

# Le Moniteur

## de la Mobilité

Trimestriel | n°2 | février - mars 2008 | gratuit

### EN COUVERTURE

États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale

*Évaluer et repartir de l'avant !*

### ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

Retour sur la semaine de la mobilité 2007 :  
les résultats des appels à projets

### VENU D'AILLEURS

Optimove, jouer la mobilité !

### ETUDES - LÉGISLATIONS

Le phénomène des voitures de société : enquête européenne  
Stockholm et le péage urbain

La méconnaissance du code de la route  
Nouvelle modification du code de la route

# SOMMAIRE

Éditorial.....	p.3
États généraux de la sécurité routière en RBC. Évaluer et repartir de l'avant !.....	p.4
Agenda.....	p.8
Le carnet d'adresses.....	p.9
Le phénomène des voitures de société : enquête européenne.....	p.10
Stockholm a voté pour le péage urbain.....	p.13

Connaissance du code de la route: d'énormes lacunes chez les Belges.....p.15

Appel à projets « la rue pour tous » : analyse et résultats des projets.....p.17

(N') arrête (pas) ton char !.....p.20

*Optimove*, pour se déplacer autrement.....p.21



**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° 2008/02 — février / mars 2008**

**Direction :** Thierry Duquenne - Marc Thoulen

**Rédaction :** M. Jadoul, E. Caelen, M. Pans, M.-C. Schmitz, Ph. Mertens,

**Traduction :** Liesbeth Vankelecom

**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>



bruxellesmobilité  
mobiëlbrussel



# Éditorial

Le jugement récent du tribunal d'Ostende relatif au non paiement d'une redevance dans le cadre du stationnement dépenalisée démontre une fois de plus que les décisions prises par les niveaux de pouvoir supérieurs devraient être discutées préalablement avec les acteurs concernés. En effet, depuis 2004, donc depuis que les infractions de stationnement ne sont plus poursuivies pénalement, les communes sont confrontées à de nombreux problèmes sur le terrain. Une loi mise sur pied à partir de bonnes intentions peut donc entraîner d'énormes dégâts à la politique communale de stationnement.

A une époque où la vie politique de notre pays est mouvementée, les négociations entre communes et régions ne sont pas superflues. Pensons par exemple aux rumeurs (projets?) relatives au transfert de la réglementation routière aux régions ... Les communes sont aussi concernées ! Mais on peut évidemment retourner le raisonnement: la Belgique ne pourrait-elle pas prendre les devants pour harmoniser les différentes règles en matière de circulation routière en Europe ? La Belgique, pays de transit pour tant de camions et de voitures automobiles, aurait toute avantage à disposer d'une réglementation européenne. La sécurité routière en bénéficierait !

La Rédaction



## États généraux de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale

# Évaluer et *REPARTIR DE L'AVANT* !

**L**ors des premiers États Généraux de la Sécurité Routière en Région Bruxelles-Capitale de novembre 2003, plus d'une cinquantaine de mesures concrètes avaient été recommandées. Une évaluation de la mise en œuvre de ces mesures a été réalisée au printemps 2007 (cf. article du moniteur précédent)

**De nombreuses mesures proposées en 2003 ont montré leur efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière. D'autres actions prometteuses n'ont pas pu être développées comme prévu pour des raisons de moyens**

**disponibles, de ressources humaines et de manque de synergies entre les institutions concernées. Quelques mesures s'avèrent peu efficaces ou peu justifiables et peuvent être abandonnées.**

De manière générale, la majeure partie des mesures recommandées en 2003 doivent donc être poursuivies, suivant un ordre de priorité préétabli.

Conjointement, pour atteindre les objectifs fixés par les États Généraux bruxellois (réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves à Bruxelles d'ici 2010), il est primordial de mettre œuvre un nouveau plan d'actions pour la

période 2007-2010.

### **Le plan d'action 2007 - 2010**

Ce plan d'actions a été défini sur base des résultats des workshops organisés pour les 3 groupes de travail en avril 2007. Pour favoriser les échanges d'idées, ces workshops se sont déroulés en sous groupes au cours desquels de nombreuses propositions d'actions ont été formulées et débattues sur base de 5 enjeux majeurs de sécurité routière.

Ces 5 enjeux sont de deux types, ils concernent soit des grandes problématiques de la sécurité routière à Bruxelles à savoir : *réduire la vitesse pratiquée, améliorer la*

*cohabitation des usagers et renforcer la connaissance et le respect des règles, soit le mode de fonctionnement des différents acteurs de la sécurité routière à savoir : renforcer la collaboration et la concertation entre les acteurs, assurer une meilleure connaissance de la situation, un suivi et une évaluation de la mise en œuvre des mesures*

Cet article donne un aperçu des principales mesures proposées pour ces 5 enjeux, l'ensemble du rapport du plan d'action 2007-2010 étant disponible sur le site des États généraux ([www.egsr.irisnet.be](http://www.egsr.irisnet.be)).

## Enjeux de sécurité routière

### 1. Réduire les vitesses pratiquées

La problématique de la sécurité routière à Bruxelles est caractéristique d'un milieu urbain. La typologie des accidents montre qu'une grande partie de ceux-ci se déroulent aux intersections, sont liés à une vitesse excessive et que les piétons représentent près de la moitié des victimes. Il est donc primordial de calmer le trafic en ville. Par ailleurs, la réduction des vitesses pratiquées ne pourra se réaliser que dans le cadre d'une approche globale : sensibilisation des usagers, aménagements cohérents de la voirie et répression des infractions

De nombreux automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse en vigueur car ils ne les jugent pas crédibles. Il serait donc utile de leur **expliquer les raisons et l'utilité de ces limitations**, autant pour les grands axes que dans les zones 30. Rouler à une vitesse réduite est synonyme de qualité de vie en ville (diminution du risque et de la gravité des accidents, du bruit, augmentation de la fluidité, suppression des barrières urbaines,...). De plus, en ville particulièrement, une vitesse élevée ne permet qu'un gain de temps minime.

Il convient également d'améliorer

la lisibilité des voiries afin que les conducteurs puissent adapter leur comportement aux circonstances locales. Pour ce faire, il paraît primordial de **développer et diffuser la spécialisation du réseau de voiries**. L'enjeu à moyen terme est de développer une image uniformisée pour les différents types de voiries bruxelloises : gabarit, aménagement, limitations de vitesse, partage de l'espace,...

Enfin, les **cameras fixes** font partie d'une politique régionale qui a fait ses preuves et qui doit être poursuivie et étendue. Conjointement, **des radars préventifs affichant un message personnalisé** au conducteur (« ralentir ! » ou « merci ! » en français et en néerlandais) ainsi que la vitesse pratiquée, doivent être installés sur les grands axes.

### 2. Améliorer la cohabitation des usagers

L'agressivité et les accidents en ville sont régulièrement provoqués par une méconnaissance des **difficultés rencontrées par les autres usagers**. Lors de grands événements bruxellois (Dring Dring, fête de l'environnement...), des stands d'animation pourraient proposer aux passants de se mettre à la place d'un autre type d'usager pour prendre ainsi conscience des difficultés auquel celui-ci est confronté. Par exemple un

camion présent lors d'évènement, où assis à la place du chauffeur, le piéton ou le cycliste pourrait se rendre compte par lui-même du phénomène de l'angle mort des poids lourds. Des campagnes régionales de sécurité routière par type d'usager pourraient être également menées.

Conjointement, la Région pourrait créer des incitants financiers pour encourager certaines catégories d'usagers à risque à participer à



Hervé Doyen, Bourgmestre de Jette, intervient sur la mise en zones 30



Radars préventifs (copyright : Artelux sprl)



Véronique Paulus de Châtelet, Gouverneur de l'Arrondissement administratif de la Région de Bruxelles-Capitale, intervient sur l'importance d'une coordination optimale

**des formations de conduite défensive.** La conduite défensive ne doit pas être confondue avec la « maîtrise automobile » : elle vise à apprendre au conducteur à tenir compte dans sa conduite du comportement prévisible ou imprévisible des autres usagers de la voirie.

Par ailleurs, l'espace étant limité en ville, il faut veiller à **mettre en place des procédures et des normes pour répartir au mieux l'espace public entre tous les usagers.** Le code du gestionnaire de la voirie n'a pas pour vocation de donner des prescriptions détaillées pour l'aménagement et le dimensionnement des voiries. Ces matières sont régionales : il revient donc à la Région de définir les normes de dimensionnement (largeur des bandes de circulation, des pistes cyclables...) des voiries sur son territoire. Un pas a déjà été fait en ce sens par la réalisation du vade-mecum vélo. Pour définir ces normes, il importe de lancer dès à présent une concertation entre les différents acteurs de l'aménagement de l'espace public ( Région, communes, STIB, représentants d'usagers

faibles...) sur la manière dont celui-ci doit être partagé entre les modes de déplacements et cela en fonction du type de voirie.

Ces normes de dimensionnement se présenteraient sous forme de **vademecum approuvé par le gouvernement.** D'autres aspects de l'aménagement de l'espace public telles que la réalisation des traversées piétonnes, le revêtement, la signalisation nécessitent également de faire l'objet d'un vademecum.

Enfin les carrefours à feux sont des lieux où la cohabitation des usagers est parfois difficile. Les piétons ont, par exemple, régulièrement l'impression de devoir attendre trop longtemps au feu rouge et ne respectent pas les phases. Les automobilistes, en contrepartie, sont parfois étonnés de devoir laisser passer un piéton sur le passage pour piétons pendant le temps de dégagement des piétons alors que le feu est rouge pour ce dernier. Il serait utile de **mener étude et de réaliser des expériences pilotes sur les différentes technologies de gestion des feux existantes** (feu tricolore pour piétons, feu piéton rouge clignotant pendant la phase de dégagement, phases de feu piéton « tout vert », ...) pour permettre un cohabitation plus harmonieuse entre tous les usagers.

### **3. Renforcer la connaissance et le respect des règles**

Le troisième enjeu pose un constat : les citoyens ne connaissent pas suffisamment bien les règles de circulation. Les professionnels de la sécurité routière (policiers, gestionnaires de voiries) eux-mêmes demandent à pouvoir parfaire leur connaissance du code de

la route et des différents règlements qu'ils sont amenés à appliquer et à faire respecter dans leur travail.

La Région a mis sur pied plusieurs **formations en matière de mobilité et de sécurité routière** telles que par exemple la formation Cema et la formation de remise à niveau du code la route qui connaissent un grand succès. La Région organise également des formations continuées pour les Cema qui ont abordés différents aspects de l'infrastructure tels que le dimensionnement des voiries, les revêtements glissants, la prise en compte des motards dans l'infrastructure, la sécurisation des traversées piétonnes... On peut cependant regretter que le public généralement présent à ces formations continuées soit composé uniquement des conseillers en mobilité. Il serait souhaitable que davantage d'ingénieurs des services communaux des voiries y soient présents et que ces formations soient également ouvertes aux bureaux d'études. En ce qui concerne **la formation des policiers**, une manière d'encourager leur formation continue en matière de sécurité routière et de mobilité serait de faire reconnaître les formations de la Région bruxelloise dans ces domaines dans le cadre des formations barémiques de la carrière policière. Par ailleurs une **formation régionale de base en sécurité routière** permettrait de donner un niveau de connaissance commun à tous les acteurs de la sécurité routière.

Enfin, pour diffuser des messages de sécurité routière auprès du grand public, la radio est un média particulièrement adapté. Les spots publicitaires étant fort onéreux, un moyen de diffuser gratuitement et quotidiennement des **messages de sécurité routière** serait de les intégrer dans les **bulletins info-traffic**. Ces bulletins pourraient être clôturés par un conseil de sécurité aux usagers de la route et/ou par l'explication (ou

le rappel) d'une règle du code de la route.

### Enjeux organisationnels

#### 4. Renforcer la concertation et la collaboration entre les acteurs

Un constat important qui ressort du bilan à mi-parcours est qu'un projet de sécurité routière nécessite une approche transversale et de mener des actions conjointes dans les 3 domaines d'actions : contrôle-sanction, infrastructure, sensibilisation-éducation. Il est donc nécessaire de créer des structures de concertation et de collaboration entre les acteurs de la sécurité routière.

A ce propos, le **rôle de supervision et de coordination de la Région**, particulièrement de la cellule Sécurité Routière de Bruxelles Mobilité (nouvelle appellation de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements) est fondamental. La Région doit être un moteur et un facilitateur dans les collaborations à mettre en place et coordonner et superviser les actions à mener. La première action consiste donc à doter la cellule Sécurité Routière des moyens humains et matériels nécessaires pour mener à bien cette mission.

La tutelle sur les règlements de police ayant été supprimée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, il est également primordial de **mettre en place rapidement, au niveau régional, une structure de soutien et une procédure de contrôle des règlements complémentaires de police.**

Il serait également intéressant de **généraliser les commissions communales de mobilité et de sécurité routière** qui existent déjà dans quelques communes. Elles sont constituées du CEMA, d'un représentant du service de l'urbanisme, des travaux publics et de la zone de police ainsi que du Bourgmestre et des Echevins compétents. Elles se réunissent en moyenne tous les 15 jours. Elles permettent d'avoir une analyse transversale et pluridisciplinaire (avec à la fois une vision technique et politique) des projets de mobilité et d'aménagement d'espace public au sein de la commune.

Un bon aménagement des voiries est un atout majeur pour la sécurité routière. Il importe donc de veiller à ce que les plans d'aménagement soient examinés par des experts afin d'éviter tout problème structurel de sécurité routière pouvant devenir une cause récurrente d'accidents.

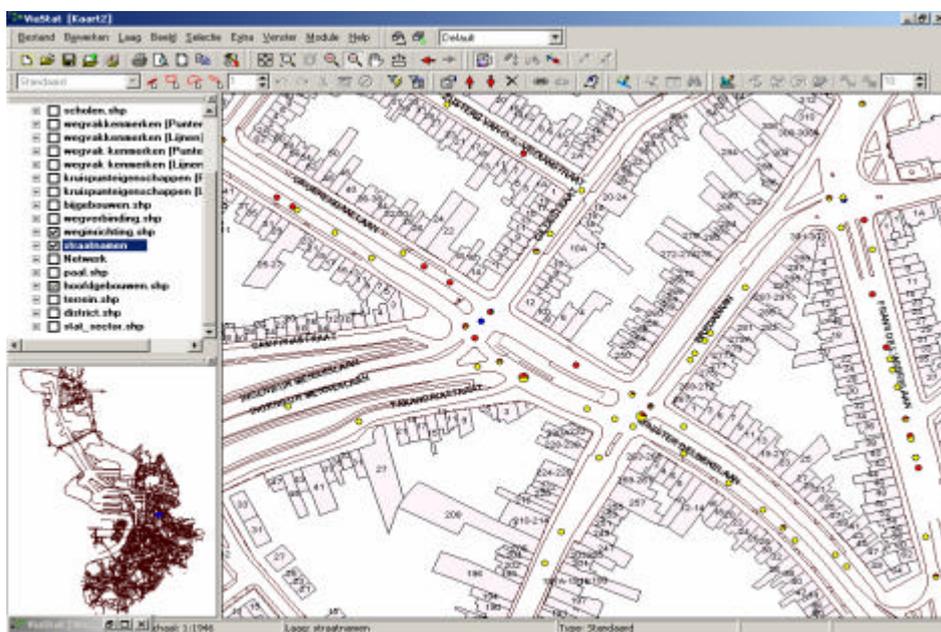
Une directive européenne en préparation imposera prochainement de réaliser **des audits de sécurité routière** par un organisme indépendant sur toutes les voiries appartenant au réseau transeuropéen. Elle recommande d'appliquer cette mesure à toutes les autres voiries. Les États généraux ont défini pour la Région de Bruxelles-Capitale une procédure d'audit en plusieurs étapes :

En premier lieu, au sein même de Bruxelles Mobilité, une étude interne de sécurité routière devra être réalisée pour tous les projets d'aménagement régionaux. Ensuite, tous les projets d'aménagement de voirie faisant l'objet d'un permis d'urbanisme, tant sur les voiries communales que régionales, devront faire l'objet d'un visa de sécurité routière. Ce visa pourrait être octroyé par la Commission de Concertation pour peu qu'un expert en sécurité routière soit ajouté à la composition officielle de cette commission. Enfin, dans le cadre des décisions à venir au niveau fédéral, un audit devra être réalisé par un organisme indépendant avant tout aménagement de voirie significatif.

#### 5. Assurer une meilleure connaissance de la situation, un suivi et une évaluation de la mise en œuvre des mesures

La qualité des statistiques d'accidents reste problématique à Bruxelles. Force est de constater que les données des statistiques d'accidents sont imprécises et incomplètes. Elles ne sont, de plus, que très difficilement et tardivement accessibles aux acteurs de la sécurité routière. Il est donc indispensable **d'améliorer la qualité et l'accessibilité des statistiques d'accidents.** Connaître la localisation et les facteurs des accidents est indispensable pour pouvoir orienter les actions de sécurité routière.

Il est donc proposé de créer au sein de chaque zone de police **un poste d'analyste de sécurité routière** (pouvant être subsidié



Il est nécessaire de disposer d'une cartographie complète et fiable

dans le cadre des conventions-cadres fédérales pour la sécurité routière) qui sera responsable de récolter et d'analyser les accidents de sa zone. Il devra par ailleurs encoder les accidents dans un **Système d'Information Géographique (SIG)** disponible via Internet à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Grâce à cet outil, les points noirs de sécurité routière de la région pourront être facilement localisés. De plus, une analyse systématique des facteurs de l'accident permettra d'étudier les problématiques de sécurité routière de la région et leur évolution dans le temps

Il importe aussi de **systematiser une démarche d'évaluation avant et tout au long de la mise en œuvre d'une action en faveur de la sécurité routière.**

Dans tous les cas, il est nécessaire de mettre en place un système permettant de comparer la situation avant et après avoir mené un projet de sécurité routière. Cette

démarche permettra à terme d'améliorer la connaissance de l'efficacité des mesures prises et de diffuser des bonnes pratiques de sécurité routière.

### Conclusion

Ce nouveau plan d'action devra être réalisé au cours de la période 2007-2010. Conjointement, la mise en œuvre des actions de 2003 sera poursuivie. Fin de l'année

2010, le moment sera venu de constater si la Région a pu atteindre l'objectif qu'elle s'était fixée en 2003, à savoir réduire de 50% le nombre de tués et blessés graves pour 2010. Il sera également temps d'évaluer les actions menées durant les 3 années écoulées et de fixer de nouveaux objectifs pour la décennie à venir.

**Muriel Jadoul (IBSR)**  
muriel.jadoul@ibsr.be



Pascal Smet, Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics, conclut les États Généraux bruxellois

## L'agenda de la Mobilité

Vous organisez un événement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'événements qui ne sont pas annoncés dans nos colonnes ? Contactez-nous pour nous permettre d'offrir la meilleure information possible à nos lecteurs.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
11 mars - Bruxelles	Conférence du CIEM - Michaël REUL, Secrétaire général UPTR - <i>Le défi « mobilité »</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : info@ciem.be Info : www.ciem.be
17 maart - Brussel 19 maart - Hasselt 21 maart - Gent	Praktijkschool verkeer - Sluipverkeer - Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Prijs: 30 euro	e-mail: <a href="mailto:david.vanfrachem@verkeerskunde.be">david.vanfrachem@verkeerskunde.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
8 avril - Bruxelles	Conférence du CIEM - Laetitia DABLANC, INRETS - <i>Transport de marchandises en ville et développement durable</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : info@ciem.be Info : www.ciem.be
14 april en 15 mei - Brussel	Dagopleiding Parkeerbeleid en parkeersonderzoek - Instituut voor mobiliteit (Universiteit Hasselt) - Prijs: 200 euro per module, 400 euro voor het hele pakket	e-mail: <a href="mailto:tamara.dewalque@uhasselt.be">tamara.dewalque@uhasselt.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
8 en 25 april - Brussel	Verkeersveiligheidsaudit - Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Prijs: 150 euro	e-mail: <a href="mailto:david.vanfrachem@verkeerskunde.be">david.vanfrachem@verkeerskunde.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
22 avril - Bruxelles	Conférence du CIEM - Delphine MISONNE, FUSL - <i>Le droit de la pollution de l'air et du changement climatique et ses implications en matière de transport</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : info@ciem.be Info : www.ciem.be



## *Le carnet d'adresses*

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

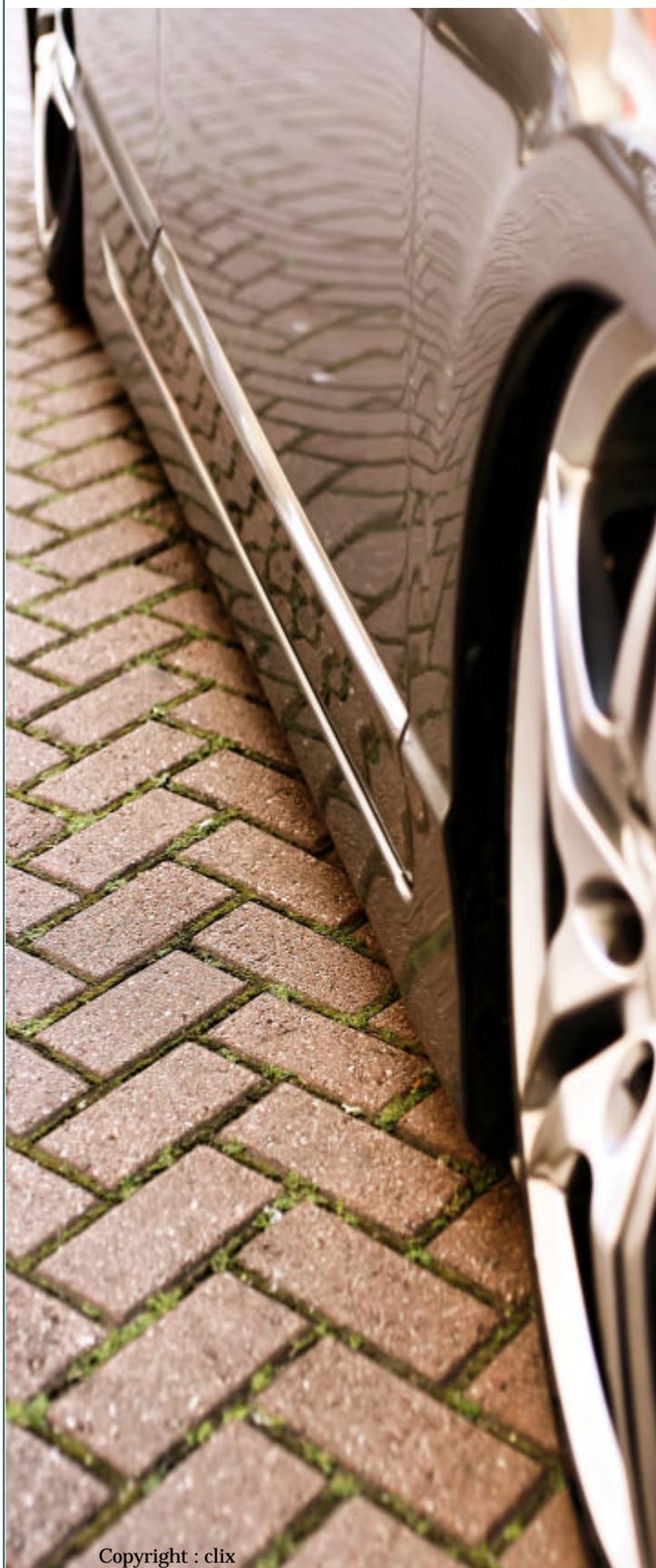
A toutes fins utiles, nous avons rassemblé pour vous les coordonnées des conseillers en mobilité des différentes communes bruxelloises. Ces conseillers sont les personnes de contact dans leurs communes respectives.

<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	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
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

Cet article a été précédemment publié dans la Lettre mensuelle socio-économique n°128 d'août 2007 du Conseil central de l'économie (CCE) que vous pouvez télécharger du site <http://www.ccecrb.fgov.be>

# LE PHÉNOMÈNE DES VOITURES DE SOCIÉTÉ

## ENQUÊTE EUROPÉENNE



Depuis 2003, le Corporate Vehicle Observatory (CVO<sup>1</sup>) publie chaque année les résultats du « Baromètre européen », une enquête européenne de suivi réalisée par TNS<sup>2</sup> sur les pratiques actuelles et futures des décideurs concernant leur flotte de véhicules d'entreprise. Le 14 juin 2007, le CVO a rendu publics les résultats du Baromètre européen 2007, enquête menée au début de cette année auprès de 3.530 décideurs dans huit pays européens parmi lesquels la Belgique<sup>3</sup>. Voici un résumé des principaux résultats de ce « Baromètre européen 2007 » concernant la Belgique.

### Un secteur porteur

En Belgique, près d'une voiture neuve sur deux est immatriculée au nom d'une société. Par contre, le CVO, n'estimerait qu'à 18% la part des flottes d'entreprises dans l'ensemble du parc automobile belge. Mais, les entreprises belges prévoient une extension de leur flotte de véhicules d'entreprise dans les trois années à venir et ce, quels que soient le mode de financement de la flotte ou la dimension de l'entreprise.

En ce qui concerne les modes de financement des véhicules d'entreprise, on observe des différences importantes entre petites et grandes entreprises. Dans les entreprises de moins de cent salariés, l'autofinancement<sup>4</sup> est le mode de financement principal. Dans les entreprises de plus de cent salariés, le leasing opérationnel<sup>5</sup> est le plus courant. Il est à noter que cette

1. Le CVO, créé en 2002 par Arval France - une filiale du groupe BNP Paribas spécialisée dans la location longue durée de véhicules et de gestion de parc automobile - a pour vocation d'analyser les grandes tendances du marché de la mobilité automobile en Belgique et en Europe.

2. TNS est un groupe international présent dans plus de 70 pays à travers le monde (Europe, Amériques, Asie-Pacifique) qui est spécialisé dans des études de marketing et des études d'opinions (d'attitudes, de motivations et de comportements des citoyens)

3. Les pays concernés par le «Baromètre européen 2007 » sont la Belgique, la France, l'Allemagne, le Portugal, la Pologne, la République Tchèque, l'Italie et la Suisse. L'échantillon est de 400 décideurs par pays, sauf pour la France où il est de plus de 700.

4. L'autofinancement signifie que l'achat de la voiture de société est financé par les fonds propres de la société.

5. En cas de leasing opérationnel, la voiture de société est immédiatement inscrite en charge du compte de résultat et le preneur paie une location mensuelle qui comprend également différents services comme l'entretien, l'assurance, les taxes et le carburant.

double tendance persistera : les entreprises belges, quelle que soit leur taille, comptent rester fidèles à leur mode de financement habituel.

S'agissant des critères de sélection, bien que les décideurs des entreprises belges se déclarent concernés par la sauvegarde de l'environnement, la gestion de leur flotte de véhicules d'entreprise reste aujourd'hui encore essentiellement dictée par des considérations économiques à court terme. En effet, pour les responsables de flottes belges, le premier critère de sélection des véhicules d'entreprise est le prix d'achat du véhicule après remise (16%). Ce critère est talonné par celui de la longévité (15%), lui-même suivi par le type de carburant (10%). Seuls 3% des décideurs font de l'aspect environnemental le premier critère de sélection lors de la constitution de leur flotte de véhicules d'entreprise.

### **La carotte fonctionne mieux que le bâton**

Bénéficier d'un prix d'achat plus attractif (87%) et/ou d'une aide d'Etat (84%) inciterait une large majorité des entreprises belges à acheter des véhicules plus propres alors qu'une augmentation des taxes sur les véhicules polluants ne convaincrerait que la moitié (51%) d'entre elles.

D'après le « Baromètre européen 2007 » du CVO, la cotisation CO<sub>2</sub> (voir encadré) ou la nouvelle déductibilité fiscale prévue pour les véhicules de société (voir encadré), devraient donc influencer favorablement sur les comportements des entreprises belges mais dans une mesure nettement moindre qu'un subside ou une aide de l'État ne le

feraient. Ces mesures récentes s'apparentent donc plus – à court terme à tout le moins – à une augmentation des taxes sur les véhicules d'entreprise. Néanmoins, il faut selon le CVO tenir compte du fait qu'à comportement égal de nos entreprises, l'impact de leurs véhicules sur l'environnement continuera à diminuer grâce aux progrès technologiques opérés par les constructeurs d'automobiles.

### **des flottes peu respectueuses de l'environnement**

Comparées aux flottes de véhicules d'entreprise des pays voisins européens, les flottes belges ne sont pas très respectueuses de l'environnement. Par exemple, les voitures équipées d'un filtre à particules (voir encadré) représentent 36% des véhicules soucieux de l'environnement présents dans les flottes belges. En République

### **Quelques mesures gouvernementales**

#### *- La cotisation CO<sub>2</sub>*

Depuis le premier janvier 2005, les employeurs qui mettent à la disposition de leurs travailleurs une voiture de société qui peut aussi être utilisée à des fins non professionnelles doivent payer une cotisation CO<sub>2</sub>. Cette cotisation est due indépendamment de toute intervention financière du travailleur dans le financement et/ou l'utilisation de la voiture de société et indépendamment du nombre de kilomètres parcourus par cette voiture de société. La cotisation CO<sub>2</sub> consiste en un montant forfaitaire mensuel déterminé en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> de la voiture de société, exprimées en grammes par kilomètre, et du type de carburant utilisé pour la voiture. Cette cotisation remplace l'ancienne cotisation patronale de solidarité à l'ONSS de 33% sur l'avantage de toute nature pour le travailleur (calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus à des fins privées et des chevaux fiscaux du véhicule).

#### *- La nouvelle déductibilité fiscale prévue pour les véhicules de société*

Lors du conseil des ministres extraordinaire des 16, 17 et 18 mars 2007 à Louvain, il a été décidé de moduler la déduction fiscale des coûts des voitures de société (à l'exception du carburant) en fonction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. Jusqu'au premier avril 2007, les coûts des voitures de société (à l'exception du carburant) étaient fiscalement déductibles à 75%. Selon la nouvelle réglementation appliquée depuis le premier avril 2007 aux nouvelles voitures de société : les coûts des voitures de société qui produisent des émissions moyennes de CO<sub>2</sub><sup>6</sup> ne sont plus fiscalement déductibles qu'à hauteur de 70% ; les coûts des voitures de société qui polluent davantage ne sont plus déductibles qu'à 60% ; les coûts des voitures de société dont les émissions de CO<sub>2</sub> restent en dessous de la moyenne sont déductibles à 75, 80 voire 90% pour les voitures de société les moins polluantes.

#### *- Le filtre à particules*

Il est à noter que le filtre à particules deviendra incontournable : en effet, dès le premier juillet 2007, une réduction de 150 euros (montant à indexer chaque année) sera accordée à l'achat d'un véhicule équipé de ce type de filtre. Cette réduction se fera directement sur la facture d'achat du véhicule. La mesure ne concerne cependant que les véhicules diesel émettant moins de 130g/km de CO<sub>2</sub> et acquis par un particulier. De plus, le gouvernement découragera l'achat de voitures non équipées d'un filtre à particules, en supprimant la possibilité de revente de ces voitures en Belgique. Cette dernière mesure pourrait déjà être introduire à partir du premier janvier 2008.

6. L'émission moyenne de CO<sub>2</sub> = 145 à 175 grammes pour les moteurs diesel et 160 à 190 grammes pour les moteurs à essence.

Tchèque, ce pourcentage est de 92% des flottes de véhicules d'entreprise, en Allemagne, 56% et en Suisse 54%. En Belgique, seule une entreprise sur dix (11%) dispose au moins d'un véhicule « propre » (biocarburant, LPG, modèle hybride, électrique...), contre 25%, en Italie par exemple et 24% en Pologne.

La conscience environnementale des décideurs tend, bien que légèrement, à augmenter en Europe. En effet, 58% des décideurs belges ont l'intention d'acquiescer, d'ici deux ans, des véhicules équipés d'un filtre à particules. Les Tchèques (96%), les Allemands (71%) et les Suisses (70%) indiquent encore plus nettement cette volonté. Dans le même esprit, 48% des responsables de notre pays se déclarent prêts à opter pour des biocarburants. Cette tendance est également observée en France où 53% des décideurs interviewés font part de la même intention.

### **Peu de changements stratégiques pour contribuer à une mobilité durable**

Pendant les deux prochaines années, les responsables des flottes belges ne semblent envisager que dans une faible mesure de prendre des dispositions visant à encourager leurs travailleurs, d'une part, à réduire leurs déplacements (par route, en véhicule d'entreprise) afin de n'accomplir, autant que faire se peut, que ceux qui s'avèrent réellement nécessaires et, d'autre part, à privilégier, dans la mesure du possible, les modes de transport qui consom-

ment le moins d'énergie et/ou qui produisent le moins de gaz à effet de serre.

En effet, les efforts annoncés portent avant tout sur le choix de nouveaux véhicules d'entreprise plus respectueux de l'environnement. Jusqu'à 67% des responsables de flottes belges déclarent qu'ils opteront pour des voitures consommant moins. Les autres modes de contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre comme la révision des



Copyright : bury-osiol

tournées commerciales pour réduire les trajets (19%), le développement des moyens de télécommunication modernes tels que les vidéoconférences (13%), l'encouragement du télétravail (8%), l'utilisation des modes de transport alternatifs tels que le train (5%) et/ou la mise en place du covoiturage (3%) sont beaucoup moins souvent envisagés que le changement de véhicule.

### **Motivation**

En Belgique, la voiture d'entreprise reste un avantage salarial considérable. 82% des entreprises de plus de 100 employés<sup>7</sup> et 40% des entreprises de 10 à 99 employés (contre 39% en Europe) octroient des véhicules d'entre-

prise pour renforcer la motivation de leurs collaborateurs. Plus la taille des entreprises augmente, plus la voiture est utilisée pour répondre à des objectifs en matière de ressources humaines. Ce même phénomène est observé en République Tchèque, en Allemagne et en Suisse.

En Belgique, un véhicule d'entreprise sur quatre – voire un véhicule sur deux dans les entreprises de plus de 100 employés – est un outil pour motiver le personnel : il est mis à disposition par l'employeur et fait partie intégrante du package salarial. Rétrograder le modèle du véhicule est aussi inacceptable pour l'employé(e) que de baisser son salaire. La voiture de société joue donc un rôle de premier plan dans le recrutement ou la rétention du personnel puisque aucune entreprise ne semble être prête à une refonte draconienne sur ce plan. Et ce, d'autant plus que, comme le montre le « Baromètre

européen 2007» du CVO, la voiture de société possède, en Belgique, plus ou moins la même attractivité qu'une assurance de groupe dans la constitution du package salarial.

Sur base des résultats du « Baromètre européen 2007 » du CVO, il importe donc, dans un souci de préservation de la compétitivité des entreprises installées en Belgique de prendre en considération la contribution des véhicules d'entreprise à la motivation du personnel.

### **Michèle Pans**

(mipa@ccecrb.fgov.be)

7. En Europe, ce pourcentage s'élève à 57% pour les entreprises de 100 à 499 employés et à 65% pour les entreprises de minimum 500 employés.

## VENU D'AILLEURS

**Le 3 janvier 2006, la Ville de Stockholm instaurait, à l'essai, un péage urbain<sup>1</sup> pour circuler en voiture dans le périmètre central.**

**Dès le 22 août 2005, les transports publics avait été consolidés notablement avec la mise en service de douze nouvelles liaisons bus, la prolongation de 18 autres lignes, un renforcement des fréquences pour les trains et la création de 14.000 places de parking en bordure de la ville.**

# Stockholm a voté pour le péage urbain



Trial Implementation of Congestion Charging in Stockholm  
Swedish Road Administration (SRA)

### Le système de péage

En semaine, pour accéder ou sortir d'une zone de 34,5 km<sup>2</sup>, les automobilistes doivent s'acquitter d'une taxe qui varie de 1 à 2 € selon le moment de la journée (de 6h30 à 18h29). Les week-ends et les soirées sont exceptés de péage.

Le système ne compte que 18 accès (contre 200 pour Londres) contrôlés par une centaine de caméras qui relèvent les numéros de plaques. Le paiement peut se faire par internet, par virement bancaire, dans certains magasins ou encore à l'aide d'un dispositif électronique léger embarqué dans le véhicule. Les voitures écologiques, les motos, les automobiles disposant de plaques d'immatriculations étrangères; les taxis et les véhicules d'urgence sont exonérés de taxe.

### L'évaluation du test

La phase d'essai du projet a été menée jusqu'au 31 juillet 2006. Elle était évaluée de manière constante; un rapport détaillé a été publié au cours de l'été.

### Les résultats de l'expérience

Les objectifs fixés au départ étaient de réduire la pression automobile de 10 à 15% sur les principaux axes. Sur ce point, l'expérience s'est révélée très concluante : le flux de véhicules franchissant la zone s'est réduit de 100.000 unités soit une diminution de plus de 20%.

Autre résultat probant, l'augmentation de la fréquentation des transports publics, Stockholm Transport (SL) a enregistré une augmentation d'environ 10 % tous modes confondus.

<sup>1</sup> Le site du péage urbain [www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se)

D'autre part, les émissions de polluants (CO<sub>2</sub> et SO<sub>2</sub>) ont été abaissées de plus 10%.

D'une manière générale, la mise en place du péage a permis une amélioration globale de l'accessibilité et a diminué le temps de transport nécessaire pour atteindre le centre ville.

**« Les objectifs fixés au départ étaient de réduire la pression automobile de 10 à 15% sur les principaux axes. Sur ce point, l'expérience s'est révélée très concluante : le flux de véhicules franchissant la zone s'est réduit de 100.000 unités soit une diminution de plus de 20% ».**

Et contrairement aux craintes formulées avant la mise en œuvre, l'influence sur le commerce et l'économie a été tout à fait marginale. Dans la presse, le projet est même apparu comme une expérience largement positive !

Dès l'arrêt du test le 31 juillet, la circulation est très rapidement revenue à la « normale ». En août, le nombre de véhicules circulant dans le périmètre était, selon la municipalité de Stockholm, supérieur à celui de la même période un an plus tôt !

### La démocratie participative

Au départ du projet, l'opinion était majoritairement contre l'instauration du système (60% des habitants de Stockholm y étaient opposés). La principale récrimination des opposants était que le projet allait freiner le développement économique de la région.

Mais, dès la mise en place, l'opinion a progressivement évolué.

Un référendum a été organisé le 17 septembre 2006 en même temps que les élections générales. 51,3% des habitants des 461 quartiers de Stockholm ont voté pour l'implantation définitive du système. Alors que les 14 municipalités situées en périphérie de la ville rejetaient le projet à plus de 60%.

L'opposition entre un

« centre ville » favorable à des mesures coercitives (ce qui est somme toute compréhensible, puisqu'il subit principalement les nuisances de la circulation) et une « périphérie » contre la taxe (ces quartiers se sont développés grâce au recours à l'automobile et sont peu ou mals desservis par les transports en commun) était donc bien présente.

### Et à Bruxelles ?

Nous pouvons tracer ici un parallèle avec la situation des dix-neuf communes bruxelloises qui subissent le trafic de transit des navetteurs des deux autres régions.

Régulièrement, certains évoquent la possibilité d'implanter un péage urbain à Bruxelles comme une des solutions potentielles aux problèmes d'engorgements et de pollutions.

L'idée a également ses détracteurs pour raisons économiques ou sociales.

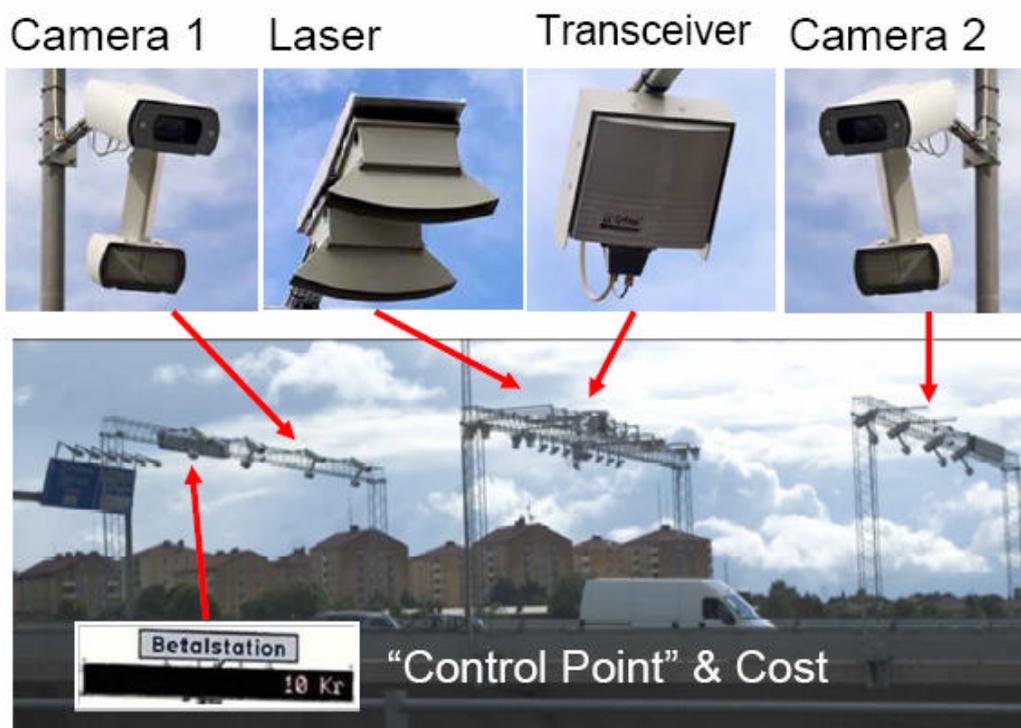
Mais force est de constater : que cela marche à l'étranger (Londres, Singapour, Stockholm) sans causer de traumatisme économique; que le parlement suédois et la population principalement concernée ont tranché en faveur du système.

Depuis juillet 2007, le péage urbain est pérennisé à Stockholm.

Malgré son coût très élevé (près de 400 millions d'euros) les experts ont calculés que le péage sera amorti en sept ans.

**Philippe Mertens (AVCB) -**

philippe.mertens@avcb-vsgeb.be



## Le chiffre du numéro

# CONNAISSANCE DU CODE DE LA ROUTE: *une enquête révèle d'énormes lacunes chez les Belges*

**3 personnes sur 10 pensent encore bénéficier de la priorité en s'engageant dans un rond-point ! Seules 2 personnes sur 10 savent qu'un enfant peut voyager à l'avant (à condition d'être installé dans un dispositif de retenue adapté). 4 personnes sur 10 estiment que la règle de la priorité de droite est devenue plus difficile. Tels sont quelques-uns des enseignements que l'on peut tirer d'une enquête réalisée auprès de 931 Belges à l'occasion de la parution d'une brochure sur les nouveautés dans le domaine de la circulation.**

"Circulation routière: ce qui a changé depuis 2000": tel est le nom de la nouvelle brochure éditée par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière, grâce au soutien d'AXA. Cette publication de 32 pages reprend les principaux changements intervenus dans le domaine de la circulation routière au cours des dernières années. Ces modifications ont permis à la Belgique de faire d'énormes progrès dans le domaine de la sécurité routière et de sauver un grand nombre de vies. Mais elles ont également eu pour conséquence d'engendrer des hésitations et une certaine confusion dans les esprits, comme en témoignent les résultats d'une étude réalisée expressément pour la sortie de la brochure.

Cette enquête a été réalisée par Ipsos Belgium à la demande d'AXA et de l'IBSR, entre le 17 et le 27 août 2007. Un échantillon représentatif de la population belge âgée de 18 ans et plus a été interrogé. La première partie vise à jauger le niveau de connaissance des principales règles de circulation. La seconde est en fait un sondage d'opinion à propos des évolutions du code de la route.

### **Connaissance des règles de circulation**

L'étude met en évidence les nombreuses lacunes dont souffrent les Belges dans la connaissance du code de la route et, en particulier, des changements intervenus ces dernières années.

Ainsi, 1 personne interrogée sur 3 ignore qu'il ne faut pas enclencher ses clignotants pour entrer dans un rond-point et quasiment 1 personne sur 10 ne sait pas qu'il faut les utiliser à la sortie. Plus inquiétant: 3 personnes sur 10 pensent à tort qu'elles sont prioritaires lorsqu'elles s'engagent dans un rond-point.

La réglementation sur le transport des enfants en voiture est, elle aussi, loin d'être assimilée par la population. Seules 2 personnes sur 10 savent qu'un enfant de 5 ans et de moins d'1,35 m peut voyager à l'avant d'une voiture à condition d'être attaché à l'aide d'un dispositif de retenue adapté.

Quant au montant des amendes en cas d'infractions, il risque de surprendre bon nombre de conducteurs: à peine 1 personne sur 3 sait qu'il lui en coûtera 100 € si elle brûle un feu orange. Près d'1 personne sur 2 s'attend à devoir payer un montant inférieur !

Enfin, la règle de la priorité de droite semble toujours poser problème. 1 personne sur 3 ignore qu'elle conserve le bénéfice de la priorité de droite lorsqu'elle se remet en mouvement après s'être arrêtée pour céder le passage à un cycliste circulant sur la piste cyclable. Cette règle a pourtant été modifiée il y a plus de 6 mois maintenant !

### **Évolution du code de la route**

Ipsos a également sondé l'opinion des Belges sur les dernières évolutions du code de la route. Là encore, les réponses peuvent paraître surprenantes. Alors que la règle de la priorité de droite a été simplifiée, 4 personnes sur 10 trouvent qu'elle est devenue... plus compliquée !

Enfin, 9 personnes sur 10 estiment que la diffusion à grande échelle d'une brochure reprenant les grands changements dans la réglementation routière est une bonne idée.

### **Brochure sur les nouveautés**

L'IBSR n'a pas attendu les résultats de ce sondage pour élaborer une telle publication. Intitulée "Circulation routière: ce qui a changé depuis 2000", cette brochure est scindée en trois chapitres. La première partie, consacrée au code de la route, est aussi la plus longue. Par souci de clarté, les nouvelles règles sont passées en revue par type d'utilisateur (automobilistes, cyclistes, piétons, etc.). Un aperçu des signaux routiers les plus récents a, de surcroît, été repris.

Le thème de la deuxième partie est la formation à la conduite. On y trouve les nouvelles modalités de l'examen théorique et de l'examen pratique, ainsi que quelques mots d'explication sur la nouvelle formation à la conduite.

Quant à la dernière partie, outre la nouvelle classification des infractions et un tableau des sanctions qui s'y rapportent, le lecteur découvrira comment le montant des amendes est calculé en cas d'excès de vitesse.

A la fin de la brochure, un quiz permet au lecteur de tester son niveau de connaissance. Ce test peut aussi être réalisé sur le site Internet d'AXA: [www.axa.be](http://www.axa.be).

Les personnes intéressées par un tel aide-mémoire peuvent se le procurer gratuitement auprès de l'IBSR: 02/244.15.11. Il est également possible de la télécharger sur le site de l'IBSR, [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be), et sur le site d'AXA, [www.axa.be](http://www.axa.be).

### **Personnes de contact:**

Benoit GODART, porte-parole de l'IBSR: 02/244.15.34 et 0476/24.67.20.

Christine VANORMELINGEN, porte-parole d'AXA: 02/678.62.07 ou Elly BENS: 02/678.64.67, 0478/22.30.84.

L'enquête relative à la connaissance du code de la route peut être obtenue par e-mail: [elly.bens@axa.be](mailto:elly.bens@axa.be).

### **Avis aux fonctionnaires de la Région, des communes, des zones de police, du Parquet et des sociétés de transports en commun !**

L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale organise en avril une nouvelle session (5 demi-journées) de rafraîchissement sur le code de la route. Renseignements et inscriptions : [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

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



Un désaccord de plus entre francophones et flamands ?



Panneau spécial pour dyslexique...



Copyright: MyPic66549

Et après ça on traitera encore les automobilistes de schizophrènes ?

## Retour sur la semaine de la mobilité 2007

Débat organisé par l'association des comités de quartiers uclois



## Appel à projets « LA RUE POUR TOUS » ...analyse et résultat des projets

**D**écliné du thème européen 'Réinventons la rue', l'appel à projet 'La rue pour tous' d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) et du Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) a soutenu et financé, avec le soutien de la Région de Bruxelles-Capitale, 12 initiatives qui se sont réparties tout au long de la semaine de la mobilité. Face à l'envahissement de l'espace public par l'automobile, l'objectif de cet appel était de rééquilibrer la fonction de séjour de la rue par rapport à celle de circulation, en rendant la rue à ses habitants, ses usages et usagers doux.

Qui un moment observe l'espace public se rend vite compte que

celui-ci est presque exclusivement dédié à l'automobile. Les rues, les places, les avenues sont réservées à la circulation automobile et au stationnement alors qu'elles devraient aussi être des lieux de vie, des lieux 'publics'. 12 comités, collectifs et associations l'ont bien compris et ont voulu promouvoir une 'rue pour tous' à l'occasion de la semaine de la mobilité.

Un forum de rencontre organisé le 22 septembre avec les auteurs de projets a permis d'échanger les expériences menées. En voici quelques enseignements.

Première constatation, l'appel lancé a fait émerger des projets présentant une diversité de type d'actions (débat, animations, actions militantes, sensibilisation, exposition, ...), de public cible (habitant

d'un quartier, cyclistes, usager d'un lieu, enfants, tout public,...) et de lieux (un quartier, une artère, une place, la ville en générale,..).

### Des débats passionnés au sein des quartiers.

**L'Association des Comités de Quartiers Uclois (ACQU)** avait choisi de mener un débat sur le partage de la rue (sa fonction sociale, l'impact sur la santé, le rôle des pouvoirs publics et le rôle de chaque citoyen). Ce débat a rencontré un vif intérêt (120 personnes) dans ce quartier résidentiel soumis actuellement à quelques modifications de règles de circulation dans le cadre du PCM (Plan communal de Mobilité) d'Uccle. Les élèves des écoles du quartier ont aussi participé au projet en

réalisant des dessins et une maquette sur le thème de la rue idéale.

Georges Michel, membre du groupe organisateur, relève à l'issue de cette action les constatations suivantes :

- La difficulté d'aborder globalement le thème du partage de la rue quand des modifications locales perturbent les habitudes de mobilité ;
- La conviction que les problèmes de mobilité viennent d'ailleurs et principalement des navetteurs ;
- L'absence de remise en cause de la domination de l'automobile ;
- Le fait que les gens du quartier s'expriment d'abord en tant qu'automobilistes et non en tant que citoyens, habitant de la rue ;
- La croyance que des solutions techniques vont résoudre les problèmes (gestion des feux, voitures propres,...) ;
- La perception négative des modes de transports alternatifs (transports publics déficients, vélo dangereux, train méconnu pour les déplacements intra-bruxellois) et l'impression qu'il n'y a pas d'alternatives crédibles à la voiture ;
- L'illusion que plus de route et plus de fluidité seraient la solution;

Entre les partisans et les opposants aux modifications de circulation du quartier ou aux constatations ci-dessus, le mérite du débat a été de permettre aux habitants de se parler et de se rendre compte qu'il n'y a pas une recette

miracle extérieure et que les comportements de chacun comptent également. Le travail effectué par les enfants a aussi servi d'exemple aux adultes : pour construire leur maquette, les enfants se sont parlés, ont créé un projet collectif commun où leur rue idéale comporte plus d'espaces verts, des passages piétons et des trottoirs plus larges, des parkings en dehors de la voirie, des trams et surtout des gens dans la rue. Ce travail a ouvert une réflexion qui va se poursuivre.

L'action menée par le **comité de quartier Sainte-Anne** à Auderghem se situait dans le même contexte de changement de sens



*La rue comme espace de lien social et de jeu: une future réalité grâce à la zone de rencontre au quartier Terdelt*

de circulation, créant de vives réactions au sein du quartier. Là le comité a choisi de rendre la rue aux habitants le samedi afin de renforcer les liens du quartier (plus de 100 personnes présentes) et d'aborder les questions de mobilité sur base du vécu de chacun. Au lieu des voitures, le bitume a accueilli les nombreux enfants du quartier, montrant que lorsqu'il existe un espace disponible pour eux, les enfants l'utilisent et en sont demandeurs.

## La conquête du quartier Terdelt...

C'est sur un mode plus ludique (stand, circuit habilité, rallye vélo,..) que le **comité de quartier Terdelt** a sensibilisé et rassemblé les habitants. Le thème de cette 8<sup>ème</sup> participation à la semaine de la mobilité était « A la conquête du F12a » (c'est-à-dire le panneau identifiant la zone de rencontre). En collaboration avec la Maison des Enfants et l'école 17, les enfants étaient invités à imaginer un panneau symbolisant leur quartier. Entre-temps, leur demande était entendue puisque la commune dans son projet de plan communal de mobilité prévoit la mise en place d'une zone de rencontre couvrant tout le quartier Terdelt. Belle victoire pour ce comité !

## ...Et des points noirs à conquérir.

A Woluwe-Saint-Lambert, c'est par 93 fiches techniques identifiant les points noirs pour les modes doux, que les 11 comités formant **Wolu-Inter-Quartiers**, ont plaidé pour 'une rue pour tous'. Sur base de leur charte

de la mobilité, ces fiches suggèrent également des propositions d'amélioration. Le comité a remis publiquement ces fiches aux autorités communales. A elles maintenant, et à la nouvelle cellule Mobilité qui vient d'être créée d'en assurer le suivi. Sinon, WIQ veillera à le leur rappeler.

## Un 'capital mobilité' pour tous ?

Dans le quartier de la Senne, le **comité 'Tous en Senne'** a réalisé son action sur la mobilité avec les

1. « *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale* », Armand Colin, Paris, 2005

2. Propos d'Eric Le Breton, repris dans le Cémaphore n°62, août 2007, p3



*Des boulevards centraux fleuris de logos vélos pour un boulevard « cycliste admis »*

habitants et avec les personnes précarisées de la maison d'accueil 'la Source' et du restaurant social. L'objectif étant de créer des liens, de renforcer la cohésion sociale du quartier mais aussi de le redécouvrir en s'y déplaçant autrement. « Les personnes précarisées se déplacent peu, souvent à partir d'un même lieu et dans un certain rayon » explique P Biesemans de l'asbl 'La source'. Ce témoignage nous renvoie à la notion de 'capital mobilité' développé par Eric Le Breton<sup>1</sup>. Selon lui, la capacité à la mobilité s'ajoute aux conditions de l'intégration sociale qui sont le logement, la santé, la formation. « Or assimiler l'occupation de l'espace et les multiples règles qui prescrivent les comportements n'est pas immédiat et simple pour tous, surtout si on ne maîtrise pas suffisamment la langue ou qu'on ne sait pas la lire, et ce sans compter les contraintes économiques<sup>2</sup> ».

### **Les actions cyclistes...**

Ces usagers doux sont trop souvent exclus de la voirie et ils ont voulu le faire savoir. Par des balisages informels d'itinéraires, par une masse critique 'boulevards cyclistes admis', par un diagnostic roulant avenue de la couronne, ils ont voulu rappeler leur présence et le manque d'aménagements à

leurs égards.

Ainsi Avenue de la Couronne, l'action du groupe 'couronne à vélo' s'inscrivait pile au moment de l'enquête publique concernant le réaménagement de l'avenue au



*Une voiture potagère pour faire germer une nouvelle conception de la mobilité et de l'espace public.*

profit des transports publics et des vélos. Sur les boulevards centraux par contre, rien à l'horizon en terme d'aménagements cyclables : c'est ce que le collectif 'Placeovélo' a voulu rappeler en garnissant le bitume de logo vélo afin de montrer leur présence sur cet axe.

### **...et celles autour de l'espace public.**

Parmi les projets réalisés, citons encore le salon urbain à Ixelles, le banquet pour un centre vivable pour tous, l'expérience de co-voiturage dans le bas de Saint-Gilles et terminons par la voiture potagère qui visait à se réapproprier l'espace public et mental face à la voiture en transformant des emplacements de parkings en espaces générateurs de liens sociaux et ce par le jardinage collectif.

### **En conclusion**

Par cet appel et grâce à l'énergie et la motivation des comités et associations, des actions citoyennes ont pu émerger dans les différents quartiers de la ville lors de la semaine de la mobilité et confronter ainsi une autre mobilité à celle vécue quotidiennement. Ils ont semé des graines pour une mobilité durable et certains résultats, aménagements ou prises de

conscience nous montrent que la graine a germé. Au pouvoir public d'entendre maintenant ces volontés citoyennes et de prendre les choix politiques qui s'imposent.

**Marie-Claire Schmitz (IEB)**  
marieclaire.schmitz@ieb.be

**Dernières minutes** - Modification de la réglementation routière

# (N') ARRÊTE (PAS) TON CHAR !

Depuis le 29 janvier 2008, les chars de manifestations folkloriques sont dispensés de l'immatriculation des véhicules, de certaines dispositions du règlement technique et du Code de la Route et ce, à condition que le conducteur ne dépasse pas la vitesse de 25 km/h. L'Arrêté royal du 27 janvier 2008 modifie pour cela le Règlement technique, le règlement concernant l'immatriculation des véhicules et le Code de la route (voir également la notice Inforum 225692).

Les dispenses sont valables pour les véhicules exclusivement destinés aux manifestations folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique soit à l'occasion d'une manifestation folklorique autorisée par la commune, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir (c'est-à-dire le chemin aller et retour entre l'emplacement fixe du véhicule et le lieu de la manifestation folklorique qui peut, le cas échéant, traverser plusieurs communes), soit pour des tours d'essai en vue de cette manifestation et pour autant qu'ils ne dépassent pas la vitesse de 25 km/h et qu'ils répondent aux dispositions de l'autorisation communale.

Tout d'abord, les véhicules sont dispensés de certaines dispositions du règlement technique. Entre autres une dispense du certificat de conformité et du contrôle technique. Cette dispense est insérée dans l'AR du 15.03.1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (modification de l'art. 2).

Deuxièmement, les véhicules sont

dispensés d'immatriculation. A cet effet, l'AR du 20.07.2001 relatif à l'immatriculation des véhicules est adapté (art. 2).

Troisièmement, les véhicules sont dispensés de certaines dispositions du Code de la Route (modification de l'art. 30.3 et introduction d'un art. 56bis).

Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les véhicules exclusivement destinés aux manifestations folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion d'une manifestation folklorique autorisée par la commune, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de cette manifestation et pour autant qu'ils ne dépassent pas la vitesse de 25 km à l'heure les feux ci-après sont utilisés :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge;
- les feux d'encombrement prescrits à l'article 30.4 lorsque la largeur du véhicule est supérieure à 2,5 mètres.

Cette disposition n'est pas applicable dans les limites du trajet de la manifestation délimité par la commune.

Les dispositions du code de la route concernant :

- les dimensions maximales du chargement (article 46) ;
- les transports exceptionnels (article 48 et 59.6) ;
- le nombre de remorques qu'un véhicule peut tirer (article 49.1);

- les conditions techniques de véhicules à moteur et de leurs remorques (article 81.1.1, 81.1.2);
- les bandages pneumatiques (article 81.4.1, 81.4.2 et 81.4.3);
- les ornements dangereux (article 81.6);

ne sont donc pas d'application pour les véhicules qui:

- sont exclusivement destinés aux manifestations folkloriques;
- ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique;
  - ⇒ soit à l'occasion d'une manifestation folklorique autorisée par la commune;
  - ⇒ soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de cette manifestation;
- et pour autant qu'ils ne dépassent pas la vitesse de 25 km à l'heure

Par "sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir", l'on entend: le chemin aller et retour entre l'emplacement fixe du véhicule et le lieu de la manifestation folklorique.

Enfin, l'arrêté royal relatif au permis de conduire est également adapté (art. 20): pour la conduite de véhicules folkloriques à moteur, un permis de conduire B ou G suffit.

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

**Matériel didactique****« OPTIMOVE » pour se déplacer autrement**

*Cet article a été précédemment publié dans le CeMaphore - bulletin d'information sur la mobilité n°64 d'octobre 2007*

« C'est la fête au centre ville ! Rendez-vous tous à la Grand Place dans 8 tours ! ».

En 8 tours de jeu maximum, tous les joueurs doivent arriver sur le bloc central du plateau, en ayant rempli différentes missions et sans avoir dépassé le quota maximum de CO<sub>2</sub> autorisé dans la ville. Traverser le centre après être passé par la gare et par l'école, il faudra bien 8 tours ... Mais quelle combinaison de transports choisir ? En empruntant quel itinéraire ? Avec quelle émission de CO<sub>2</sub> ?

Optimove est un jeu coopératif de stratégie qui aborde la question de la responsabilité collective en matière de mobilité. Il invite les joueurs, autour d'un plateau de jeu géant représentant un tissu urbain, à faire les choix de moyens de transport les plus appropriés en fonction d'une situation donnée. Optimove projette le joueur dans son quotidien, autour de missions obligatoires et collectives. L'objectif est de le sensibiliser à l'impact de ses choix en matière de mobilité : environnement, sécurité routière, santé, et aménagement du territoire. Le jeu aborde également de nombreux thèmes transversaux liés à notre mobilité en ville.

Une combinaison réfléchie de « tickets de transport », un choix judicieux d'itinéraires à emprunter, des accords de coopération engagés ... et un soupçon de chance permettent aux joueurs de se déplacer plus ou moins efficacement ... à pied, à vélo, en rollers, en scooter, en voiture, en bus ou en RER. Mais la ville a ses codes que certains véhicules doivent respecter : ligne de bus traditionnelle ou site propre,

sens unique limité, rond-points, ... Les joueurs sont invités à répondre à des questions sur la mobilité, l'environnement ou la sécurité routière. Une bonne réponse permet de rejouer immédiatement ! Les questions suscitent le débat entre les joueurs.

Spécifiquement réalisé pour des jeunes de 14 à 20 ans, Optimove se joue en groupe. Ce jeu est autant adapté à un cadre d'éducation formelle que non formelle. Les écoles, les ludothèques, les maisons de jeunes, les centres pour jeunes, les mouvements de jeunesse, ... utiliseront facilement le jeu à l'intérieur de leur structure. Un portefeuille de lectures sur les trois thématiques précitées permet à l'animateur de jeu d'aller plus loin dans ses réponses aux différentes questions que les joueurs peuvent se poser.

Réalisé à l'initiative de l'asbl Empreintes, ce jeu répond au manque d'outils pédagogiques pour ce public en matière de mobilité. Optimove est le fruit d'un travail de deux années de tests dans les classes de l'enseignement secondaire. Il a également fait l'objet de plusieurs confrontations avec des professionnels de la mobilité et de la pédagogie par le jeu. La version finale est le fruit d'un riche partenariat avec l'IBSR et la Direction générale des Transports du MET de la Région Wallonne. Des séances de formation à l'exploitation du jeu seront organisées gratuitement.

**Thibaut QUINTENS** – asbl Empreintes  
Tél. : 081 22 96 28, [thibaut@empreintesasbl.be](mailto:thibaut@empreintesasbl.be)  
**Céline FECCI** - MET-D311  
Tél. : 081 77 31 34, [cfecci@met.wallonie.be](mailto:cfecci@met.wallonie.be)



Type de jeu	de plateau, coopératif
Thèmes	Mobilité – Sécurité routière - Environnement
Age	de 14 à 99 ans
Nombre de joueurs idéal	7 à 14 + 1 meneur de jeu
Nombre de joueurs maximum	21 + 1 meneur de jeu
Nombre de joueurs minimum	4 + 1 meneur de jeu
Prix	100 €(+ frais de port) pour les collectivités, 125 €pour le privé

**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*