

# Le MONITEUR

## de la mobilité

### FOCUS

Analyse des accidents de roulage avec lésions corporelles

TRIMESTRIEL N°25 | ÉTÉ 2009 | GRATUIT

#### >> **ÇA BOUGE DANS LA RÉGION**

- Présentation du portail de la Mobilité et des Espaces publics à Bruxelles
- Formation "Think Tram Bus"

#### >> **BONNES PRATIQUES**

- Zones de chargement et de déchargement, 4 communes passent à l'action !
- Les itinéraires "malins" de Woluwe-Saint-Pierre

ÉDITORIAL .....	03
FORMATION "THINK-TRAM-BUS" : DE LA TECHNIQUE ET DE L'IMAGE ... ..	04>07
LES ACCIDENTS DE ROULAGE AVEC LÉSIONS CORPORELLES .....	08>12
LES LÉGISLATIONS ÉVOLUENT .....	13>15
LE PORTAIL DE LA MOBILITÉ ET DES ESPACES PUBILCS À BRUXELLES .....	16>17
SCÉNARIOS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE: EFFETS SOCIO-ÉCONOMIQUES D'UN TRANSFERT MODAL DE LA VOITURE VERS LE VÉLO .....	18>23
ZONE DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT : 4 COMMUNES PASSENT À L'ACTION ! .....	24>26
CAMPAGNE CAP 110 : "LEVEZ LE PIED, ROULEZ MALIN" .....	27
EN ROUTE POUR L'ÉCOLE: LES ITINÉRAIRES "MALINS" DE WOLUWE-SAINT-PIERRE .....	28
ABONNEZ-VOUS, C'EST GRATUIT ! .....	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




bruxellesmobilité  
mobielbrussel



DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulen  
RÉDACTION : Pierre Chastellain, Alix Van Cauwenberghe, Justine Van Gysel, Erik Caelen,  
Marina Boreanaz, Frank Willemans, Jean-Michel Reniers  
TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest  
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- TÉL : 02/238.51.40 - FAX : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.avcb.be

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



La mobilité est un domaine complexe. Les paramètres influençant sa dynamique sont innombrables, interconnectés et souvent (politiquement) très sensibles, sans compter que les conséquences de sa mauvaise gestion peuvent être dramatiques pour la santé publique, l'économie ou encore l'environnement. Pour répondre aux défis d'une mobilité bien équilibrée, les approches sont multiples : aménagement des voiries, nouvelles technologies, campagnes de sensibilisation, disponibilité des informations, politiques de transfert modal, etc.

Dans sa livrée estivale, le Moniteur de la Mobilité se propose d'aborder la mobilité par plusieurs de ces aspects.

Votre périodique préféré vous livre tout d'abord une primeur avec la synthèse d'une étude réalisée par la Police Fédérale destinée à dresser une image des accidents de la route avec blessés et/ou tués au sein des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale. La Région a totalisé en 2007 plus de 3.000 accidents de roulage avec lésions corporelles dont 20 accidents mortels. Quelles sont les caractéristiques de ces accidents de roulage ? Où se déroulent-ils ? Dans quelles conditions ? Répondre à ces questions, c'est une première étape en vue d'apporter des solutions pratiques en faveur d'une meilleure sécurité routière.

Les accidents de la route seraient peut-être moins nombreux si davantage d'usagers empruntaient les transports publics. La première formation « Think-Tram-Bus » organisée par la STIB et relatée dans votre Moniteur se donne précisément pour objectif d'améliorer la qualité des transports en commun en promouvant l'indispensable « réflexe transport public » lors des projets d'aménagement de la voie publique.

La mobilité et les aménagements ne se limitent pas non plus aux transports en communs. Nous en voulons pour preuve les expériences pilotes menées dans plusieurs communes bruxelloises pour apporter une solution à la problématique des zones de chargement et de déchargement.

Finalement, qu'il s'agisse de nouveaux aménagements ou de nouvelles réglementations, le plus petit commun dénominateur, c'est nous, les usagers. Nous avons la capacité de modifier nos comportements, de faire bouger les choses, de nous adapter et d'évoluer vers une mobilité plus durable. La décision nous appartient ! René Coubeau, citoyen bruxellois, l'a bien compris. Il vient d'ailleurs d'être récompensé par le « Eco-Citizen Award 2009 » délivré dans le cadre des « Prix belge de l'Énergie et de l'Environnement » pour son projet de campagne Cap 110 « Levez le pied, roulez malin » encourageant les automobilistes à réduire leur vitesse à 110 km/h sur autoroutes. A 110 km/h, on consomme moins, on émet moins de CO<sub>2</sub>, on préserve son véhicule, on réduit le risque d'accidents et on ne perd que quelques minutes, même sur de longs trajets.

Alors à bon entendeur...

La Rédaction.



## LA FORMATION "THINK-TRAM-BUS"

“ DE LA TECHNIQUE ET DE L'IMAGE... ”

*Sans aucun doute le point fort du programme, les travaux de groupe qui ont plongé les participants dans la réalité en les invitant à réfléchir très concrètement à l'amélioration des conditions de circulation des bus et/ou trams sur certains axes.*



**Anne Vander Geeten** STIB – Direction Bouquet de Transports

*"J'ai fort apprécié cette formation. Tout d'abord avec "Think Tram Bus" j'ai élargi mes connaissances dans le domaine de la fluidité des voiries. Pour élaborer une étude résolvant les divers problèmes d'une voirie congestionnée, j'ai acquis la notion des critères et des outils nécessaires. J'ai pris conscience de l'importance du fait que chaque acteur "Mobilité" a un rôle clé à jouer. De plus, chaque acteur fait partie intégrante d'une équipe où chacun est amené à partager ses compétences et ses expériences. Pour mon étude de cas, le quartier Matongé, mon groupe était constitué de personnes d'horizons professionnels très différents. Afin de proposer la solution unique à défendre, nous échangeons nos opinions, nos visions. Ces échanges m'ont apporté un champ de réflexions plus large et très enrichissant. Outre tout cela, je tiens à souligner que les organisateurs et les divers intervenants ont fait preuve de hautes valeurs ajoutées."*

*"Guy, mon ami chaisard, n'eut aucune difficulté à embarquer dans le spacieux véhicule dans lequel il y avait de la place, vu le haut niveau de fréquence offert sur la ligne.*

*Nous avions à traverser tout le centre de Bruxelles, en pleine heure de pointe, et comme nous n'étions pas en avance, je commençais à craindre d'être en retard à notre rendez-vous.*

*Mais non, nous fûmes rapidement rassurés en constatant que nous avançons avec une remarquable efficacité, parcourant de longs tronçons en site réservé et franchissant systématiquement sans problème tous les carrefours dont les feux tricolores avaient été programmés pour nous accorder le passage sans le moindre arrêt.*

*Pas de problème non plus pour repérer la station où nous devions descendre, et ceci grâce aux annonces vocales et au message défilant sur divers écrans judicieusement disposés dans le bus. C'est finalement avec cinq minutes d'avance que nous nous présentâmes à notre destination !"*

### SCIENCE FICTION ? ELUCBRATIONS SURRÉALIS- TES ? UTOPIE ?

Absolument pas ! Du moins pas en ce qui concerne la faisabilité technique de cette petite histoire. "Technique", le mot est lâché...

Absolument pas car, comme vous le savez certainement, la technique est actuellement capable de réserver aux transports publics de surface une place spécifique sur la voirie comme elle est capable d'accorder la priorité aux bus et aux trams traversant un carrefour régulé. Elle est également à même de fournir à l'usager, et en temps réel, toutes les informations susceptibles de faciliter son déplacement.

Alors pourquoi donc aujourd'hui, à Bruxelles, un nombre beaucoup trop important de ces bus et de ces trams restent encore scotchés dans les embouteillages et voient leur vitesse commerciale, donc la qualité du service offert à la clientèle, fondre par endroit comme neige au soleil ?

C'est simplement parce que, dans la Région, l'image du transport public de surface n'est toujours pas assez forte et que, trop souvent, des décisions locales viennent contribuer à la ternir.

Les techniques existent et les techniciens sont là, qui savent parfaitement les mettre en œuvre. Ce n'est donc pas à ce niveau que l'effort principal doit être fait, mais c'est bien au niveau de cette fameuse "image", afin que les décideurs communaux acquièrent le "réflexe transports publics" et qu'ils soient prêts à donner chez eux, dans tous les sens du terme, le feu vert aux bus et aux trams.

Il s'agit donc de les convaincre de l'intérêt considérable que leurs électeurs auraient à disposer d'un réseau de transports publics plus performant, contribuant à préserver l'environnement, à revaloriser l'espace public et, plus globalement, à améliorer la qualité de vie de tous. Et cela, malgré les efforts considérables accomplis ces dernières années et actuellement, la STIB n'est pas à même de le mettre seule en œuvre.



Le jour où les élus et les acteurs locaux auront pris conscience du formidable enjeu que représente le transport public en ville et qu'ils décideront d'en reprendre l'image à leur compte, ils seront capables de résister à la pression qu'exercent certains, par exemple à l'annonce de la récupération d'une voie de circulation jusque là attribuée à la voiture, ou à la suppression de quelques places de stationnement, pour permettre aux bus de remonter les files d'attente jusqu'au carrefour qu'ils doivent franchir.

C'est à ce prix, et à ce prix seulement, que les techniciens seront à même d'agir et d'offrir à l'agglomération bruxelloise et aux communes qui la composent, une image de Région clairvoyante soutenue par une technique de pointe.

Et c'est dans cet esprit que la STIB a édité, en 2007, un ouvrage intitulé "TRAM-BUS, Manuel de bonnes pratiques pour un réseau performant", présentant les principes généraux d'une prise en compte optimale des trans-

### Jean-Pierre Van De Winckel Centre de Recherches Routières

*"Think Tram Bus définit parfaitement les objectifs que l'ensemble de notre groupe s'est fixé : améliorer les performances du réseau par l'augmentation de la vitesse commerciale des véhicules des transports publics. Dans le cadre du travail commun que nous avons réalisé, il est apparu nettement le souhait de réfléchir à un aménagement de la partie latérale du Boulevard Brand Whitlock pour améliorer la circulation des bus vers le square Montgomery. Nous avons également proposé des mesures avenue Georges Henri pour éviter les entraves dues aux véhicules placés en double file pour le chargement et déchargement. Ces quelques semaines furent pour moi, un enrichissement intellectuel et humain. Par ce travail, j'ai eu l'occasion de contacter des habitants, commerçants, automobilistes, pour écouter les problèmes auxquels ils sont confrontés dans leurs déplacements. Je souhaite remercier les initiateurs de ce projet, les formateurs, les dirigeants pour le travail qu'ils ont réalisé et la possibilité qu'ils nous ont ainsi donnée de nous enrichir intellectuellement".*

ports publics de surface sur le réseau des voiries urbaines. Soucieux de faire passer le message à tous les acteurs de la mobilité urbaine, la STIB et Bruxelles-Mobilité ont lancé le concept

d'une "formation en mobilité durable" avec un premier module intitulé "Think Tram Bus".



**Luc Migom** STIB - Responsable de la régulation des bus

*“Se mettre ensemble pour chercher des solutions auxquelles nous travaillerons séparément. Différents services, personnes et instances cherchent, chacun en partant de son propre point de vue, des solutions pour offrir à tous les usagers, faibles et moins faibles, dont les transports en commun, leur juste place dans les rues de Bruxelles. Nous ne nous rendons pas toujours compte des problèmes auxquels les autres sont confrontés. Se pencher en groupes mixtes sur des projets élargit l'horizon de chacun et contribue à une meilleure collaboration entre les acteurs. Cette formation est vraiment très utile à tous ceux qui veulent apporter une contribution à la Région bruxelloise aujourd'hui et demain”.*

Plus de 30 participants issus d'horizons aussi très divers ont suivi avec une assiduité impressionnante cette première édition. Mêlant approches théoriques, visites de terrain à Bruxelles et à Lille et ateliers de groupe visant à cogiter à des solutions pragmatiques pour certains points noirs du réseau, cette formation de 8 jours a fait la part belle à la place du transport public en ville et aux enjeux de la concertation entre toutes les parties prenantes.

Sans aucun doute le point fort du programme, les travaux de groupe qui ont plongé les participants dans la réalité en les invitant à réfléchir très concrètement à l'amélioration des conditions de circulation des bus et/ou trams sur certains axes ont dépassé toutes les attentes. Un vrai travail d'experts ! Une réelle prise en compte de tous les facteurs déterminants ! Présentées lors de la dernière séance du 14 mai, le jury composé de responsables régionaux, communaux, de la STIB et de bureaux d'étude, a été très impressionné par les réalisations à tel point qu'il a estimé que certains projets pourraient être directement soumis aux collèges des

communes concernées. Au moment d'écrire ces lignes, la Commune d'Anderlecht a d'ailleurs été contactée par la STIB qui souhaite que les groupes eux-mêmes présentent au Collège les résultats de leurs réflexions pour la Rue de Fiennes et la Rue Wayez. Une première édition qui s'achève sur une excellente note et présage d'une nouvelle culture favorisant cet indispensable “*réflexe transports publics*” lors des projets d'aménagements.

**Pierre Chastellain**  
Ingénieur EPFL/ITEP  
Chef de projet chez TRANSITEC  
Chargé de la formation des  
Conseillers en Mobilité – CeMa  
**Alix Van Cauwenberghe**  
Directrice Espaces-Mobilités

**Infos :**

Ce module de formation sera reconduit dès l'automne 2009. Plus d'informations dès mi-juillet sur le site de la STIB, de Bruxelles-Mobilité et de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale.



# LES ACCIDENTS DE ROULAGE AVEC LÉSIONS CORPORELLES

ARRONDISSEMENT ADMINISTRATIF DE BRUXELLES-CAPITALE - ANNÉE 2007

*“La sécurité routière est un droit fondamental et un important objectif social. Chacun doit pouvoir se déplacer dans un environnement routier intrinsèquement sûr. Chaque accident est un accident de trop et tout doit être mis en œuvre pour éviter qu’il y ait des victimes”.*

*(États Généraux de la Sécurité Routière 2007, “Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière”, 12 mars 2007)*

Au niveau européen comme au niveau national, la problématique de la sécurité routière s’impose depuis plusieurs années comme une priorité. Dans ce domaine, depuis la création des **États Généraux de la Sécurité Routière** en 2001, la Belgique a pu formuler des objectifs quantifiables et réalisables, illustrant la volonté de combattre l’hécatombe routière.

Malheureusement, 49.794 accidents de roulage avec lésions corporelles ont encore été constatés en 2007 sur l’ensemble du pays, marquant une augmentation de +1,3% par rapport à l’année 2006.

Sur base des Formulaires d’analyse des Accidents de la Circulation élaborés

par tout service de police amené à constater un accident de roulage ayant fait au moins un blessé ou un tué, et de la consultation des procès-verbaux d’accident mortel auprès du parquet de Bruxelles, l’analyse que nous avons menée avait pour but de dresser une image des accidents de la route avec blessé(s) et/ou tué(s) survenus en 2007 au sein des dix-neuf communes de l’**arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale**.

En vertu des priorités policières fixées dans les Plans Nationaux de Sécurité 2004-2007 et 2008-2011, diverses initiatives ont vu le jour au sein de l’arrondissement, impliquant différents partenaires du monde policier, telles

que la concertation provinciale de sécurité traitant de la sécurité routière, la plate-forme policière de “sécurité routière”, ou encore les groupes de travail existant auprès de la Région de Bruxelles-Capitale et auprès de l’Association de la Ville et des Communes de cette même Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce cadre, les initiatives concrètes ont été nombreuses et diversifiées : suivi des caméras automatiques, élaboration d’indicateurs de performance, suivi des accidents de roulage avec lésions corporelles et suivi des accidents mortels, opérations préventives et répressives, campagnes régionales “sécurité routière”, ...<sup>1</sup>

## AMPLEUR

Il n’en demeure pas moins que la problématique des AccRLC reste critique au niveau de l’arrondissement puisque, après avoir progressé de +8,9% entre 2005 et 2006, une nouvelle augmentation, de **+18,4%**, se manifeste en **2007**; l’arrondissement comptabilisant ainsi un total de 3.109 AccRLC en 2007, soit 8,2% de l’ensemble des accidents avec blessés constatés sur l’ensemble de la Belgique (**figure 1**).

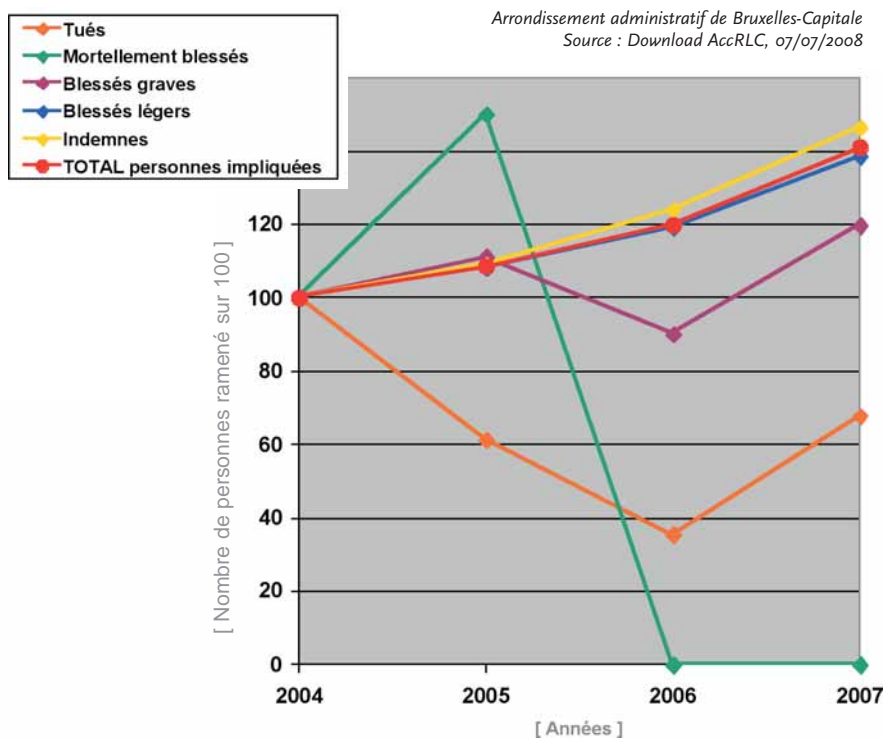
On sait également que, parmi ces AccRLC, **20 accidents mortels** sont à déplorer, contre 11 en 2006.



<sup>1/</sup> Direction de Coordination et d’Appui de l’arrondissement administratif de Bruxelles, “Rapport annuel 2007”, pp. 39 et s.



**FIGURE 1: Évolution du nombre total (ramené sur 100) de personnes, de morts, de blessés et d'indemnes impliqués dans les AccRLC constatés en 2005, 2006 et 2007.**



Sur base des chiffres ainsi posés, quelles sont les caractéristiques qui peuvent être mises en évidence à propos des accidents de roulage avec lésions corporelles constatés en 2007 au sein de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale ?

### RÉPARTITION DANS LE TEMPS

Tout d'abord, en ce qui concerne la répartition temporelle des AccRLC recensés en 2007 sur l'arrondissement, leur **répartition mensuelle** montre que c'est le mois de mai qui totalise le plus grand nombre d'accidents avec blessés et/ou tués ; le minimum est quant à lui tenu par le mois de décembre. En moyenne, 259 AccRLC se sont produits chaque mois.

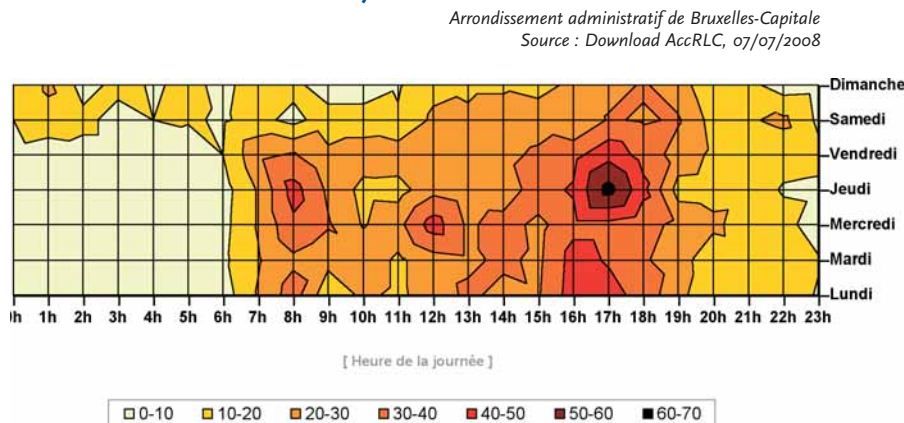
De 2005 à 2007, deux pics bien distincts se manifestent chaque année, à savoir : les mois de mai et juin, et les mois de septembre et octobre. En 2007, le premier pic est toutefois bien plus grand puisqu'il englobe les mois de mars à juin.

Un lien peut sans doute être fait entre ces concentrations et la densité du trafic sur les mêmes périodes (suivant les conditions atmosphériques et les périodes de vacances).

Au niveau des jours de semaine (*figure 2*), 444 AccRLC en moyenne ont été enregistrés par **jour de semaine** en 2007. C'est sur les mercredis de l'année 2007 qu'on en compte le plus, tandis que les dimanches en comptent le moins. En outre, près de la moitié (47%) des accidents se produisent du mercredi au vendredi inclus.

Enfin, la **répartition horaire** des AccRLC permet de constater que 86% d'entre eux se produisent pendant la journée<sup>2</sup>. Deux pics se dessinent d'ailleurs en 2007 comme en 2005 et

**FIGURE 2: Nombre d'AccRLC constatés en 2007 en fonction du jour de la semaine et du moment de la journée.**



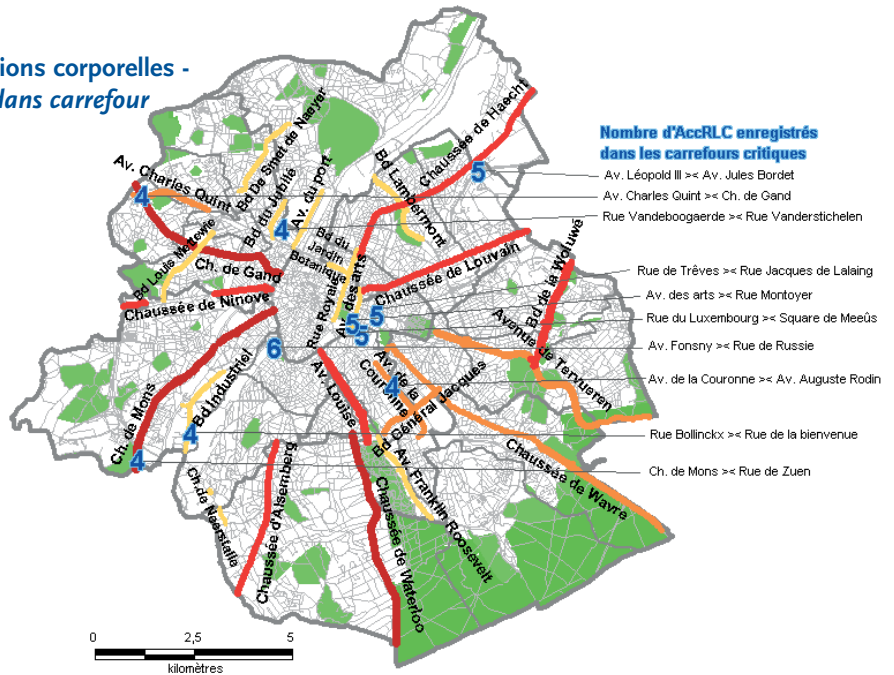
2/ Par référence aux définitions élaborées par l'I.B.S.R., la journée commence à 6h pour se terminer à 21h59, tandis que la nuit commence à 22h pour se terminer à 5h59 ; et la semaine s'étend du lundi, à 6h, au vendredi, à 21h59, alors que le week-end débute le vendredi à 22h pour se terminer le lundi à 5h59. Usagers de la route = conducteurs de véhicule ou piéton. États Généraux de la Sécurité Routière 2007, "Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière", 12 mars 2007.

**FIGURE 3: Les accidents de roulage avec lésions corporelles - Rues et carrefours critiques pour les AccRLC dans carrefour**

Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale - Année 2007

**Rues ayant enregistré au moins 10 AccRLC dans carrefours**

- > 25 AccRLC dans carrefour
- 20 à 24 AccRLC dans carrefour
- 15 à 19 AccRLC dans carrefour
- 10 à 14 AccRLC dans carrefour



2006 : un premier pic s'observe l'après-midi, de 15h à 18h comprises, un deuxième s'observe le matin, aux alentours de 8h, ceux-ci pouvant également être mis en relation avec les heures de densité du trafic sur les routes bruxelloises. Notons encore que, en 2007, un nouveau pic se manifeste vers 12h.



**RÉPARTITION DANS L'ESPACE**

En second lieu, en ce qui concerne la répartition spatiale des AccRLC constatés en 2007 sur l'arrondissement, ce sont, en nombres absolus, les communes de Bruxelles, Anderlecht et Schaerbeek qui comptabilisent le plus d'AccRLC, l'évolution moyenne la plus défavorable entre 2005 et 2007 étant enregistrée par la commune d'Evere.

Ces chiffres sont toutefois des chiffres absolus et ne permettent pas de tenir compte de facteurs propres au territoire considéré, tels que la superficie, la longueur du réseau routier, le trafic routier...

En relativisant ce nombre d'AccRLC par commune selon différents indicateurs "territoriaux", on apprend que :

- **Tenant compte de la superficie**, l'arrondissement présente une moyenne de 19 AccRLC par km<sup>2</sup> et dix communes présentent un taux supérieur, à savoir, par ordre décroissant : St-Gilles, St-Josse-ten-Noode, Etterbeek, Koekelberg, Molenbeek-St-Jean, Ixelles, Schaerbeek, Bruxelles, Anderlecht, et Forest.
- **Tenant compte de la longueur du réseau routier**, dix communes également présentent leur taux d'AccRLC par km de réseau routier comme étant supérieur à la moyenne arrondissementale de 2 AccRLC/km de réseau routier : St-Gilles, Molenbeek-St-Jean, Anderlecht, Etterbeek, Bruxelles, Koekelberg, St-Josse-ten-Noode, Ixelles, Forest, et Schaerbeek.

dissementale de 2 AccRLC/km de réseau routier : St-Gilles, Molenbeek-St-Jean, Anderlecht, Etterbeek, Bruxelles, Koekelberg, St-Josse-ten-Noode, Ixelles, Forest, et Schaerbeek.

- **Tenant compte des distances routières parcourues**, l'arrondissement présente une moyenne de 0,82 AccRLC par million de véhicules-kilomètres ; onze communes se situent au-delà : St-Gilles, Jette, Molenbeek-St-Jean, Ixelles, Schaerbeek, Etterbeek, Bruxelles, Uccle, Forest, Anderlecht, et St-Josse-ten-Noode.

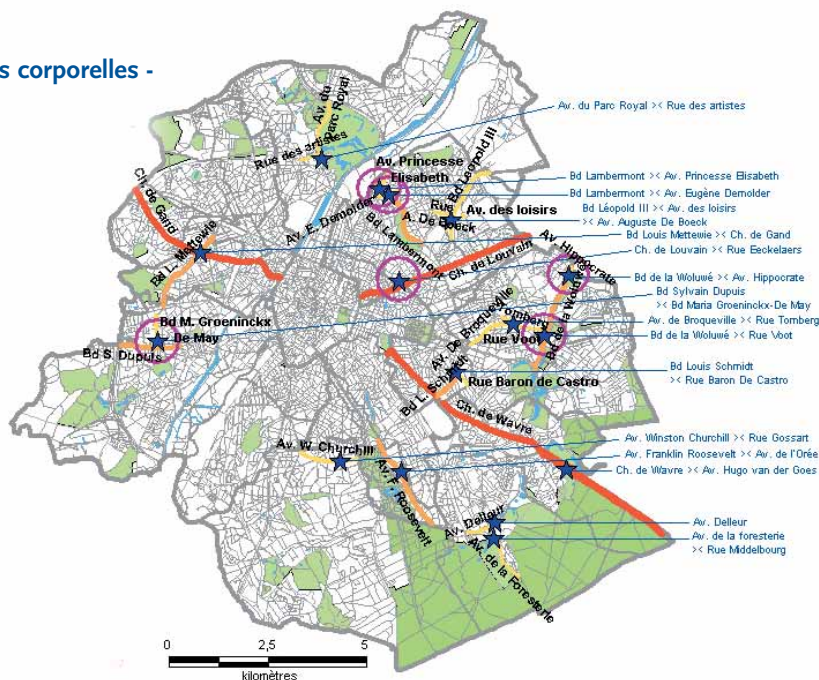
Molenbeek-St-Jean et St-Gilles se situent, pour leurs trois indicateurs, au-delà des moyennes arrondissementales, tandis que les communes de St-Josse-ten-Noode, Etterbeek, Koekelberg, Ixelles et Schaerbeek présentent deux de leurs indicateurs comme étant supérieurs aux moyennes arrondissementales.

Quant aux rues le plus souvent mises en cause dans les AccRLC (figure 3) survenus en dehors des carrefours de l'arrondissement, l'avenue de Tervueren, la chaussée de Waterloo et la chaussée de Mons constituent le trio de tête (avec respectivement 33, 33 et 32 AccRLC comptabilisés). Le ring de Bruxelles et les autoroutes A3/E40 et A4/E411 (pour les tronçons traversant

**FIGURE 4: Les accidents de roulage avec lésions corporelles - localisation des caméras automatiques installées**

Arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale - Année 2006

- ★ Caméras automatiques installées en 2006
- Carrefours équipés d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi au moins un AccRLC en 2007
- rues équipées d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi de 1 à 10 AccRLC en 2007
- rues équipées d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi de 11 à 20 AccRLC en 2007
- rues équipées d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi de 21 à 30 AccRLC en 2007
- rues équipées d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi de 31 à 40 AccRLC en 2007
- rues équipées d'une caméras automatique en 2006 et ayant subi de 41 à 50 AccRLC en 2007



l'arrondissement) sont quant à eux les routes numérotées enregistrant le plus d'AccRLC (à savoir 39, 12 et 11).

En ce qui concerne les cinq **carrefours** les plus critiques, ce sont les suivants :

- Avenue Fonsny >> Rue de Russie (6 AccRLC)
- Avenue Léopold III >> Avenue Jules Bordet (5)
- Rue de Trèves >> Rue Jacques de Lalaing (5)
- Avenue des Arts >> Rue Montoyer (5)
- Rue du Luxembourg >> Square de Meeûs (5)

Enfin, l'analyse de la localisation des poteaux porteurs d'une **caméra automatique (figure 4)** laisse en outre apparaître que près d'un cinquième des accidents de roulage avec lésions corporelles constatés en 2007 sur l'arrondissement se sont en fait produits à des endroits stratégiquement repérés, en 2005 ou en 2006, comme devant être équipés d'une caméra automatique. Cette constatation prouve l'efficacité des autorités dans le ciblage des lieux critiques en matière d'accidents de roulage, mais nous oblige également à considérer d'autres critères ayant leur part de responsabilité dans cette problématique (aménagement des lieux, comportements des usagers...).

## PERSONNES IMPLIQUÉES

Ensuite, par l'analyse des circonstances des accidents de roulage avec lésions corporelles, différentes informations ont pu être obtenues, dont les plus significatives concernent les personnes liées à ces accidents.

En 2007, les 3.109 accidents de roulage avec lésions corporelles survenus au sein de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale impliquent un total de 7.204 personnes.

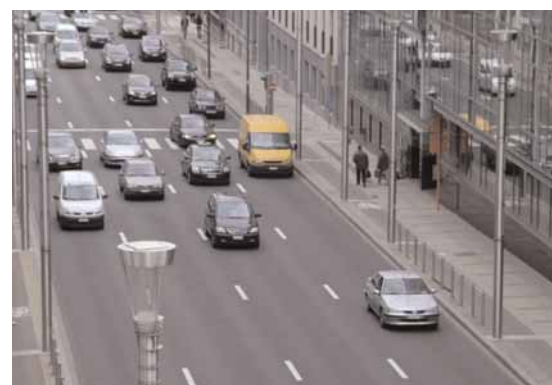
Parmi celles-ci, 841 étaient des **passagers** du véhicule, tandis que 6.363 étaient des **usagers** à proprement parler<sup>3</sup>, dont, le plus souvent, des conducteurs de voiture (65,2%), des piétons (13,9%), des conducteurs de motos de plus de 400cc (4,1%), ou des cyclistes (3,5%). Les véhicules impliqués sont en grande majorité immatriculés en Belgique.

Les usagers conducteurs d'un véhicule sont essentiellement des hommes (76,4%), alors que les usagers piétons sont en majorité des femmes (53,1%). Considérée dans sa globalité, la catégorie des usagers de la route accidentés présente une moyenne d'âge de 37,3 ans (37,5 ans pour les conducteurs et 35,8 ans pour les usagers piétons).

Les comportements fautifs le plus fréquemment pointés du doigt sont :

la vitesse, le refus de priorité, la perte de contrôle du véhicule, le non respect de la distance entre usagers, et la chute.

En outre, un tiers des AccRLC de 2007 (soit 983 AccRLC) ont débouché sur un test d'alcoolémie. Parmi eux, 11,9% se sont révélés positifs : ils concernent 167



3/ Usagers de la route = conducteurs de véhicule ou piéton.



4/ États Généraux de la Sécurité Routière 2007, "Rapport de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière", 12 mars 2007.

usagers de la route accidentés. De plus, 55 autres étaient en " **état d'ivresse manifeste** ". Le plus souvent, il s'agit d'hommes (90,2%) ayant en moyenne 35,5 ans, la tranche d'âge des 24-29 ans étant la plus représentée (25,5%).

Pour finir, il nous reste à nous intéresser aux victimes. Parmi les 7.204 personnes impliquées dans les AccRLC de 2007, 54,2% en sont ressorties blessées ou tuées, soit un total de 3.908 victimes, dont 21 tuées, 194 gravement blessées et 3.693 légèrement blessées.

Le nombre de blessés légers est en augmentation, tant entre 2005 et 2006 qu'entre 2006 et 2007 (+10,3% puis +16,2%). Par contre, le nombre de blessés graves avait diminué entre 2005 et 2006 (-18,9%) mais repart à la hausse en 2007 (+32,9%). La catégorie des tués avait également enregistré une remarquable diminution en 2006 (-42,1%), mais elle révèle la plus forte augmentation en 2007 (+90,9%), passant ainsi de 11 tués en 2006 à 21 en 2007.

Majoritairement, les **victimes** des AccRLC de 2007 sont des hommes (59,3%). Notons en outre que la moyenne d'âge des victimes augmente avec l'intensité des blessures : elle est de 33,4 ans pour les blessés légers, 38,5 ans pour les blessés graves, et 53,5 ans pour les tués.

Parmi les blessés légers, on compte surtout des conducteurs de voiture, des piétons et des passagers de voiture ; parmi les blessés graves, ce sont les piétons, les conducteurs de voiture et les conducteurs de moto qui reviennent le plus souvent.

En ce qui concerne la catégorie plus critique des victimes tuées, elle est surtout constituée de piétons, de conducteurs de moto et de conducteurs de voiture. Notons toutefois que la consultation des procès-verbaux des accidents mortels auprès du parquet de Bruxelles nous a permis de constater que la 'faute' n'incombe pas le plus souvent à l'utilisateur fort impliqué dans l'accident mortel avec piéton, mais bien à une imprudence du piéton lui-même. Il s'agit par exemple d'une personne âgée qui traverse en dehors du passage pour piéton alors que les véhicules attendent au feu rouge, et qui se fait heurter par la roue d'un camion redémarrant lors du passage du feu au vert ; ou encore d'une personne qui longe les rails aux abords d'un arrêt de tram et qui trébuche alors que celui-ci arrive.

## CONCLUSION

En conclusion, s'il ressort des rapports de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière<sup>4</sup> que la situation de la Belgique en matière de sécurité routière **évolue de façon positive**, il reste que notre pays connaît encore une augmentation de +1,3% du nombre d'accidents de roulage avec lésions

corporelles entre 2006 et 2007. Au sein de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, la **situation** est encore **plus critique** puisque cette augmentation est de +18,4% et que, de surcroît, le nombre de tués sur les routes bruxelloises est passé de 11 en 2006 à 21 en 2007.

Toutefois, l'**intérêt des différents acteurs** de la lutte contre cette problématique ne faiblit pas ; les initiatives nouvelles ou actualisées et la poursuite des mesures prises précédemment le prouvent.

**Les efforts consentis jusqu'à ce jour doivent donc être poursuivis. Selon les propres mots de ladite Commission, si les statistiques permettent d'ores et déjà aux différentes autorités de prendre des mesures particulièrement ciblées et efficaces dans ce domaine, l'analyse continue de la sécurité routière, basée sur des indicateurs de sécurité routière fiables, complets et disponibles, doit elle aussi permettre la mise en place de mesures supplémentaires axées sur des groupes cibles ou sur des problèmes spécifiques.**

**Justine Van Gysel**  
Police Fédérale  
DCA Bruxelles  
Analyse stratégique

# LES LÉGISLATIONS ÉVOLUENT :

“ INFORMATIONS RELATIVES À LA MOBILITÉ ET À LA CIRCULATION. ”

## 1. GILETS FLUORESCENTS OBLIGATOIRES À BORD DU VÉHICULE

Le Code de la route stipule que lorsque, sur les autoroutes et les routes pour automobiles, le conducteur d'un véhicule en panne se retrouve à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits, il doit porter un gilet de sécurité rétro-réfléchissant dès qu'il quitte son véhicule.

Le conducteur est obligé de le porter lorsqu'il quitte le véhicule sur une autoroute et une route pour automobiles, mais jusqu'à présent, il n'y avait pas d'obligation d'avoir de tels gilets à bord du véhicule.

Depuis le 1er juin 2009, c'est obligatoire. Dorénavant, il doit donc obligatoirement y avoir à bord du véhicule : une boîte de secours, un extincteur agréé, un triangle agréé et au moins un gilet de sécurité rétro-réfléchissant.

Étant donné que seul le Règlement technique a été modifié et pas le Code de la route, l'obligation d'avoir un gilet de sécurité rétro-réfléchissant à bord de la

voiture ne s'applique qu'aux véhicules immatriculés en Belgique (AR du 17 mars 2009 modifiant l'AR du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, paru au Moniteur Belge du 9 avril 2009).

## 2. LE DÉCRET FLAMAND RELATIF À LA TUTELLE SUR LES RÈGLEMENTS COMPLÉMENTAIRES EN VIGUEUR

Jusqu'au 1er janvier 2008, c'était l'autorité fédérale qui était en charge de la tutelle sur les règlements complémentaires pris par les communes pour régler les mesures permanentes et périodiques. Depuis cette date, ce sont les régions qui exercent cette tutelle. La Région de Bruxelles-Capitale a choisi de ne supprimer que l'AR créant les commissions consultatives. La Région wallonne a réglé la tutelle via le décret du 19 décembre 2007 (MB 14 janvier 2008). La Région flamande a promulgué le Décret du 16 mai 2008 publié au Moniteur Belge du 10 juin 2008. Aucune date d'entrée en vigueur du Décret n'était toutefois déterminée.

Ce Décret flamand stipule non seulement comment la tutelle sur les règlements complémentaires est régie, mais supprime également d'autres dispositions de la loi sur la circulation. Et il s'agit d'une nouveauté en Belgique.

Jusqu'à présent, il était stipulé que c'est l'autorité fédérale qui est et reste compétente pour les règlements complémentaires, mais que cette autorité



fédérale n'exerce plus la tutelle à partir du 1er janvier. Selon cette théorie, il était donc possible qu'à un moment donné, l'autorité fédérale, lorsqu'elle le souhaite, exerce à nouveau la tutelle. Le Conseil d'État s'était prononcé à quelques reprises dans ce sens.

Manifestement, le Conseil d'État a maintenant changé de cap. Avec la publication de l'arrêté d'exécution du 23 janvier 2009 (MB 26 mars 2009), différents articles de la loi relative à la circulation ont été supprimés à partir du 6 avril, en ce qui concerne la Région flamande :





- article 2 relatif aux règlements complémentaires pris par les communes ;
- article 2bis relatif aux règlements complémentaires à la demande du ministre afin de favoriser la fluidité du transport en commun ;
- article 3 relatif aux règlements complémentaires sur les voiries régionales, dans les bois et les réserves naturelles, sur les voies militaires et en ce qui concerne l'indication des agglomérations lorsqu'elles s'étendent sur plus d'une commune ;
- article 7 relatif aux commissions consultatives ;
- article 13 relatif au placement de signaux routiers ;
- article 14 relatif aux chantiers et aux obstacles ;
- article 17 relatif au coût de la signalisation.

Un renvoi au décret du 16 mai 2008 a été intégré à l'article 12 de la loi relative à la circulation sur la publication des mesures.

L'Arrêté du 23 janvier 2009 stipule également que le ministre flamand de la Mobilité exerce le contrôle sur les règlements complémentaires régionaux. L'Arrêté régit la manière dont les communes peuvent adopter des règlements complémentaires pour les voiries communales dans les bois domaniaux, les réserves naturelles et forestières ainsi que les zones de protection spéciales. Par cet Arrêté, le gouvernement flamand permet également aux communes de placer une signalisation, sur les voiries susnommées et sur les voiries provinciales et régionales ou sur les carrefours où se croisent des routes de différents gestionnaires, en exécution des règlements qu'elle a adoptés, et ce, moyennant l'autorisation préalable du gestionnaire responsable des routes

sur lesquelles la signalisation est placée. Ainsi, la commune peut se charger du placement de tous les horodateurs ainsi que de la signalisation correspondante, tant sur les voiries communales que régionales. Ce qui est évidemment logique au niveau de la gestion.

Et la disposition décrétole selon laquelle le conseil communal peut confier la détermination des règlements complémentaires au collège échevinal entre également en vigueur à partir de maintenant.

Il y a toutefois encore quelques irrégularités dans ce Décret et cet Arrêté. Que doit faire une commune si elle veut prendre des mesures relatives à la circulation sur une voie militaire ouverte à la circulation publique ?

Le Décret stipule que la signalisation routière est placée par l'autorité gérant la route. L'Arrêté nuance et autorise également les communes à placer une signalisation sur les routes régionales. On peut se demander ici si un Arrêté peut modifier un Décret.

Entre-temps, toutes les communes flamandes ont reçu la circulaire MOB/2009/01 relative aux règlements complémentaires sur la police de la circulation routière. Cette circulaire régit la réalisation d'un règlement supplémentaire à l'initiative d'une commune. Elle stipule la signalisation pour laquelle un règlement supplémentaire doit être adopté, la possibilité de déléguer la compétence au collège des bourgmestre et échevins, les exigences de forme du règlement et les procédures applicables et, enfin, les délais pour les règlements complémentaires communaux soumis à approbation. En dehors du fait que les règlements complémentaires

peuvent être envoyés par e-mail (dans un fichier pdf) à la Région flamande, il n'est absolument pas question d'une simplification administrative.

La loi relative à la circulation figurant sur le site internet de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale a été adaptée ([http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/documents.html?doc\\_id=43&vID=122](http://www.avcb-vsgeb.be/fr/Publications/documents.html?doc_id=43&vID=122)). Les dispositions des trois régions relatives aux règlements complémentaires ont été reprises dans cette version coordonnée.

### 3. AUTORISATION POUR LES VÉHICULES FOLKLORIQUES QUI CIRCULENT SUR LA VOIE PUBLIQUE

Une circulaire relative à l'autorisation communale permettant la circulation des véhicules folkloriques sur la voie publique est parue au Moniteur Belge du 3 février. Le but principal de la circulaire est d'indiquer clairement que l'on n'attend pas une autorisation de toutes les communes traversées par les véhicules folkloriques, mais uniquement de la commune de départ et d'arrivée. En outre, la circulaire énumère encore quelques points d'attention pratiques.

Les communes peuvent aborder ce sujet de manière pragmatique.

- en octroyant au demandeur une autorisation avec des exigences de base légales sommaires, le cas échéant complétées par des conditions complémentaires imposées par la commune (par exemple, déterminer un trajet et/ou une période ou une interdiction de jouer avec le feu - littéralement - sur les véhicules folkloriques) ;
- et en joignant en annexe les réglementations légales.



C'est finalement en premier lieu l'organisateur du déplacement ou le conducteur du véhicule folklorique qui doit veiller au respect des prescriptions de la réglementation.

(Source : Mobimail VVSG)

#### 4. LA RÉGION FLAMANDE ADOPTE UN DÉCRET RELATIF À LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

Dans le Décret du 20 mars 2009 relatif à la politique de mobilité, paru au Moniteur Belge du 20 avril 2009, le développement durable de la mobilité est formulé comme point de départ. La Région flamande, les services et agents qui relèvent de sa compétence, les provinces, les communes et les personnes morales de droit public et de droit privé chargées, en Région flamande, de tâches d'utilité publique, doivent viser les cinq objectifs suivants : accessibilité, facilité d'accès, sécurité routière, viabilité du trafic et réduction des dommages à l'environnement et à la nature. En outre, le principe STOP (d'abord les piétons, puis les cyclistes, puis les transports en commun et ensuite le transport motorisé individuel) et le principe de participation sont ancrés.

Le Décret stipule qu'un plan de mobilité est un plan stratégique qui décrit dans les grandes lignes une vision à long terme pour la politique de mobilité à mener. Il comprend une partie indicative et une partie informative. On ne peut déroger à la partie indicative que si des circonstances imprévues se produisent et cela doit être motivé. Le plan de mobilité doit en outre favoriser la cohérence dans le domaine de la mobilité et doit être harmonisé avec les autres domaines politiques.

Un Plan de mobilité doit être établi au

niveau régional. Il n'y a aucune obligation au niveau communal, intercommunal, intermédiaire (comme le domaine du transport) ou pour des thèmes relatifs à la mobilité.

Le Plan de Mobilité pour la Flandre est fixé par le gouvernement flamand pour une période de 10 ans, à un horizon temporel de 20 ans et une période de vision pouvant s'étaler sur 30 ans. Il est évalué au moins tous les cinq ans et, si nécessaire, entièrement ou partiellement rajusté. Le plan décrit également les aspects minimaux du contenu, tant pour la partie informative que pour la partie indicative. La partie indicative comprend une description du développement souhaité de la mobilité, les objectifs opérationnels ainsi qu'un plan d'action. Ce dernier peut être actualisé sur la base du plan d'avancement.

Le conseil communal peut fixer tous les cinq ans un plan de mobilité communal ayant un horizon temporel de 10 ans et une période de vision pouvant s'étaler sur 30 ans. Le plan s'oriente vers le Plan de Mobilité pour la Flandre et peut être rajusté entièrement ou partiellement au moyen d'une évaluation rapide. Le contenu, la forme et les procédures de l'évaluation rapide sont déterminés par le Gouvernement flamand.

Le décret définit les exigences minimales de la partie informative et de la partie indicative du plan de mobilité communal. La partie indicative comprend une description du développement souhaité, les objectifs opérationnels et un plan d'action. Le plan de mobilité communal doit également indiquer dans quelle mesure il est en harmonie avec les autres plans politiques pertinents au niveau supralocal et au niveau communal.

Le gouvernement flamand et la députation peuvent établir ensemble une charte de mobilité provinciale. Cette charte est une note politique sur des thèmes de mobilité spécifiques tels que, notamment, la sécurité routière, les voies lentes et le réseau de pistes cyclables. Dans la charte, des accords sont établis à propos de la manière dont les objectifs opérationnels et les priorités du Plan de Mobilité pour la Flandre sont développés par la province.

(Source : VVSG)

#### 5. SYSTÈME D'INFORMATION EUROPÉEN CONCERNANT LES VÉHICULES ET LES PERMIS DE CONDUIRE

La loi du 16 février 2009 portant assentiment au Traité sur un Système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire EUCARIS (Luxembourg, le 29 juin 2000) a été publiée au Moniteur Belge du 21 avril 2009.

Le traité EUCARIS instaure un système technique pour l'échange de données concernant les véhicules et les permis de conduire en temps réel entre les institutions qui, dans les pays, sont responsables de l'immatriculation des véhicules. Au niveau européen, un système RESPER a également été lancé. Pour l'heure, la Belgique participera seulement au système EUCARIS pour les données relatives aux véhicules et attendra les décisions ultérieures de l'Union européenne.

**Erik Caelen**

*Conseiller*

*Association de la Ville et des*

*Communes de la Région de*

*Bruxelles-Capitale*

*erik.caelen@avcb-vsbg.be*



# LE PORTAIL DE LA MOBILITÉ ET DES ESPACES PUBLICS À BRUXELLES

*Pas évident pour le citoyen de s'y retrouver parmi la multitude d'intervenants dans le domaine de la mobilité à Bruxelles. Communes, Région, Stib, SNCB, associations diverses, collectivités, autant d'acteurs de la mobilité dans la capitale... et au moins autant de sites internet différents.*

Soucieuse de faciliter et de centraliser l'accès aux informations dans cette matière, Bruxelles Mobilité a lancé en mars de cette année un double portail abordant les deux thèmes mobilité et espaces publics à Bruxelles.

## DEUX SITES INTERDÉPENDANTS ET COMPLÉMENTAIRES

>> [BruxellesMobilité.be](http://BruxellesMobilité.be)

BruxellesMobilité.be est consacré, comme son nom l'indique à la mobi-

lité à Bruxelles au sens large. La page d'accueil donne des informations "en temps réel" : état de la circulation à Bruxelles, événements, chantiers en cours,...

Le site reprend également des tas d'informations pratiques et utiles sur les différents modes de transport à Bruxelles. Où trouver un taxi ? Comment se procurer la carte vélo ? Quelles sociétés de transport en commun sur Bruxelles ? La prime Bruxell'air, qu'est-ce donc ?

Toute la stratégie en matière de mobilité dans la Région bruxelloise pour les années à venir y est également décrite.

D'ici le mois de septembre, un espace "Partenaires" verra le jour, avec des informations spécifiques destinées par exemple, aux écoles et aux entreprises dans le cadre des plans de déplacements. Les autres partenaires de la mobilité, professionnels de la route, tels que les autocaristes, chauffeurs et exploitants de taxis trouveront dans cet espace une information ciblée.





>> [EspacesPublicsBruxelles.be](http://EspacesPublicsBruxelles.be)

L'aménagement des espaces publics est indissociable de la mobilité, et ce à plusieurs titres.

Le réaménagement d'une station de métro ou d'une place publique, la création de nouvelles pistes cyclables, la signalisation des sorties de secours dans les tunnels routiers, ou encore la verdurisation des grands axes routiers sont autant d'aménagements mis en place pour rendre les déplacements dans la Région plus conviviaux, sécurisés et rapides.

Par ailleurs, les projets de réaménagement, ont souvent eux-mêmes un impact sur la mobilité au sens large, quand ils entrent dans leur phase d'exécution.

Le site [EspacesPublicsBruxelles.be](http://EspacesPublicsBruxelles.be) renseigne donc le citoyen sur les projets d'amélioration de l'espace public en cours près de chez eux. Chaque projet est décrit dans une fiche qui évolue au cours du temps. De la simple initiative (on y pense !) à l'inauguration,

en passant par la publicité de l'enquête publique, on retrouve chaque projet au fur et à mesure de ses différents états.

**UN PORTAIL À LA DISPOSITION DE TOUS**

Le portail est un outil mis à la disposition de tous, citoyens, navetteurs ou touristes à la recherche d'information, mais aussi des associations, communes, sociétés de transports en commun ou institutions souhaitant communiquer avec la population sur les deux thèmes précités.

Vous êtes une commune et souhaitez informer sur un nouveau plan de stationnement ou sur un projet de réaménagement d'une place ou voirie d'envergure, vous êtes une société de transport en commun et prévoyez une restructuration de votre réseau, ou encore organisateur d'un événement autour de la mobilité, n'hésitez pas à utiliser cet espace.

Une démarche officielle vers les partenaires potentiels sera menée dans le

dernier trimestre de cette année, le temps de renforcer l'équipe "portail" actuelle, mais vous pouvez d'ores et déjà prendre contact avec Bruxelles Mobilité pour intégrer progressivement vos informations intéressantes, que ce soit pas le biais des news, des fiches projets, les infos chantiers,...

**UN PORTAIL EN ÉVOLUTION**

La version du portail actuellement en ligne est amenée à évoluer. Une version 2 est en cours, et les premières améliorations seront en ligne dès septembre. Parmi celles-ci : l'amélioration de la visualisation des news, dorénavant présentes sur les deux sites et la mise en place de l'espace partenaires. Les autres (très) nombreuses pistes sont actuellement examinées et des priorités établies.

**Marina Boreanaz,**  
*Cellule Communication  
de Bruxelles Mobilité*

*Responsable du portail Mobilité-  
Espaces publics  
T 02 204 10 24  
[mboreanaz@mrbc.irisnet.be](mailto:mboreanaz@mrbc.irisnet.be)*





# SCÉNARIOS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

LES EFFETS SOCIOÉCONOMIQUES D'UN TRANSFERT MODAL DE LA VOITURE VERS LE VÉLO<sup>1</sup>.

*Aujourd'hui, la mobilité quotidienne des Belges, est largement dominée par le mode de transport automobile. C'est à Bruxelles et à ses abords que l'usage de la voiture au quotidien se fait davantage ressentir. Chaque jour de la semaine, ce sont ainsi près de 300 000 navetteurs qui se déplacent à Bruxelles alors que le parc bruxellois compte déjà 584 298 véhicules pour une population d'un peu plus d'un millions d'habitants et un territoire de 162 km<sup>2</sup>.<sup>2</sup>*

Entre 1950 et 2005, le parc de véhicules en Belgique a ainsi été multiplié par 11. Globalement, la tendance dans le transport de personnes est à la croissance. Entre 1960 et 2002, le nombre de passagers-kilomètres<sup>3</sup> a augmenté de 182%, passant de 47 531 millions à 134 175 millions de passagers-kilomètre. Dans cette évolution, la part de la route a augmenté de 58% à 82%, pendant que les autres modes de transport diminuaient, de 18% à 6% pour le rail, de 15% à 6% pour les autres modes de transport public (bus, tram, métro) et de 9% à 4% pour les autres modes de transport par route (autobus privé, taxis, etc....).

Bref, aujourd'hui, la mobilité spatiale est au devant de quatre grands enjeux. Sur le plan énergétique et environnemental, face à la demande sans cesse croissante de mobilité elle se doit de devenir plus durable, c'est-à-dire plus propre sans épuiser les ressources énergétiques pour les générations futures. Sur le plan social, elle se doit de permettre à chaque individu de se déplacer en vue de faciliter la participation de chacun à la vie sociale et économique. Sur le plan économique, elle doit apporter une valeur ajoutée tout en tenant compte du coût social du transport, c'est-à-dire du coût pour l'usager lui-même et du coût à charge

de la collectivité. Enfin, sur le plan spatial, elle doit favoriser la complémentarité entre les modes de déplacement, pour être au service de l'organisation spatiale et non l'inverse.

Sans entrer dans le débat, parfois idéologique, sur la quantité de mobilité nécessaire à l'épanouissement de la société et des individus qui la composent, les questions à se poser sont aussi celles du mode de déplacement à favoriser et des comportements de la vie quotidienne sur lesquels nous, comme citoyen, ménage et acteur social nous pouvons agir. Dans ce champ de réflexion, nous avons ainsi cherché à savoir, plus parti-

culièrement, si un transfert modal de la voiture vers le vélo peut constituer une alternative crédible, sur le plan socio-économique, pour les usagers eux-mêmes et la collectivité dans son ensemble. En d'autres termes, sur un plan opérationnel, cet axe de travail nous conduit à donner une estimation des impacts socio-économiques d'un transfert modal de la voiture vers le vélo<sup>4</sup>. Encore faut-il, pour le rendre attractif, baliser celui-ci par des scénarios non seulement symboliques mais aussi réalistes.

Le diagnostic des comportements de mobilité aujourd'hui, laisse apparaître l'importance considérable de la voiture dans les déplacements quotidiens des ménages belges. **Deux constats** s'imposent. Premièrement, la part des ménages qui disposent de 2 véhicules ou plus a augmenté de 46% entre 1991 et 2001<sup>5</sup>. Deuxièmement, 46% des déplacements effectués par les ménages sur des distances inférieures à 1 kilomètre sont réalisés en voiture. Or, l'usage de la voiture dans les ménages tend à augmenter en fonction du taux de motorisation des véhicules et de la disposition de voitures de société au sein des ménages. On tourne en rond.

Par ailleurs, l'augmentation de la part des voitures de sociétés dans le parc de véhicules belges (en 2005, 13% du parc de véhicules et 33% des nouvelles immatriculations concernaient des voitures de société)<sup>6</sup> soulève la question de la responsabilité et du rôle de l'État, des

entreprises et des ménages dans les choix des modes de transports quotidiens de mobilité. La voiture est utilisée pour l'ensemble des activités des ménages qui justifient ces déplacements quotidiens (écoles, travail, achat, loisirs, visite, etc). Les transports publics, pour leur part sont utilisés pour des courts déplacements (bus, tram, métro) ou pour des déplacements plus longs (au-delà de 50 km pour les trains). La plage d'utilisation du vélo est plus fréquente sur des déplacements inférieurs à 5 kilomètres et décroît fortement au-delà de cette distance. La plage d'utilisation de la voiture reste la plus large, pour des déplacements de moins d'un kilomètre comme pour les déplacements les plus longs.

Face à ces tendances, à demande de mobilité inchangée, **deux scénarios** semblent intéressants pour un transfert modal vers une mobilité douce : premièrement, substituer le vélo à la voiture pour les déplacements inférieurs à 2 kilomètres (2,79% de la distance parcourue annuellement par les voitures des ménages belges, soit 7 065 001 kilomètres) et deuxièmement, le renoncement à une voiture dans les ménages qui possèdent plus de deux véhicules (994 492 voitures et une réduction de 20,21% du kilométrage annuel effectué par les voitures des ménages belges, soit 14 873 millions de kilomètres). Dans ce second scénario, le vélo est le substitut princi-



pal de la voiture, auquel pour certains types de déplacements plus contraignants (distance, transport d'objets encombrants, conditions climatiques hivernales) les usagers peuvent combiner d'autres modes de déplacements de type collectif (bus, tram, métro, train et car sharing).

## NOTRE CHÈRE MOBILITÉ

Avant de poursuivre il importe de s'interroger au préalable sur ce que peut représenter l'automobile et le vélo dans l'économie belge. Cette description socioéconomique donne la situation de départ : le scénario de référence. Elle repose à la fois sur un inventaire des **flux monétaires réels**<sup>7</sup> générés par l'automobile et le vélo et, sur l'évaluation des coûts réels liés à l'utilisation de ceux-ci. Les coûts réels, ou sociaux du transport couvrent, les **coûts internes**<sup>8</sup> pris en charge par les usagers eux-mêmes, et les **coûts externes**<sup>9</sup> à charge de la collectivité d'autre part.

En ce qui concerne l'automobile, on retiendra l'importance du poids de l'automobile dans l'économie belge. Certainement au niveau des ménages où globalement, la part des dépenses



1/ Frank Willemans, "Scénarios pour une mobilité durable. Quels sont les effets socio-économiques d'un transfert modal de la voiture vers le vélo ?", Mémoire de licence, Faculté Ouverte de Politique Economique et sociale, UCL, 2008, (140 pages).

2/ Journal "Le Soir" du lundi 12 janvier 2009.

3/ Conseil Fédéral du Développement durable, 2004, Avis cadre pour une mobilité avec le développement durable.

4/ L'année choisie comme référence pour l'ensemble des données socio-économiques de ce travail est l'année 2005.

5/ INS/mobilité

6/ CORNELIS É., MALCHAIR A., ASPERGES T. & RAMAEKERS K., Company Cars Analysis. Rapport final septembre 2007, SPF Mobilité et transport, Politique scientifique fédérale.

7/ On parlera aussi de coûts "sociaux" ou "globaux".

8/ **Coûts internes.** Pour le mode de déplacement automobile, suivant les méthodes d'évaluation, ils comprennent : 1) des coûts fixes : l'acquisition ou la location du véhicule (ou autre mode de transport), l'amortissement du véhicule., les intérêts relatifs aux crédits d'achats, la dépréciation du véhicule (effet de sélection adverse), les taxes à l'achat : taxe de mise en circulation, taxe complémentaire pour les véhicules équipés de LPG, les taxes à la possession (taxe annuelle de circulation), les primes d'assurances (Responsabilité Civile, Conducteurs, Omnium, Assistance), le parage, le contrôle technique. les taxes de recyclage à charge des usagers (changement de véhicule), la TVA (21%) pour les prestations citées sauf pour la cession de véhicule d'occasion entre particuliers (0% de TVA). En amont, ils peuvent aussi comprendre le coût de l'apprentissage automobile, le coût du permis de conduire. 2) des coûts variables : le carburant, les accises sur le carburant, les entretiens et les réparations, les coûts des accidents causés à l'utilisateur lui-même ou à un tiers, la TVA (21%) relative à ces prestations. Pour le mode de déplacement cycliste, suivant les méthodes d'évaluation, ils comprennent : 1) des coûts fixes : l'achat du cycle. 2) des coûts variables : le coût des pneus et chambres à air, des pièces de rechange et les frais de réparation. N.B. : Dans notre estimation, elle ne tient cependant pas compte de frais d'équipements vestimentaires, d'assurance ou de l'alimentation nécessaire à développer l'énergie motrice du cycliste.

9/ **Coûts externes.** Suivant les conventions, ils comprennent, en général : Les coûts d'infrastructure, les coûts de congestion (en partie supportés par les usagers de la route sous forme de temps perdu et de consommation de carburant), les coûts des accidents de circulation (les coûts liés au nombre de victimes et ceux liés au nombre d'accidents), les coûts environnementaux (les coûts de la pollution de l'air, de la pollution sonore, du réchauffement climatique).

de voiture a augmenté au cours des trente dernières années, pour représenter en 2005 en moyenne, avec 4588 €, environ 13,40 % des dépenses totales des ménages belges pour un total de 14,59% de dépenses de transport. Ces données situent la voiture en second rang dans les dépenses des ménages, derrière les dépenses de logement, mais devant les dépenses d'alimentation. Rapportée à l'ensemble des ménages privés, les dépenses de voiture par les ménages en Belgique s'élèveraient à environ 19,369 milliards €.

L'assemblage d'automobiles reste une marque de fabrique de l'industrie belge. La Belgique représente d'ailleurs le second exportateur de voiture par habitant au monde. Avec tous les secteurs concernés, suivant les sources, on peut estimer que l'automobile génère environ 124 000 emplois directs auxquels, il faut ajouter plusieurs milliers d'emplois parmi les sous-traitants (*tissus, matières plastiques*) et les entreprises de recyclage. Pour l'État, la possession et l'utilisation de la voiture par l'ensemble des

ménages et des entreprises rapportent, 11,9 milliards €, soit environ 14% de la totalité des recettes fiscales.

Si l'automobile apporte des recettes à l'État, elle coûte non seulement aux ménages, en frais de possession, d'utilisation et en temps (*les coûts internes*) mais aussi, à la collectivité (*les coûts externes*). Pour ces coûts externes, c'est-à-dire les coûts d'infrastructures<sup>10</sup>, d'accidents de circulation et environnementaux (pollutions de l'air et sonore, contribution au réchauffement climatique) l'estimation est de l'ordre de 14 milliards. À ces coûts viennent encore se greffer les coûts de congestion, environ 765 millions € qui sont pris en charge pour une partie par les usagers eux-mêmes (*budget-temps, carburant*) et pour l'autre partie par la collectivité (*encombrement, effets environnementaux*).

En ce qui concerne le vélo, il faut rappeler l'absence d'un outil tel que la DIV pour le secteur automobile, qui permettrait un recensement permanent du parc. Les enquêtes ménages ou

mobilité permettent cependant de dire que le parc de vélo (5,802 millions unités) est un rien plus élevé que le parc de voitures (4,918 millions unités). Avec cette nuance près que le vélo loisir s'est développé considérablement au cours des vingt dernières années, et que dès lors, tous ces vélos ne sont pas utilisés pour la mobilité quotidienne des ménages.

L'industrie du cycle en Belgique emploie en 2005, un peu plus de 2000 personnes. Par ailleurs la tendance est aussi à l'incitation à utiliser le vélo. C'est notamment le cas dans les entreprises, qui sur la base volontaire remboursent au minimum 0,15 €/km à leurs employés qui effectuent des déplacements domicile-travail à vélo. De son côté, l'État perçoit aussi des recettes pour l'achat et l'utilisation du vélo à travers la TVA payée pour ces différentes prestations et l'impôt des sociétés par les entreprises du secteur.

Enfin, la part des dépenses des ménages en achat et utilisation de bicyclettes a augmenté au cours des dernières années. Pour autant la part des dépenses de vélo ne s'élève qu'à 0,10% des dépenses totales des ménages ou 1,69% des dépenses totales de transport des ménages. En 2005, l'ensemble des ménages privés en Belgique aurait affecté 343,273 millions à des dépenses de vélo.

#### LES EFFETS SOCIOÉCONOMIQUES DES DEUX SCÉNARIOS ENVISAGÉS POUR CE TRANSFERT MODAL

Des deux scénarios envisagés, il ressort que le second relatif au renoncement au deuxième véhicule du ménage, parce qu'il concerne une distance totale annuelle plus importante que dans le premier scénario, entraîne une réduction supérieure des dépenses finales de transport des



10/ Ces dépenses s'élèvent en 2005 à 1,18 milliards €



ménages et des coûts externes de la collectivité. L'impact pour le budget des ménages du renoncement à l'utilisation d'un des véhicules du ménage approche 40% du budget voiture de ces ménages et au total cette réduction représente, 11,75% des dépenses totales de voiture de l'ensemble des ménages belges.

Le gain de ce scénario pour les dépenses totales de transport de l'ensemble des ménages belges s'élève à 10,80% par rapport à la situation de départ. En tenant compte des dépenses de substitution vers le mode de déplacement cycliste et de transport en commun éventuel, ce sont près de 2,199 milliards € que les ménages belges récupèrent comme pouvoir d'achat, soit 1,39% de la consommation totale des belges. A titre indicatif, pour l'année 2005, ce montant équivaut à près de deux fois le budget de la coopération belge au développement et des affaires étrangères ou au quart du budget de la sécurité sociale.

Pour l'Etat, les coûts externes économisés par le renoncement à la voiture représenteraient, si on y ajoute également les coûts de congestion, entre 4,688 milliards € et 7,054 milliards €. Même après la substitution par le vélo et une combinaison de transports en commun, pour les déplacements les plus longs, la mesure dégagerait des gains pour le budget des ménages et réduirait la charge globale des coûts externes supportés par la collectivité.

De notre premier scénario, il apparaît que les impacts monétaires sont logiquement moins élevés que dans le second scénario. Le gain de ce scénario, avec 371,336 millions, correspond à 1,81% du budget transport de l'ensemble des ménages belges et 0,23% des dépenses totales des ménages belges.

Quels que soient les scénarios, pour la

collectivité, une réduction de l'utilisation de la voiture a un impact positif sur l'ensemble des coûts externes. L'impact monétaire, en valeur absolue, le plus important à la suite d'une diminution d'utilisation de voiture, concerne les coûts externes d'accidents de circulation : de 149 millions € maximum pour le scénario 1 à 709 millions € maximum pour le scénario 2. Ensuite, dans l'ordre, les réductions les plus importantes en valeur absolue concernent la pollution atmosphérique, la contribution au réchauffement climatique, la pollution sonore et les coûts d'infrastructure.

Dans tous les scénarios, l'impact financier le plus important concerne les coûts de congestion relatifs à la voiture : moins de voiture permet d'alléger le budget temps des usagers des automobilistes et les effets négatifs de la consommation de carburant additionnelle pour la collectivité. Le mode de déplacement de substitution principal, le vélo, ne génère pour sa part que des coûts externes d'accidents de circulation et de congestion. Le vélo, comme tout véhicule empruntant des voiries encombrées, peut aussi générer, ce type de coûts de congestion, même si c'est dans une nettement moindre mesure que la voiture.

Ces flux monétaires évalués, quels enseignements retenir de ces scénarios pour les ménages, les entreprises et l'État ?

*Pour les ménages*, tout d'abord, les deux scénarios nécessitent des changements de comportement dans la mobilité quotidienne, à travers la révision de leur chaîne de déplacement. En se tournant vers le vélo pour les courts déplacements, les ménages (re)découvrent leur environnement proche, ce qui induit aussi de nouveaux rapports à l'espace, au temps et aux autres.



Ensuite, l'ampleur de la réduction du parc automobile suite au second scénario et la réduction totale de kilomètres parcourus pour les deux scénarios, réduisent nettement l'encombrement des routes, les incivilités automobiles (parcage sauvage) et par là, améliore le cadre de vie global.

Enfin, les ménages retrouvent directement du pouvoir d'achat par le renoncement à la voiture et indirectement, l'utilisation du vélo au lieu de la voiture a un impact positif pour la santé individuelle, ce qui peut se traduire par une réduction des dépenses de santé des ménages.

*Pour les entreprises*, le secteur automobile connaît globalement une baisse de son activité, mais ce sont principalement les secteurs de l'entretien, de la réparation et le secteur pétrolier qui subissent ce report modal. L'assemblage automobile dépendant de l'exportation devrait être moins directement concerné. Les institutions de santé subiraient une baisse de fréquentation (amélioration globale de la santé consécutive à un recours au mode de déplacement cycliste). Le secteur du cycle et les activités qui y sont associées accroissent par contre leurs activités.

De nouveaux secteurs connaissent un accroissement d'activités : les services de proximité (petits commerces, services à domicile, crèches, services culturels, etc) et d'autres secteurs économiques bénéficient d'un report de la consommation des ménages. En règle générale, en économie, les consommations supplémentaires des ménages bénéficient davantage aux services qu'aux biens industriels.

Enfin, pour l'État, les éléments suivants sont à pointer :

Le renoncement à la possession et à l'utilisation de la voiture, suite à ces scénarios, entraîne une baisse des recettes fiscales estimée à environ 11,38% des recettes fiscales totales qui auraient été perçues sans ce transfert modal. D'autres réductions de recettes de TVA ont trait aux secteurs périphériques de l'automobile (parkings, travaux publics, etc).

Les nouvelles consommations issues du secteur du vélo et des nouveaux secteurs qui ont bénéficié du report de consommation des ménages engendrent des nouvelles recettes fiscales directes et indirectes. Pour mesurer précisément l'effet retour, une évaluation détaillée de l'impact de ces nouvelles consommations, en termes d'emplois, de TVA, d'impôts des sociétés, etc. devrait prolonger cette première réflexion.

Ainsi, les deux scénarios montrent effectivement à des hauteurs différentes qu'un transfert modal de l'automobile vers le vélo augmente le pouvoir d'achat des ménages. Cette augmentation peut s'élever dans nos scénarios jusqu'à environ 8% de la consommation moyenne d'un ménage. Au niveau de la collectivité, il se confirme que le transfert modal, s'il est limité à la prise en compte uniquement des coûts internes, entraîne une perte de recettes fiscales de l'État. Cette perte, est estimée, suivant nos scénarios, à environ 1 343 millions €.

Il faut cependant nuancer l'impact de cette perte puisque il est admis que la diminution des contributions d'un secteur d'activités aux recettes de l'État pourrait être compensée par de nouvelles contributions d'un autre secteur. Par contre, le transfert modal a un impact positif pour les finances publiques si on tient compte des coûts réels ou sociaux du transport. En effet, dans les deux scénarios, les coûts externes (infrastructures, accidents de la circulation, pollutions environnementales) à charge de la collectivité et les coûts de congestion dépassent le montant des recettes fiscales non perçues par l'État à la suite du transfert modal de la voiture vers le vélo. Dans le second scénario par exemple, ces coûts externes et de congestion économisés par la collectivité s'ils avaient été internalisés représentent, selon les valeurs basses ou hautes des coûts marginaux estimés, de 1 604 millions € à 3 218 millions €, soit plus que les recettes fiscales relatives à l'automobile non perçues. Globalement, en tenant compte des coûts réels, le transfert modal est donc positif pour les caisses de l'État.

## AUTRES SCÉNARIOS ET PERSPECTIVES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

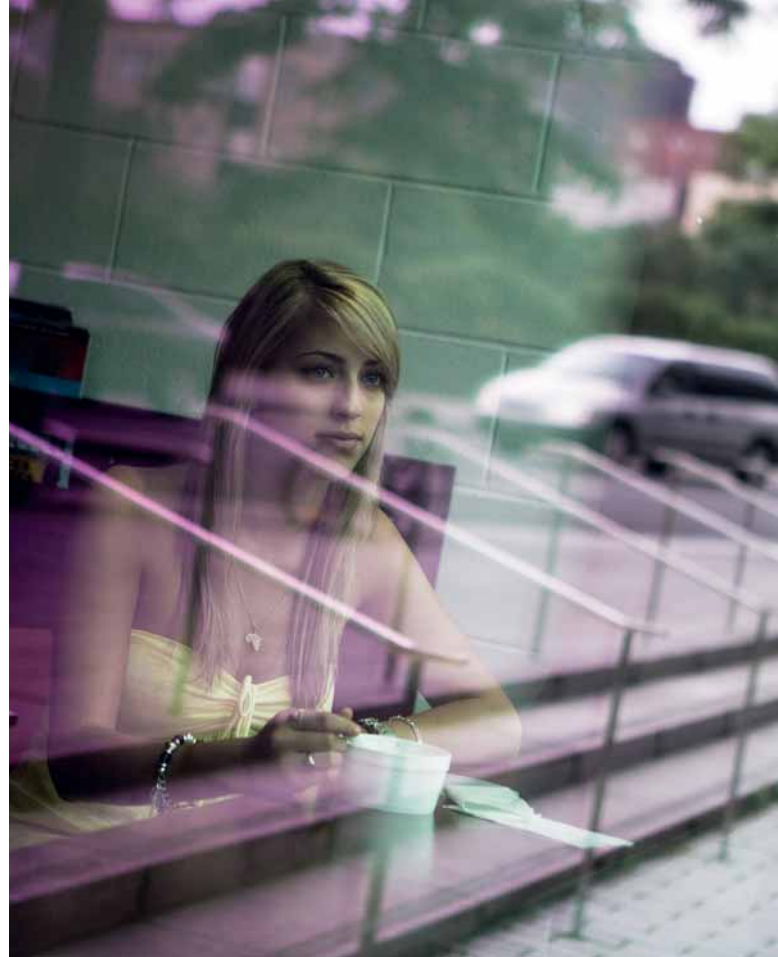
L'élaboration de ces scénarios a fait l'objet de certains choix qui se sont nourris de la réalité des déplacements quotidiens de l'ensemble des ménages belges.

Pour le premier scénario, en choisissant pour le transfert modal, une distance de 0 à 2 kilomètres, ce scénario est relativement raisonnable, c'est-à-dire, en-deçà du rayon d'action moyen du vélo tel que les comportements actuels de cycliste au quotidien le montre dans les différentes enquêtes. Cette classe de distance a plus une valeur de symbole et a voulu montrer, à tous les profils d'utilisateurs, qu'adopter le vélo sur des très courts déplacements au quotidien peut déjà avoir un réel impact sur le portefeuille du ménage et sur la collectivité. Cette distance est déjà un premier pas pour ce type de transfert modal.

Les limites du second scénario ont trait pour l'essentiel, à l'absence de description des conditions d'utilisation du second véhicule du ménage. Malgré l'absence d'informations précises sur les types de déplacements (spatiotemporels, motivationnels, etc.) du second véhicule du ménage, ce qui implique de devoir effectuer des choix plus aléatoires quant aux types de combinaison possibles comme substitut à la voiture, nous avons estimé intéressant de proposer un scénario basé sur le renoncement à une des voitures du ménage. En effet, l'impact budgétaire pour les ménages et la collectivité y est plus perceptible et ce d'autant plus qu'une politique publique incitative viendrait en renforcer son attrait<sup>11</sup>.

D'autres scénarios pour un transfert modal de la voiture vers le vélo sont possibles et même souhaitables. À partir des enquêtes mobilités existantes, il serait ainsi envisageable de construire des scénarios ciblés sur certains motifs de déplacement touchant des groupes de population bien précis: déplacements scolaires, déplacements domicile-travail. De même, la structure des déplacements, révélée par le modèle de chaînage des déplacements peut faire l'objet d'un approfondissement: quel impact un transfert modal vers le vélo a-t-il sur l'ensemble de la chaîne de déplacements? Quels sont les maillons de la chaîne à privilégier pour une substitution par le vélo?

En ce qui concerne les résultats, ce travail dresse en quelque sorte un inventaire des coûts et des effets. Il serait intéressant d'approfondir les effets économiques en termes de richesse créée ou perdue (chiffres d'affaires, emplois, etc.) de ce type de scénario sur les entreprises, les ménages et



11/ "D'autres remarques méthodologiques ou limites aux approches suivies sont développées dans le corps de ce travail (pp 133, 134)"



l'État. De même, il serait opportun d'évaluer l'impact d'une internalisation des coûts externes pour les différents agents concernés. Enfin dans cette hypothèse d'internationalisation des coûts externes, comment décider également de la juste répartition de ces coûts externes sur les usagers, privés et utilisateurs de transports collectifs?

**Frank Willemans**

*Licencié en politiques économiques et sociales  
frank.willemans@skynet.be*

# ZONES DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT

“ QUATRE COMMUNES BRUXELLOISES PASSENT À L’ACTION ”

## QUEL EST LE PROBLÈME ?

Au cours d'un Forum Mobilité-Sécurité Routière lié au transport des marchandises et organisé par l'Association de la Ville et des Communes de la Région Bruxelles Capitale et Bruxelles Mobilité, la problématique du contrôle des zones de chargement et de déchargement a été discutée. Une des plaintes concernait le fait que ces zones sont rarement disponibles, vu que des véhicules y sont souvent stationnés. Par manque de temps et de moyens, les services de police ont rarement l'occasion de réprimer ces infractions. Durant le Forum, il a été suggéré de permettre aux stewards d'intervenir lorsque des véhicules personnels sont garés sur des zones de chargement et de déchargement. Un groupe de travail spécifique, coordonné par l'Association de la Ville et des Communes et composé de représentants de la Région et de 4 communes intéressées par le projet pilote (Etterbeek, Schaerbeek, Uccle, Molenbeek-Saint-Jean), a donc été mis en place.

## QUELLES SOLUTIONS ENVISAGÉES ?

Actuellement, les zones de chargement et de déchargement sont signalées par les panneaux E1 (interdiction de stationner), sous



lesquels se trouve un panneau montrant le pictogramme d'un camion avec ridelle abaissée et un panneau indiquant les jours et heures d'interdiction de stationnement.

Vu l'utilisation d'un panneau E1, seuls les services de police sont autorisés à intervenir pour le contrôle des zones de chargement et de déchargement.

Afin de permettre aux stewards communaux de contrôler les zones de chargement et de déchargement, il existe deux possibilités. La première consiste à modifier le Code de la route, de manière à ce que les stewards communaux soient repris sur la liste des personnes compétentes (voir article 3 de l'AR du 1.12.1975). Le Code de la route est cependant un règlement fédéral ne pouvant être modifié que par les instances fédérales. La deuxième possibilité consiste à installer des panneaux de signalisation dont l'infraction est dépenalisée.

Depuis 2004, le stationnement à durée limitée n'est plus poursuivi de manière pénale. L'article 29 § 2 de la loi sur la circulation routière, coordonnée par l'AR du 16 mars 1968, stipule en effet que le stationnement à durée limitée, le stationnement payant ainsi que le stationnement aux emplacements réservés aux détenteurs d'une carte de riverain ne sont pas poursuivis de manière pénale, sauf dans les cas de stationnement bimensuel à alternance, de limitation de stationnement

à longue durée et en cas d'utilisation frauduleuse du disque de stationnement.

La deuxième option est donc plus simple à réaliser. Les communes doivent uniquement modifier leur règlement complémentaire ainsi que leur règlement en matière de redevances et taxes, de même que la signalisation sur place.

## UN PROJET PILOTE DANS 4 COMMUNES BRUXELLOISES

Les communes d'Etterbeek, d'Uccle, de Molenbeek-Saint-Jean et de Schaerbeek se sont déclarées prêtes à effectuer un test sur leur territoire.

Parmi la liste des infractions dépenalisées, deux infractions entrent en ligne de compte pour le projet pilote : soit un panneau E9 (panneau P) sera installé et limitera la durée de stationnement par l'apport d'un panneau additionnelle "maximum 5 minutes", soit on aura recours aux possibilités de signalisation en matière de stationnement payant.

Après discussion au sein du groupe de travail, il a été convenu de signaler les zones de chargement et de déchargement via le stationnement payant. L'idée derrière ce concept est qu'un montant relativement élevé doit être payé pour un stationnement en zone de chargement et de déchargement, ce qui contre-indique son utilisation. Les chauffeurs dont le véhicule est à l'arrêt pour cause de chargement et de





déchargement, y sont autorisés pour une durée indéterminée. Ils ne doivent pas payer, car le stationnement payant n'est pas applicable aux véhicules à l'arrêt (chargement et déchargement).



#### • Signalisation verticale

Le stationnement payant est signalé par l'installation d'un panneau E9. Ce panneau est complété par un panneau additionnel bleu (type V) mentionnant le texte "PAYANT – BETALEND" en blanc et la mention "uitgezonderd leveringen – excepté livraisons" ainsi que la

durée d'application du règlement, par exemple "du lundi au samedi de 8h à 17h - van maandag tot zaterdag van 8u tot 17u". Afin d'indiquer le début de la réglementation, un panneau additionnel doit être apporté avec une flèche montante (en fonction de la configuration des lieux de Xa ou Xc).

Un panneau d'information est également installé sur le support. Ce panneau de couleur blanche mentionnera les modalités de paiement en lettres noires, conformément à l'article 27.3.3. stipulant qu'aux endroits signalés par un panneau E5, E7 ou E9a à E9h, complété d'un panneau additionnelle avec mention "payant", de même qu'aux endroits munis de parcomètres ou d'horodateurs, le stationnement peut

également se faire de manière différente et sous d'autres conditions communiquées sur place aux personnes concernées.

Il a été suggéré d'indiquer le tarif et le prix. Exemple:

**Tarif 3**  
Forfait € 100,00  
Uitgezonderd leveringen  
Excepté livraisons

#### • Signalisation horizontale

Tout comme pour les zones classiques de chargement et de déchargement, la signalisation est complétée d'un marquage sous forme d'une ligne zigzag.

Etterbeek mettra sur pied un système semblable, à cette différence près que les horodateurs seront utilisés. Le chauffeur voulant effectuer une livraison devra d'abord prendre un ticket à l'horodateur. Ce ticket autorisera donc un chargement et déchargement dans une zone déterminée.

### LA SENSIBILISATION D'ABORD, LE CONTRÔLE ET LA RÉPRESSION ENSUITE

Comme mentionné précédemment, le stationnement à durée limitée n'est plus poursuivi de manière pénale. Cela signifie que la commune doit non seulement approuver un règlement complémentaire destiné à l'installation des



panneaux, mais aussi un règlement relatif aux taxes ou redevances. Ceci permet au gardien de la paix ou, si le contrôle est sous-traité au steward, de pouvoir contrôler la zone de chargement et de déchargement. Les communes peuvent fixer librement le montant. A titre d'information : le stationnement sur une zone de chargement et de déchargement (panneaux de type E1) constitue une infraction de premier degré et engendrerait une amende de 50 euro dans le système pénal.

Comme le projet pilote constitue un concept relativement nouveau, en particulier par le remplacement des panneaux à infractions pénales par des panneaux dont l'infraction est dépenalisée,



*“En 10 ans de métier, vous n’imaginez pas le nombre d’injures que nous avons dû supporter parce que nous devons livrer en double file ! Nous ne demandons pas mieux que de ne pas gêner les autres. Mais on ne nous laisse souvent pas le choix. On n’a déjà pas des masses de zones de livraisons à Bruxelles, alors de grâce, qu’on nous laisse en profiter ! Tout le reste, c’est pour les voitures.”*

(Marc)

il semblait opportun de faire précéder le “contrôle ferme” par des actions d’information et de sensibilisation. Pour l’occasion, l’Association de la Ville et des Communes a conçu deux dépliants. Un premier dépliant a été conçu pour rappeler à l’automobiliste garé sur une zone de chargement et de déchargement durant la campagne de sensibilisation qu’il empêche l’approvisionnement des commerçants. Le deuxième dépliant est plus général et informe les usagers de la route sur le comment et le pourquoi du projet pilote.

### SCHAERBEEK OUVRE LA VOIE

La commune de Schaerbeek, la plus avancée, a déjà approuvé le règlement complémentaire ainsi que le règlement des redevances. Les panneaux de signalisation dans cette commune seront déjà installés pour la fin du mois de juin. Pour les autres communes, cela aura probablement lieu au second semestre. Il faut en effet attendre les termes légaux d’approbation des instances de tutelle.

L’installation des panneaux de signalisation sur les routes régionales sera effectuée par Bruxelles Mobilité (par exemple la Chaussée d’Alseberg et la Chaussée

d’Haecht). Les communes se concertent à ce sujet avec Bruxelles Mobilité. Les campagnes d’information et de sensibilisation des communes débiteront après l’installation des nouveaux panneaux et dureront approximativement un mois. Ce n’est qu’à l’issue de ces campagnes que les gardiens de la paix ou stewards interviendront de manière effective et notifieront des taxes/redevances.

### UNE ÉVALUATION EN CONTINU AVANT UNE ÉVENTUELLE EXTENSION ?

Afin de pouvoir évaluer le test, des données objectives sont nécessaires. L’Association effectuera des enquêtes de stationnement au préalable (mesure zéro). De même, durant l’action de sensibilisation et durant le “contrôle” renforcé, une enquête sera menée pour vérifier si la réglementation est mieux ou moins bien respectée. Outre une enquête de stationnement “classique”, centrée principalement sur le taux d’occupation, l’Association et les communes vérifieront si des véhicules effectuent un chargement ou un déchargement sur les zones de livraison ou si des chargements



ou des déchargements se font en double file. Une première évaluation sera faite après 6 mois.

Ce n’est qu’à l’issue de cette évaluation que des conclusions pourront être tirées afin de voir si le test est réussi et si des recommandations peuvent être faites pour étendre ce système aux autres zones de chargement et de déchargement situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

**Erik Caelen**  
*Conseiller Cellule Mobilité  
 Association de la Ville et des  
 Communes de la Région de  
 Bruxelles-Capitale  
 erik.caelen@avcb-vsgeb.be*

# CAMPAGNE CAP 110 : “LEVEZ LE PIED, ROULEZ MALIN”

“ UN BRUXELLOIS SE VOIT ATTRIBUER LE ECO-CITIZEN AWARD 2009 ”

Depuis 2006, les « Prix belges de l'Énergie et de l'Environnement » ont rendu hommage à plus de 450 Belges qui, à titre individuel ou via leurs organismes, contribuent de manière exceptionnelle à la construction d'un avenir durable à l'échelle locale, régionale et nationale.

Ces Prix mettent en valeur une foule d'initiatives en faveur de l'environnement, de l'énergie et du changement climatique. Les candidates et les candidats à ces prix d'excellence sont des citoyens, des entreprises, des associations, des écoles, des administrations, des centres de recherche, des communes et bien d'autres. Tous ont ceci de commun : leur engagement en faveur du développement durable.

Le 5 juin dernier, René Coubeau a reçu le Prix Eco-Citoyen 2009, décerné par Madame Evelyne Huytebroeck, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de l'Environnement, de l'Énergie et de la Politique de l'Eau, pour le lancement d'une campagne privée de sensibilisation pour une limitation de vitesse à 110 km/h sur les axes routiers.

## POURQUOI UNE CAMPAGNE «110 KM/H» ?

- Sur une distance de 100 km, en passant de 120 à 110 km/h, on diminue sa consommation d'essence d'un litre ;
- On réduit significativement ses émissions de CO<sub>2</sub> ;
- Sur une distance de 100 km, on ne perd que cinq minutes en passant de 120 à 110 km/h ;
- On use moins son moteur, ses pneus et son embrayage ;
- Les freins sont beaucoup moins sollicités, notamment par la diminution de

l'effet « Accordéon » en cas d'embouteillage ;

- On réduit de manière importante le risque d'accident, donc tout bénéfique pour la sécurité sociale, les frais d'hôpitaux, etc.

## LA CRAINTE DU RADAR ? UNE VIEILLE HISTOIRE !

A cette vitesse, on se retrouve souvent sur la bande de droite. L'astuce est d'anticiper à l'approche d'un véhicule roulant à 90 ou 100 km/h et de déboîter s'il le faut en poussant la vitesse à 115 ou 120 pour le dépasser et ne pas se retrouver bloqué. Le dépassement effectué, il suffit de se remettre à droite et de reprendre tranquillement son 110 km/h.

De même, pour les usagers montant sur une autoroute, on les laisse s'insérer en décélérant ou on accélère en se positionnant sur la deuxième bande.

## COMMENT ADHÉRER À LA CAMPAGNE ?

Chaque conducteur(-trice) désirant adhérer au projet signe une charte en indiquant ses coordonnées, le type de véhicule, etc. et reçoit un autocollant (voir illustration) à apposer dans le coin inférieur gauche de sa vitre arrière. Il ou elle s'engage à respecter (quand le trafic le permet) la vitesse de 110 km/h.



## UNE NOUVELLE PHILOSOPHIE DE LA ROUTE

Le projet Cap 110 ne nécessite aucun investissement matériel ou financier ; il est à la portée de tous et tout de suite. Ensemble, avec l'autocollant, devenons des conducteurs responsables pour l'environnement.

Contact :

**René Coubeau**

55, Rue de la Vignette 1160 Bruxelles  
renecoubeaucap110@yahoo.fr

Plus d'info sur le  
“Prix belge de l'énergie et de  
l'environnement 2010”  
(deadline septembre 2010) ?

Surfez vite sur  
[www.eeaward.be](http://www.eeaward.be)



# EN ROUTE POUR L'ÉCOLE:

“ LES ITINÉRAIRES “MALINS” À WOLUWE-SAINT-PIERRE ”

*Une première expérience communale qui ne demande qu'à se répéter ailleurs !*

Les habitants et les écoliers de la commune de Woluwe-Saint-Pierre disposent désormais d'une carte routière, indiquant les chemins les plus sûrs pour se rendre dans les différentes écoles de la commune. Cette carte est avant tout destinée aux piétons, aux cyclistes et aux utilisateurs des transports en commun. On peut l'utiliser de deux façons. Sur un côté figure le plan de la commune avec toutes les écoles, les centres culturels, les bibliothèques et les centres communautaires. Les points de circulation dangereux et des alternatives pour se garer sont indiqués.

L'autre côté de la carte peut être utilisé comme poster: on y explique comment circuler en sécurité dans la commune comme piéton ou cycliste.

## A QUOI SERT UNE TELLE CARTE ROUTIÈRE ?

“L'objectif est de sécuriser les parcours vers les écoles. De telles cartes routières existent déjà en Flandre et les expériences sont positives”, explique Carla Dejonghe, échevine de la jeunesse, qui est à l'origine de l'initiative à Woluwe-Saint-Pierre. “La carte peut aussi bien être utilisée en classe ou à la maison, pour inviter les enfants et les parents à réfléchir à la façon la plus sûre de se rendre à l'école.”

La carte routière est disponible\* en français et en néerlandais.

L'échevine espère bien maintenant que d'autres communes bruxelloises vont suivre l'exemple. “La traduction en français est faite, cela nous a pris beaucoup d'énergie. Autant que cela serve à d'autres !”

Woluwe-Saint-Pierre. La coordination a été assurée par la Fondation “Stichting Vlaamse Verkeerskunde”. Des réunions préparatoires ont eu lieu avec les parents et les professeurs et une enquête a été réalisée auprès des écoles francophones et néerlandophones.



\* Vous pouvez obtenir la carte routière auprès du service Jeunesse (027730764 ou nschnitzler@woluwe1150.irisnet.be). Elle est également disponible à l'accueil du bureau de police de Woluwe-Saint-Pierre.

### Plus de renseignements :

- Carla Dejonghe  
0496/42.00.60
- Nils Schnitzler (Service Jeunesse)  
02/773.07.64
- Willy Steegen  
(Commissaire de police)  
0477/44.24.24

## UNE COLLABORATION EFFICACE

La carte routière a été élaborée en commun par la police de la zone Montgomery et le service Jeunesse néerlandophone de la commune avec la participation des différentes écoles de

## FAITES CIRCULER !

### C'EST GRATUIT

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

## ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

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

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

Nom .....  
 Prénom .....  
 E-mail.....

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