organisée l'an prochain ! Le souhait est en tout cas partagé tant par les organisateurs que par les autorités politiques... La concrétisation, comme souvent, dépendra des budgets qui pourront être dégagés à cet effet.

**Mathieu De Backer**, chargé de communication du GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens



*Nos ministres aussi étaient de la partie !*

## Gros plan sur Watermael-Boitsfort

# Du Plan Communal de Mobilité à la ligne 17 : ENTRE RÊVE ET RÉALITÉ

En se lançant dans l'aventure d'un Plan Communal de Circulation, de Stationnement et d'Embellissement des Espaces Publics plus communément appelé Plan Communal de Mobilité (PCM), les autorités communales de Watermael-Boitsfort ont choisi de confronter le rêve et la réalité. Ce rêve déjà ébauché dans les années 70 a produit un plan de circulation essentiellement orienté vers les déplacements automobiles qui a donné lieu à des aménagements routiers n'ayant plus cours aujourd'hui.

Dans les années 80-90, la réflexion s'est portée sur l'amélioration des axes de transports en commun. L'importance grandissante des questions de mobilité et de stationnement a conduit en 2000 à la création d'un échevinat de la Mobilité.

Dans ce contexte, il était naturel pour la commune de sa lancer dès 2002, soit avant la mise en place des incitants régionaux, dans l'élaboration d'un PCM.

### L'idée

Une des originalités de ce PCM réside dans la proposition de mise en place de navettes de bus intra-communales. Qu'en est-il ? Il s'agit de bus de capacité moyenne (midi-bus) desservant des quartiers peu ou pas desservis par les transports en commun traditionnels. Leurs circuits sont courts et

leur fréquence de passage élevée. Cette proposition est inspirée par le projet mis en place à Hasselt où circulent des navettes urbaines gratuites.

### Le plan

Cet exemple a servi de base à la réflexion menée dans le cadre du volet mobilité du dossier de base du Plan Communal de Développement (PCD), début 1999. Trois circuits furent testés lors de la journée sans voiture du vendredi 22.09.1999. Rappelons qu'en 1999, Watermael-Boitsfort fût la première commune à interdire la circulation automobile sur l'ensemble de ses voiries communales<sup>1</sup>. Il faut également rappeler que le 22.09.1999 était un vendredi, ce qui plaçait la commune dans les conditions réelles de penser et d'organiser les déplacements autrement.

Le diagnostic du Plan Communal de Mobilité a conforté les observations selon lesquelles certaines zones de la commune n'étaient pas desservies par les transports en commun. Or, il s'avère que ces zones renferment soit des installations sportives (piscine et parc sportif), soit des logements sociaux (cités-jardins « Le Logis » et « Floréal »). En outre, la commune n'avait à l'époque<sup>2</sup> pas de communication directe avec le métro. Or, cela fait 30 ans qu'il existe une forte demande tendant à relier la place Keym (nord de la commune)

à la station de métro Beaulieu, séparées par une voirie à forte déclivité. Les objectifs du PCM en matière de transports en commun étant d'une part d'améliorer la desserte des cités-jardins et d'autre part de favoriser le rabattement vers le métro.

### Le défi

Lors des comités d'accompagnement du Plan Communal de Mobilité, les ébauches du plan bus 2007-2008 ont servi de réflexion au bureau d'étude TRANSITEC désigné par la commune pour élaborer le PCM. Ainsi, le bureau d'étude a proposé des variantes d'itinéraires d'une navette d'autobus de desserte interne à la commune et des modifications d'itinéraires d'autobus existants. Partant du principe que la ville doit évoluer avec ses transports et que les transports doivent respecter la ville, ces propositions ont conduit la STIB à intégrer dans sa logique de réseau le principe de la «navette» et donc de compléter son offre.

### Le projet

En janvier 2005, la STIB annonçait les modifications suivantes :

- modification du terminus du bus 95 avec comme corollaire la non desserte de tout un quartier excentré de la commune, le Coin du Balai en lisière de forêt de soignes;
- suppression du bus 96 ;
- suppression du bus 42 sur le

<sup>1</sup> Depuis lors, chaque année lors de la Journée sans Voiture, la commune de Watermael-Boitsfort réitère la mise en service de navettes intra-communales. Elles sont gratuites, ont une fréquence élevée et s'arrêtent à la demande. Au fil des années, les circuits furent modifiés afin de mieux desservir les quartiers et d'offrir des points d'intersection permettant de passer d'un circuit à un autre et ainsi de rejoindre n'importe quel site de la commune.

<sup>2</sup> Depuis septembre 2006, le prolongement du tram 94 sur le boulevard du Souverain relie le centre de Boitsfort au métro Herrmann Debroux (ligne 1A).

boulevard du Souverain (doublon avec le prolongement du tram 94) ;

- modification du trajet du bus 41
- la création du bus 17 qui reliera le quartier du coin du Balai à la station de métro Beaulieu, en passant par la place Keym.

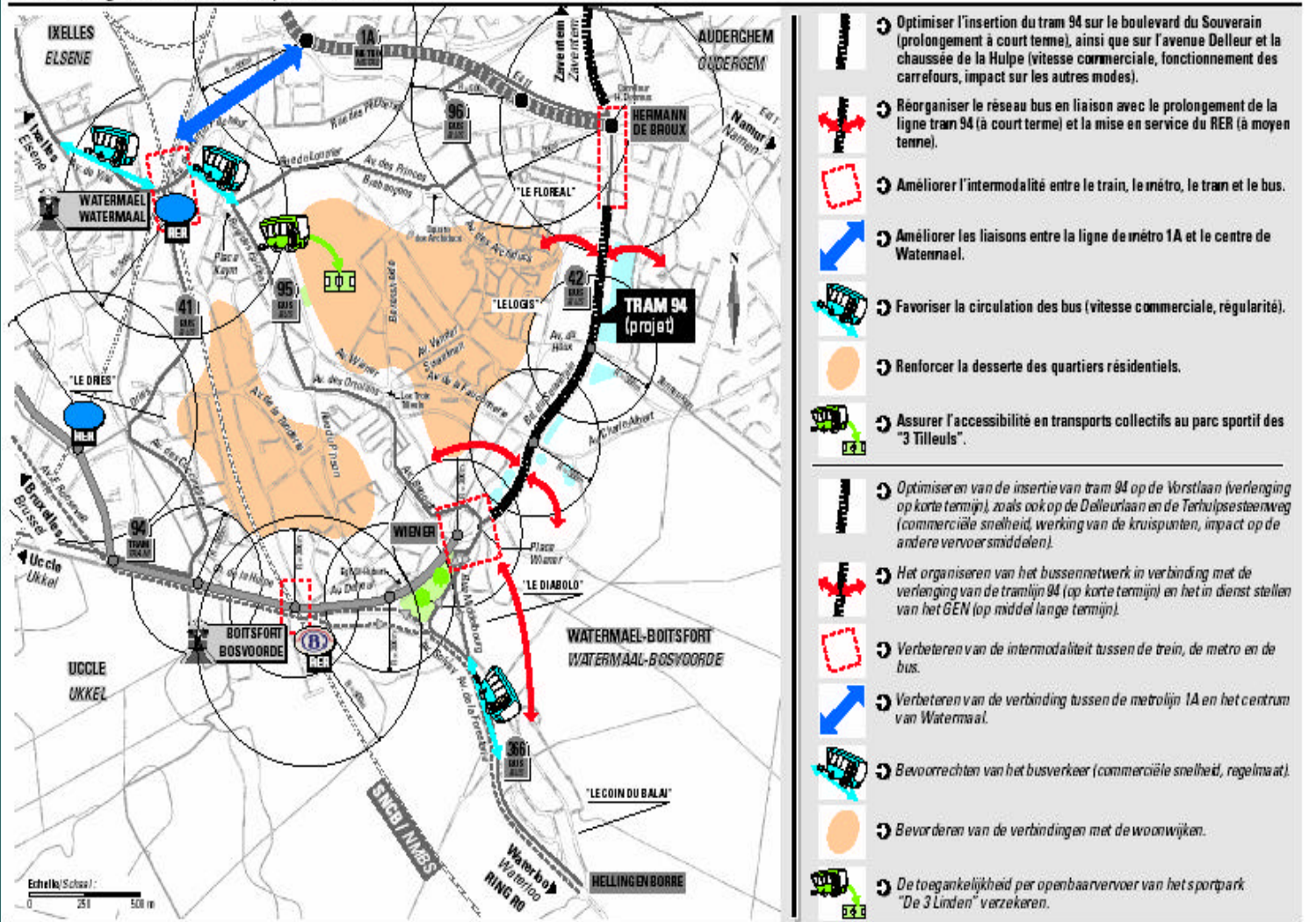
Ainsi est né le bus 17... une navette intra-communale de faible capacité (midi-bus). Le rêve est donc devenu réalité. Cependant entre le rêve et la réalité, la traversée du miroir a réduit les ambitions du projet. Le trajet du 17 reprend en grande partie celui parcouru par le bus 95 et les quartiers des cités-jardins mal desservis restent mal desservis. L'enquête publique a révélé que les riverains du circuit proposé pour la navette s'opposaient fermement au passage d'autobus et la STIB devant ces difficultés rencontrées partout dans Bruxelles a pris comme ligne de conduite d'utiliser le plus possible les tronçons déjà parcourus par des autobus pour développer des modifications de réseau.

### L'avenir

Pour faire évoluer le concept de déplacement de proximité en transports en commun, il faudra donc encore faire preuve de patience, de conviction et disposer de matériel roulant plus adapté. Mais ne boudons pas notre plaisir, le 17 est bien là, il roule, rend service et connaît une bonne fréquentation, au-delà même des espérances de la STIB. Il suscite la convoitise des autres communes, désireuses elles aussi de pouvoir bénéficier de navettes intra-communales. En outre, la commune d'Auderghem, voisine de Watermael-Boitsfort, a sollicité le prolongement de la ligne sur son territoire (TRANSVAL ancien terminus du bus 34). Serait-ce là la rançon du succès... ? Hélas, le bus 17 perdrait alors sa vocation de navette et risquerait de changer de gabarit et de fréquence au grand dam des utilisateurs boitsfortois !

**Thierry Steinfort, Conseiller en Mobilité**  
**Myriam Brackelaire, Conseillère en Mobilité**  
 mbrackelaire@wb.irisnet.be

### Objectifs en matière de transports collectifs / Doelstellingen betreffende openbaarvervoer



- Optimiser l'insertion du tram 94 sur le boulevard du Souverain (prolongement à court terme), ainsi que sur l'avenue Delleur et la chaussée de la Hulpe (vitesse commerciale, fonctionnement des carrefours, impact sur les autres modes).
- Réorganiser le réseau bus en liaison avec le prolongement de la ligne tram 94 (à court terme) et la mise en service du RER (à moyen terme).
- Améliorer l'intermodalité entre le train, le métro, le tram et le bus.
- Améliorer les liaisons entre la ligne de métro 1A et le centre de Watermael.
- Favoriser la circulation des bus (vitesse commerciale, régularité).
- Renforcer la desserte des quartiers résidentiels.
- Assurer l'accessibilité en transports collectifs au parc sportif des "3 Tilleuls".

- Optimiser van de insertie van tram 94 op de Vorstlaan (verlenging op korte termijn), zoals ook op de Delleurlaan en de Terhulpesteenweg (commerciële snelheid, werking van de kruispunten, impact op de andere vervoersmiddelen).
- Het organiseren van het bussennetwerk in verbinding met de verlenging van de tramlijn 94 (op korte termijn) en het in dienst stellen van het GEN (op middel lange termijn).
- Verbeteren van de intermodaliteit tussen de trein, de metro en de bus.
- Verbeteren van de verbinding tussen de metrolijn 1A en het centrum van Watermael.
- Bevoorrechten van het busverkeer (commerciële snelheid, regelmatig).
- Bevorderen van de verbindingen met de woonwijken.
- De toegankelijkheid per openbaarvervoer van het sportpark "De 3 Linden" verzekeren.

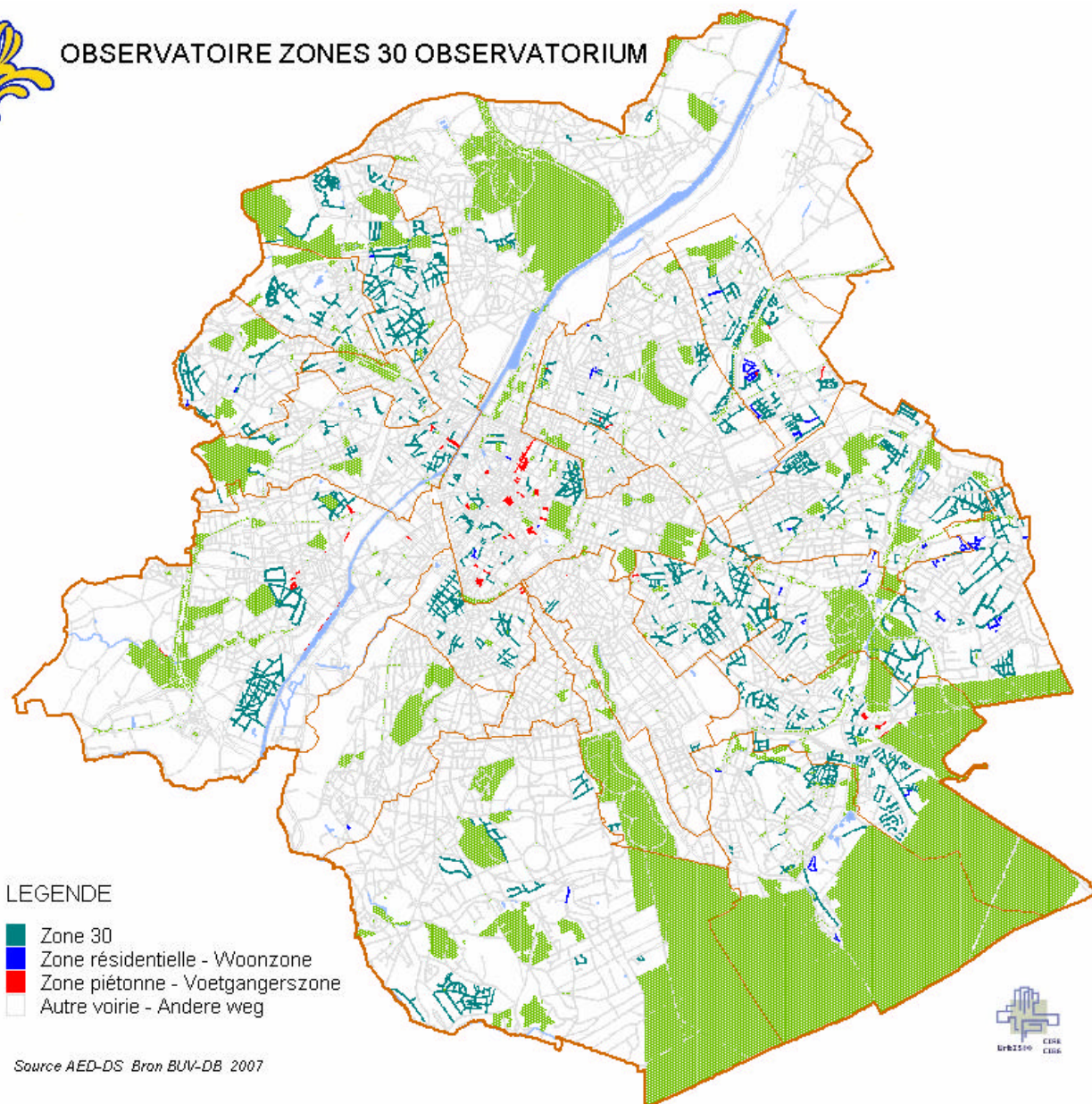
## Le chiffre du numéro

# L' « OBSERVATOIRE ZONES 30 » DE L'AED

Résultats annuels de l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.



OBSERVATOIRE ZONES 30 OBSERVATORIUM



Source AED-DS Bron BUV-DB 2007



Le Plan Régional de Développement (PRD), reprend plusieurs grands objectifs en matière de mobilité, dont l'augmentation de la sécurité de tous les usagers et en particulier celle des usagers les plus faibles. Une réduction de la vitesse dans les voiries de quartier est donc garante d'une meilleure sécurité.

Ces voiries dites « de quartier » représentent à elles seules 75% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles sont entourées des voiries à vocation de circulation qui portent en fonction d'une hiérarchie croissante les noms d'interquar-

tier, principale, métropolitaine et autoroute.

Le PRD prévoit que toutes les voiries de quartiers deviennent à terme, des « zones 30 » avec bien entendu la possibilité de zones de 20km/h dans les quartiers résidentiels et de zones piétonnes là où ces types d'aménagements sont réalisables.

Afin de suivre les réalisations effectives sur le terrain et de réaliser un bilan communal annuel, la Région a démarré en 2003, un « Observatoire Zones 30 » qui reprend les voiries du réseau de quartier où les dispositifs et panneaux imposent une limitation

de vitesse **en dessous** de 30km/h.

Sont ainsi reprises:

- les rues où les dispositifs et panneaux imposent le 30 km à l'heure (art 22 quater – panneaux F4a F4b – Zone 30)
- les rues dont l'aménagement et les panneaux de limitation vitesse imposent le 20 km à l'heure (art 22 bis – panneaux F12a F12b – Zone résidentielle ou de rencontre)
- les zones piétonnes équipées des aménagements et panneaux ad hoc (art 22 sexies – panneaux F103 F105 – Zone piétonne).

Une mise à jour de l'Observatoire est réalisée chaque année par la Région grâce à la collaboration des communes qui envoient leur situation de fait.

Malheureusement, certaines communes ne collaborent pas et les chiffres et la cartographie sont donc incomplets.

Le graphique ci-après montre clairement que la dynamique de réduction des vitesses dans les quartiers est bien amorcée et que depuis 2003, un réel effort est fait dans la plupart des communes de la Région.

Pour cette année 2007, un pourcentage identique entre décembre 2005 et janvier 2007 peut être compris de trois manières différentes:

- soit la Commune n'a pas installé de zones 30 et nous l'a fait savoir comme Anderlecht, Auderghem, Ixelles et Koekelberg;
- soit la Commune a apporté des modifications qui ne se ressentent pas en pourcentage comme à Saint-Gilles et à Watermael-Boitsfort;
- soit la Commune ne nous a pas transmis l'information. C'est le cas de Bruxelles et Forest.

L'augmentation très importante du pourcentage réalisé dans de nombreuses communes montre que la sécurisation des usagers plus faibles devient une réelle préoccupation des mandataires communaux.

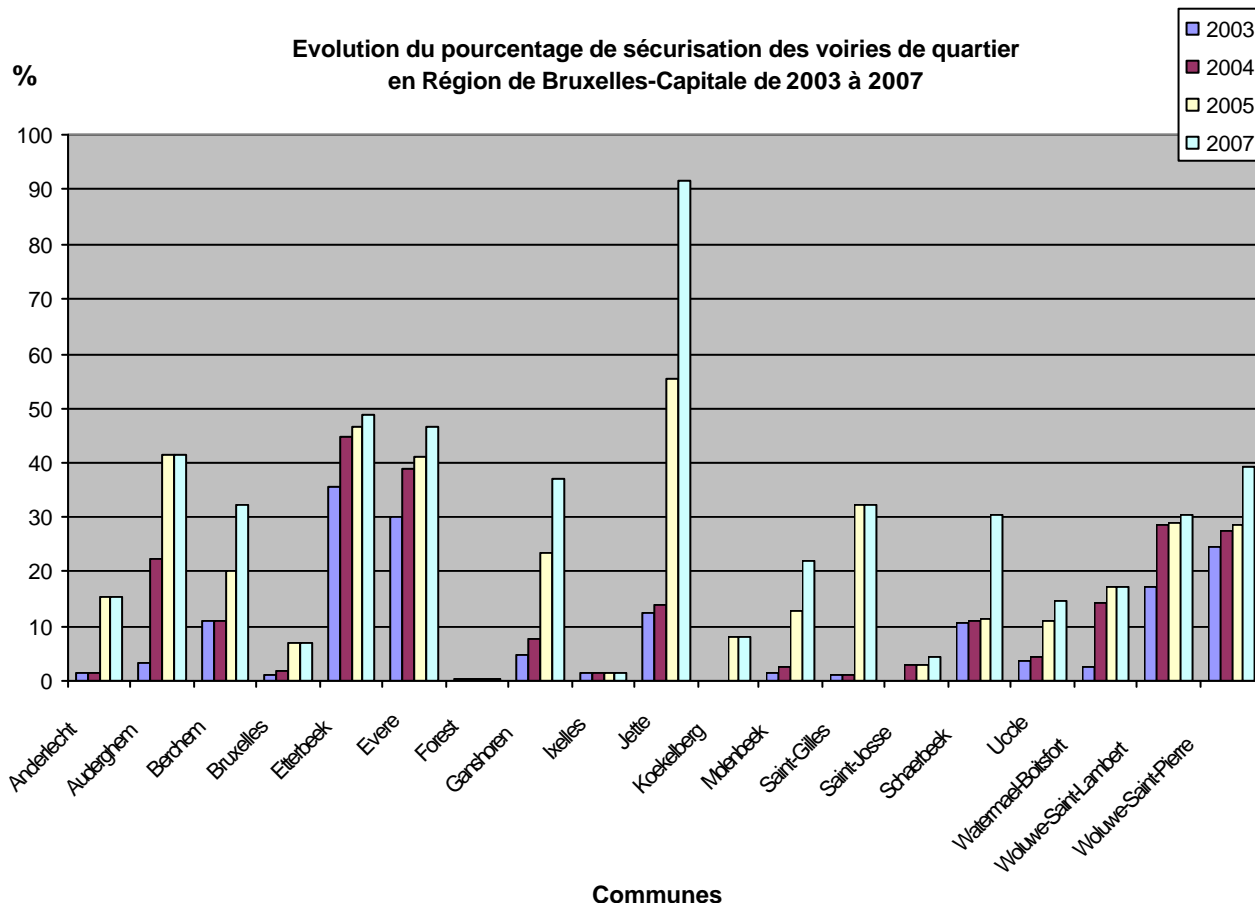
La Commune de Jette a pratiquement terminé la mise en zones 30 complète de tous les quartiers.

Molenbeek et Schaerbeek ont doublé leur pourcentage de voiries en zones 30 cette dernière année.

Berchem, Evere, Ganshoren, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre ont connu une progression importante.

Espérons que les réalisations de cette année encouragent les communes sous le seuil des 10% à les dépasser pour 2008.

**C.Roland (AED) - croland@mrbc.irisnet.be**





## Étude sous la loupe

# L'IMPACT DES TRANSPORTS EN COMMUN GRATUITS ET L'INFLUENCE POSSIBLE SUR **LES NAVETTEURS À BRUXELLES**



En Belgique, les transports en commun gratuits ont été instaurés pour la première fois à Hasselt en 1997. Cela s'est fait sur la base d'un système de tiers payant mis sur pied entre la Société flamande de transport De Lijn et le gouvernement flamand. Un système de tiers payant implique que le prix des transports en commun n'est pas payé par les utilisateurs ou les organisateurs des transports en commun, mais par une tierce partie, en l'occurrence les autorités flamandes. Entre-temps, différentes villes et organisations ont suivi l'exemple de Hasselt pour proposer, sur la base du système de tiers payant, des transports en commun gratuits ou en tout cas moins chers, généralement à des groupes-cibles spécifiques comme les seniors, les étudiants et les enfants. Entre-temps, les entreprises peuvent également passer à un système de tiers payant afin de réduire sensiblement, de cette manière, le coût de l'abonnement de leurs travailleurs.

Mais quel est maintenant l'impact de cette gratuité des transports en commun ? En général, la gratuité est instaurée pour atteindre des objectifs spécifiques, comme la lutte contre l'encombrement en stimulant l'usage des transports en commun, l'offre d'une mobilité sociale, l'amélioration de l'image des transports en commun, etc. En fonction du groupe-cible visé, les objectifs relatifs à l'instauration de transports en commun gratuits peuvent donc être très divers. Un point commun reste toutefois que l'on veut rendre les transports en commun plus attrayants. Mais la gratuité des transports en commun en fait-elle vraiment un mode de déplacement attrayant ? Ou y a-t-il peut-être d'autres obstacles que le prix qui empêchent l'utilisation des transports en commun ?

L'année dernière, une étude a été réalisée à propos de l'impact des transports en commun «gratuits»

sur le comportement de déplacement des étudiants à Bruxelles (Steenberghen et al., 2006<sup>1</sup>). Depuis l'année académique 2003-2004, les étudiants des hautes écoles et universités néerlandophones à Bruxelles peuvent effectivement bénéficier de transports en commun « gratuits » dans tous les métros, trams et bus du réseau de transport public bruxellois (STIB). Il y a tout de même un coût administratif à payer<sup>2</sup>. Il s'agit ici d'un système de tiers payant conclu entre la STIB, société de transports intercommunaux bruxellois, et le gouvernement flamand. Précisément parce que les transports en commun « gratuits » sont payés par le gouvernement flamand, ils s'appliquent uniquement aux étudiants inscrits dans une haute école ou une université néerlandophone à Bruxelles et

donc pas aux étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur francophone de Bruxelles.

Une première constatation logique de cette étude était que la

*« (...) il y a encore parmi les navetteurs un espace pour un glissement modal de la voiture vers les transports en commun, mais ce changement est soumis à deux conditions importantes : d'une part, le prix des transports en commun doit être réduit et d'autre part, la qualité doit également être améliorée ».*

« gratuité » des transports en commun incite en effet à se déplacer davantage en transports en commun : près de la moitié des étudiants bénéficiant d'un abonnement « gratuit » ont utilisé davantage les transports en commun que lorsqu'ils devaient payer leurs déplacements. Les étudiants indi-

quent également que le prix est un critère important lorsqu'il faut choisir un mode de déplacement. Mais il est apparu que ce n'était pas le seul facteur d'influence. Lors de la comparaison du comportement de déplacement entre d'une part les étudiants de hautes écoles et universités néerlandophones de Bruxelles qui peuvent se déplacer « gratuitement » et d'autre part les étudiants de hautes écoles et universités francophones de Bruxelles qui doivent payer leurs déplacements avec la STIB, il a effectivement été constaté que ce dernier groupe utilise davantage les bus, trams et métros bruxellois. Cela signifie qu'outre le prix, il y a également d'autres facteurs qui influencent le comportement de déplacement des étudiants. Un examen plus approfondi l'a confirmé et a démontré qu'en plus du prix, la connaissance de notre capitale et l'image de

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



En ajoutant à ce système un bruit de claquement de portière, on tient peut-être la solution pour faire passer les accros de l'automobile à la bicyclette !

marque des transports en commun exercent une influence considérable sur le comportement de déplacement des étudiants. Plus encore, la mauvaise connaissance de Bruxelles ainsi que l'image négative des transports en commun se sont révélées être les principaux obstacles, pour les étudiants des hautes écoles et universités néerlandophones, à l'utilisation des transports en commun (De Witte et al., 2006).

Bien que l'étude relative à l'impact des transports en commun « gratuits » sur le comportement de déplacement des étudiants offre des notions importantes, il n'est pas possible d'extrapoler les résultats vers d'autres groupes de la population, comme par exemple les navetteurs. En effet, les étudiants représentent un segment très spécifique de la population et ont des obligations de déplacement différentes : ils se déplacent à d'autres moments que les navetteurs et n'ont en général pas encore de ménage dont il faut tenir compte.

En Belgique, environ 360 000 personnes font quotidiennement la navette vers Bruxelles pour y travailler. 63% utilisent la voiture pour ce déplacement entre le domicile et le lieu de travail, ce qui engendre des problèmes de circulation sur la route. Dans le cadre d'une politique de mobilité durable, il est important de trouver des solutions à ce problème croissant d'encombrement. Étant donné que Bruxelles possède un vaste réseau

de transports publics et que les transports en commun constituent en outre un moyen de déplacement très approprié pour les trajets domicile-lieu de travail, ils peuvent jouer un rôle important dans la politique de mobilité durable visée et des mesures sont prises pour rendre ces transports en commun plus attrayants. Ainsi, depuis janvier 2005, des entreprises privées peuvent également conclure un système de tiers payant. Pour stimuler cette pratique, l'État paie 20% du coût et l'entreprise se charge des 80% restants. Mais la gratuité des transports en commun est-elle suffisamment attrayante pour les navetteurs ? Ou y a-t-il encore d'autres obstacles qui les empêchent d'utiliser les transports en commun ?

Pour répondre à ces questions, une enquête a été réalisée parmi plus de 1 200 personnes qui se rendent quotidiennement à Bruxelles en voiture ou en train. Le but était de vérifier dans un premier temps si les automobilistes seraient prêts à passer aux transports en commun s'ils pouvaient les utiliser gratuitement. Comme l'indique le tableau 1 ci-dessous, 9% des navetteurs passeraient certainement aux transports en commun, 39% hésiteraient et 52% n'en ont absolument pas

l'intention. Un élément frappant est que la volonté d'utiliser les transports en commun est considérablement inférieure chez les automobilistes qui disposent d'une voiture de société. Et c'est logique, étant donné que pour eux, la voiture de société constitue déjà une forme de transport gratuit.

Pour 9% des automobilistes, les transports en commun gratuits sont donc suffisamment attrayants pour laisser tomber la voiture au profit des transports en commun. Qu'en est-il des 91% restants ? Quels sont les obstacles qui les empêchent d'utiliser les transports en commun ? Dans le tableau 2, les obstacles signalés par les automobilistes sont classés par ordre d'importance.

Tableau 2: obstacles qui empêchent l'utilisation des transports en commun - Source : De Witte & Macharis, 2007

1	Correspondances	57%
2	Rapidité	44%
3	Accessibilité	39%
4	Horaire	31%
5	Fréquence	26%

Plus de la moitié des automobilistes interrogés (57%) indiquent que les mauvaises correspondances des transports en commun constituent le principal obstacle. À la deuxième place (44%), on trouve la rapidité, ou plutôt la lenteur, des transports en commun. Pour 39% des personnes interrogées, la mauvaise accessibilité de transports en commun

Tableau 1: attrait des transports en commun gratuits—Source : De Witte & Macharis, 2007

Volonté d'utiliser les transports en commun s'ils sont gratuits	En général	Voiture de société	Pas de voiture de société
Oui, certainement	9%	7%	10%
Peut-être	39%	30%	42%
Non, certainement pas	52%	63%	48%

constitue également un obstacle. L'horaire et la fréquence complètent le top cinq des obstacles.

Il est donc clair que l'on doit s'attaquer à quel-

ques obstacles importants si l'on veut rendre les transports en commun attrayants pour les automobilistes navetteurs. Interrogés pour savoir s'ils seraient prêts à passer aux transports en commun si ces obstacles étaient supprimés, 22% des automobilistes ont répondu par l'affirmative, 49% doutent encore et 29% restent fidèles à la voiture (cf. tableau 3). Ici aussi, la volonté est plus grande chez les automobi-

Tableau 3: attrait des transports en commun si les obstacles sont supprimés ? - Source : De Witte & Macharis, 2007

Volonté d'utiliser les transports en commun si les obstacles sont supprimés	En général	Voiture de société	Pas de voiture de société
Oui, certainement	22%	16%	25%
Peut-être	49%	39%	53%
Non, certainement pas	29%	45%	22%

listes qui ne disposent pas d'une voiture de société.

Nous pouvons donc conclure que la gratuité des transports en commun engendre une augmentation des déplacements avec ces transports en commun. Si l'on veut toutefois que les transports en commun soient une alternative à part entière pour la voiture, la seule baisse de prix ne suffit pas. Ainsi, il y a encore parmi les navetteurs

un espace pour un glissement modal de la voiture vers les transports en commun, mais ce changement est soumis à deux conditions importantes : d'une part, le prix des transports en commun doit être réduit et d'autre part, la qualité doit également être améliorée.

**Dr. Astrid De Witte** (VUB), [Astrid.De.Witte@vub.ac.be](mailto:Astrid.De.Witte@vub.ac.be) en Dr. **Cathy Macharis** (VUB), [Cathy.Macharis@vub.ac.be](mailto:Cathy.Macharis@vub.ac.be)

1. Ce projet a été financé par la Politique scientifique fédérale, dans le cadre du plan d'appui scientifique à une politique de développement durable (PADD II) – Partie 1 – Modes de production et de consommation durables – Transport.
2. Initialement, cette contribution s'élevait à 10 euros, mais entre-temps, le montant a été majoré à 25 euros, ce qui est toujours meilleur marché que le coût ordinaire d'un abonnement annuel à la STIB, à savoir 275 euros.

## LES **SENIORS MOBILES** EN TOUTE SÉCURITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

### Remettre à jour les connaissances du Code de la Route ? Une heureuse initiative ...

Des modifications nombreuses du Code de la Route, une circulation de plus en plus dense, une mobilité importante des seniors, davantage d'implication des conducteurs plus âgés dans les accidents de la route, ... tous ces phénomènes ont amené la Région de Bruxelles-Capitale à développer, en collaboration étroite avec l'Association de la Ville et des Communes (AVCB) et les Fédérations des Auto-écoles (FAA et FAB), le projet de permettre la remise à jour de la connaissance du Code de la Route chez les personnes de 55 ans et plus. L'idée est aussi de leur donner des informations intéressantes sur les formes alternatives de transport.

Une expérience semblable existe en Flandre depuis une dizaine d'années déjà et elle s'avère très concluante.

Afin de concrétiser ce projet en Région de Bruxelles-Capitale, trois réunions de travail préparatoire ont eu lieu à l'AVCB au cours des mois de mars, mai et juin 2006.

Début 2007, la commune de Schaerbeek a répondu la première à l'initiative. Une session (20 personnes) de cours a eu lieu en janvier et vu le succès, une nouvelle session s'est déroulée au mois de mars. Une troisième sera organisée en septembre.

A l'issue de la première formation, le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, le Bourgmestre et l'Échevin en charge des Seniors de Schaerbeek ont

tenu à être présents afin de rencontrer et féliciter les participants. Ils leur ont aussi remis une attestation de suivi des cours.



Remise des attestations à l'auto-école Escam (source : Olivier Anciaux - Schaerbeek)

La commune d'Etterbeek a emboîté le pas et a commencé une session de cours au début du mois de mars. Face aux nombreuses questions posées par des seniors très enthousiastes, le moniteur de l'auto-école a donné des heures de cours supplémentaires à titre gratuit pour achever le programme !

### ... et pourtant

A ce jour, nous constatons donc que seulement 2 communes sur 19 ont réalisé une ou deux sessions

de formation à destination des seniors.

Si d'autres communes se préparent, comme Molenbeek-Saint-Jean et Berchem-Sainte-Agathe, nous ne pouvons qu'espérer que les initiatives se propagent dans toute la Région, vu la grande satisfaction des personnes ayant suivi le cours.

Nous devons peut-être rappeler qu'il ne s'agit pas de « faire passer un examen » aux seniors ! Suivre la formation n'a pas d'incidence quelconque sur la possession du permis de conduire, sur les assurances,... Il s'agit de permettre à un nombre croissant de personnes, de plus en plus mobiles, de maintenir leur autonomie de plus en plus longtemps et ce, en toute sécurité !

**Patricia Courange** (AED)

[pcourange@mrbc.irisnet.be](mailto:pcourange@mrbc.irisnet.be) -  
[erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

### La formation vue par les seniors

« Excellente initiative de tous ceux qui l'ont rendue possible. Merci ! »

« Je suis ravie d'avoir suivi ces cours. Une sérieuse remise à niveau m'était nécessaire. Merci pour cette très heureuse initiative. »

« Devrait être obligatoire après 60 ans. »

« Félicitations au moniteur pour sa clarté et bravo pour sa disponibilité et sa gentillesse. »

« Rendre ces formations obligatoires pour les seniors mais pour les jeunes aussi ! »

### En pratique...

Toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale ont reçu, par courrier, les informations utiles. Un manuel reprenant la procédure à suivre et des conseils pour organiser les cours peut toujours être consulté en ligne sur le site de l'Association de la Ville et des Communes ([www.avcb-vsgeb.be](http://www.avcb-vsgeb.be); Cellule Mobilité ; Information/Sensibilisation/Education).

- La commune qui souhaite organiser une formation sélectionne une auto-école dans la liste des auto-écoles participantes.
- La commune fixe les dates des cours (4 demi-jours) en concertation avec l'auto-école. Elle fait de la publicité pour la formation via le journal communal, un courrier personnel, sur le site de la commune, par une affiche, etc.
- Une session de cours (8 heures) pour 20 personnes revient à 400,00 EUR, soit un montant de 20,00 EUR par personne. La commune peut décider de supporter elle-même, entièrement ou en partie, les frais du cours. Elle peut également mettre un local à disposition s'il n'y a aucune auto-école située sur son territoire.
- Les personnes intéressées s'adressent à leur administration communale.
- Le nombre de participants s'élève à minimum 20 et maximum 30 par cours. La commune peut en organiser autant qu'il en faudra.
- Chaque participant reçoit un manuel « Les seniors au volant » et une farde contenant une gamme d'informations sur les modes de déplacement alternatifs.
- A la fin du cours, chaque participant reçoit une attestation.



## *Le carnet d'adresses*

### **Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

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

<b>NOM-PRÉNOM</b>	<b>ORGANISME</b>	<b>TÉL</b>	<b>FAX</b>	<b>E-MAIL</b>
Gosset Alain	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

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

Rue d'Arlon 53  
Boîte 4  
1040 Bruxelles

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

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

**Faites circuler !**

## C'est gratuit

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

## C'est écologique

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