

Le Moniteur

de la Mobilité

Trimestriel | n°1 | mars 2007 | gratuit

LÉGISLATION

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

DOSSIER

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

Bilan de la campagne « En ville l'agressivité, ça n'avance à rien ».

« BicyCity », l'événement vélo bruxellois à ne pas manquer !

Les PDS de la théorie à la pratique.

VENU D'AILLEURS

La Flandre à l'heure du « Mobidesk » et du « slimweg ».

SOMMAIRE

Éditorial.....p.3

Quelques réflexions sur les pratiques modales.....p.4

Politique vélo à Bruxelles: bien mais peut encore mieux fairep.11

Modification du code de la route: et ça continue encore et encore.....p.13

L'agenda de la Mobilité.....p.17

En ville l'agressivité n'avance à rien.....p.22

Mobidesk et Slimweg: pour éviter la paralysie.....p.24

« BicyCity » : tous en selle à Bruxelles.....p.26

Le carnet d'adresses.....p.29

Les PDS: de la théorie à la pratique.....p.30



Cette publication est le fruit d'une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, asbl

N° 2007/01 — mars 2007

Direction : Alain Broes — Marc Thoulén

Rédaction : Erik Caelen, Erwin Debruyne, Barbara Decupere, Philippe Delvaux, Christine Heine, Pierre Lannoy, Jean-Michel Reniers

Traduction : Liesbeth Vankelecom - Kevin Cuppens

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adresse : Rue d'Arlon 53/4 — 1040 Bruxelles

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



Éditorial

Certain(e)s s'y accrochent comme à la prune de leurs yeux. D'autres ne veulent pas, ou plus, en entendre parler. Quelquefois on a tout simplement du mal à s'en défaire, à cause de l'habitude.

Parfois on pleure, elle a coûté la vie à un être cher. Souvent on râle, elle nous coûte pas mal d'argent. Beaucoup la décrient aujourd'hui, elle pollue la Planète. Rarement toutefois on arrive à s'en passer complètement.

Elle rend des services inestimables à certaines personnes mais nuit parfois gravement à la collectivité. Elle favorise la mobilité dans certains cas mais embouteille nos villes jusqu'à l'immobilisme. Elle permet à bon nombre d'entre nous, le week-end, de quitter notre train-train quotidien urbain mais asphyxie nos villes en semaine.

La voiture, puisqu'il s'agit bien d'elle, est sans doute un des maux nécessaires de notre Société. Encore faudrait-il pouvoir en user avec raison : « une automobile construite avec savoir, ne pourrait-elle pas se conduire avec modération ? ». Si, sans doute. A condition que l'homo bruxellensis dispose d'alternatives de qualité pour ses indispensables déplacements. Réseau de transports en commun fiable et efficace, réseau cyclable étendu et sécurisant, réseau express régional, chèques taxi, etc.

La politique régionale bruxelloise progresse dans le bon sens depuis quelques années, les réseaux de tous genres étendent leur offre et la qualité générale s'améliore. Le chemin sera très certainement encore long et parsemé d'embûches avant d'en arriver à une vision parfaitement intégrée et maîtrisée de la mobilité mais le plus important, après tout, n'est-ce pas de se poser la question : « si on m'offrait demain le transport en commun idéal, accepterais-je vraiment d'abandonner ma voiture ? ».

La pertinence de la question n'est aujourd'hui plus à mettre en doute, par contre la réponse ne tient qu'à nous !

La Rédaction

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

dossier

Dans le paysage des grands problèmes sociaux contemporains, la mobilité occupe une place de plus en plus importante, se logeant au cœur des évolutions socio-économiques présentes. Et si la mobilité engendre de telles préoccupations, c'est parce qu'elle constitue un phénomène au double visage, à la fois considéré comme essentiel au dynamisme de nos sociétés et à l'épanouissement des individus, mais également appréhendé en tant que source de nuisances grandissantes (encombrements, accidents, pertes de temps, etc.) et menace sur l'environnement naturel et bâti. Notre société deviendrait malade de sa mobilité. La paralysie, le cauchemar, l'enfer, le chaos, voilà ce qui est annoncé régulièrement par les experts en mobilité et par les médias, toutes tendances et styles confondus. Et à la source de ce mal de la mobilité, il n'y aurait qu'une coupable : l'automobile. Mais pourquoi, bon sang, les gens s'obstinent-ils à utiliser cette voiture encombrante et polluante ?

QUELQUES RÉFLEXIONS SOCIOLOGIQUES SUR LES PRATIQUES MODALES

Par Pierre Lannoy

Centre de Recherche Urbaine – Institut de Sociologie – Université Libre de Bruxelles

A en croire les spécialistes, le problème de la congestion routière peut s'expliquer par le syndrome de la crotte de nez¹. Par cette expression sympathique, on désigne poliment une série de motivations irrationnelles et égoïstes qui pousseraient les individus à préférer la voiture à d'autres modes de transport, telles par exemple la paresse, l'égoïsme, la vantardise, les fantasmes, le manque de responsabilité ou de conscience, etc. ; bref, toute une série de motivations très peu fréquentables, et dont les gestionnaires de la mobilité ne savent pas très bien comment les intégrer dans leur réflexion, si ce n'est entre collègues, dans le couloir, lorsque la réunion autour des documents techniques et statistiques est terminée. Même Leonardo DiCaprio, le héros du *Titanic*, se lance dans le combat pour sauver la planète du naufrage, qui guette notamment à cause de la pollution atmosphérique engendrée par le trafic automobile. « Pourquoi acheter de grosses voitures lorsqu'il n'y a que deux personnes maximum à transporter ? » se demande le comédien américain. « Il est plus que temps de choisir son véhicule en fonction de ses besoins et non de son ego ! » ajoute-t-il alors (*CinéTéléRevue*, 21/12/06,

p.23). Fouiller son nez et faire de son nez, même syndrome : celui de l'ego-mobile ! L'ego-mobile serait bien la source de tous les maux. Le problème, cependant, c'est que cette explication apparemment fondée non seulement ne permet pas de rendre compte des pratiques concrètes, mais surtout limite le champ des possibles en matière de gestion de la mobilité. C'est ce que je voudrais essayer de montrer dans la suite de ce texte.

A vue de nez, on ne voit pas grand-chose...

Parler en terme de syndrome de la crotte de nez suppose des individus uniformes ou « moyens » (au sens statistique du terme), souffrant tous de la même pathologie. Le Belge moyen ou typique préférerait le confort de sa voiture à l'expérience du transport en commun ; en d'autres mots, tous les individus auraient en commun de ne pas supporter d'être en commun dans les transports. Cette perspective nous semble plausible dans la mesure où les formes que prennent les comportements de mobilité sont elles-mêmes uniformes : si les gens sont dans la même file de voitures à la même heure chaque jour, ou dans le même wagon du même train chaque jour également, on peut donc raisonnablement penser qu'ils suivent la même logique, qu'ils sont animés d'une motivation commune. Or, ce genre de raisonnement est un exemple parfait de raccourci de pensée, dans la mesure où il prend l'effet pour la

cause, supposant que deux comportements identiques (se suivre dans la même file de voitures) sont nécessairement motivés par une logique elle-même identique. Cependant, comme le montrent toutes les études empiriques sérieuses, au-delà de l'aspect massif et apparemment uniforme des phénomènes de déplacements quotidiens, il faut admettre le caractère à la fois complexe et diversifié des usages des modes de transport :

- *complexe* car les comportements en matière de mobilité n'ont rien d'automatique et ne sont nullement unidimensionnels ; en effet, de multiples dimensions entrent en jeu dans la détermination des comportements de mobilité : localisation résidentielle, disponibilité des modes de transport, situation biographique et familiale, types d'activités, statut socioprofessionnel, gestion de l'identité individuelle, attitudes et valeurs individuelles, etc.
- *diversifié* car il n'y a pas « la » mobilité, mais il existe une diversité de formes de mobilité et de mises en œuvre ou de mises en pratique de ces mobilités.

Tout d'abord, il existe une diversité des mobilités dans la mesure où il existe une diversité des motifs de déplacements. Cette diversité des motifs de mobilité engendre elle-même une multiplicité de formes de déplacements mais aussi une diversité des usages des modes de transport, non seulement en termes d'intensité d'usage mais aussi en termes de perception des qualités respectives des différents modes de transport. Ainsi, par exemple, les appréciations portées sur le train peuvent varier selon que l'on se déplace vers son lieu de travail ou vers un lieu de loisir ou de villégiature. Par ailleurs, il existe une diversité de profils des utilisateurs (et des non utilisateurs) de chaque mode de transport. Ainsi, derrière l'uniformité des files de voitures ou derrière la masse des usagers du train, on remarque rapidement, quand on y regarde d'un peu plus près, que les individus peuvent entretenir des rapports très différents à leur mode de transport quotidien. Ce constat peut être illustré à partir de trois études menées dans des contextes différents, mais qui toutes mettent en lumière cet aspect diversifié des rapports aux modes de transport.

La première étude est celle menée par la sociologue danoise Mette Jensen². Désireuse de promouvoir le développement d'un système durable de transport,

et donc d'évaluer dans quelle mesure les gens seraient prêts à changer leur comportement en matière de transport, Jensen estime qu'il est d'abord nécessaire de comprendre quel rapport les individus entretiennent vis-à-vis des différents modes de transport. Sur la base d'entretiens approfondis, elle dégage alors six types d'usagers, ou six rapports typiques aux modes de transport. Elle a ensuite réalisé une enquête quantitative sur un échantillon de près de 800 personnes, pour mesurer l'importance respective de chacun de ces types. Parmi les usagers de l'automobile, elle distingue l'automobiliste passionné, l'automobiliste quotidien et l'automobiliste du temps libre :

- L'automobiliste passionné est une personne qui n'utilise jamais les transports publics et n'envie même pas de le faire ; elle prend plaisir à rouler en voiture et y voit un signe d'épanouissement et de valorisation de soi. C'est un automobiliste invétéré.
- L'automobiliste routinier est une personne qui utilise la voiture par habitude et/ou par facilité, parfois par nécessité, mais contrairement à l'automobiliste invétéré, elle n'est pas insensible ni aux problèmes posés par l'automobile, ni aux éventuelles offres du réseau de transport public. Cependant, l'automobiliste routinier estime que c'est à la société dans son ensemble à trouver des solutions aux problèmes de mobilité, et non pas d'abord à lui à changer son comportement.
- La troisième figure est celle de l'automobiliste du temps libre : il utilise sa voiture quotidiennement, mais pas pour se rendre au travail : il l'utilise pour faire le shopping, pour conduire les enfants vers les activités scolaires ou parascolaires, pour des activités de sociabilité. La voiture est ici considérée comme un moyen de transport au sens strict du terme, c'est-à-dire comme un simple outil, qui d'ailleurs peut s'avérer stressant, notamment dans les centres urbains congestionnés. Les automobilistes de ce type (qui pratiquent donc l'intermodalité) sont souvent prêts à apporter leur contribution, même minime, au développement de pratiques plus durable en matière de déplacement.

Parmi les usagers de modes de transport alternatifs, qui sont généralement aussi au Danemark des cyclistes, Jensen distingue les usagers de cœur, les usagers par commodité et les usagers captifs :

dossier

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

- Les usagers de cœur : comme le nom l'indique, il s'agit d'usagers qui sont attachés aux transports publics et qui choisissent volontairement de les utiliser. Ils sont très sensibles aux questions environnementales et sont soucieux du maintien et de l'amélioration de l'offre et du service offerts par les transports publics.
- Les usagers par commodité utilisent les transports publics parce qu'ils apparaissent comme le moyen le plus pratique pour réaliser leur déplacement. Il s'agit souvent d'habitants des centres urbains, ou de navetteurs, qui considèrent avant tout le caractère pratique du transport public par rapport à l'automobile, dont l'usage pose certaines difficultés (par exemple de parking). Ils ne manquent cependant pas de nourrir certaines critiques à l'égard du transport public et n'y sont pas attachés affectivement ou philosophiquement comme les usagers de cœur.
- Enfin, les usagers captifs des transports publics sont ceux qui ne peuvent, pour diverses raisons, recourir à l'usage de l'automobile, mais qui seraient prêts à le faire si les circonstances le permettaient.

La conclusion politique que tire Jensen de cette étude est la suivante : « il est clair qu'une seule stratégie n'est pas suffisante pour modifier les comportements de transport de la population en général » (p.32), puisque l'on s'adresse à des personnes qui entretiennent des rapports forts différents aux modes de transport. En d'autres mots, on a une première confirmation que le syndrome de l'ego-mobile ne touche pas l'ensemble de la population.

Le sociologue Vincent Kaufmann a mené avec ses

collègues une enquête sur la situation française, moins favorable globalement au transport public³. Cette enquête porte sur les villes de Paris, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence, et s'appuie sur un sondage représentatif de leurs populations, soit 5500 questionnaires au total, récoltés entre novembre 1998 et avril 1999. Cette recherche a notamment permis la construction d'une typologie des usagers des modes de transport. Ces types d'usagers se distinguent en fonction de la logique d'action qui les animent, c'est-à-dire en fonction des pratiques modales des personnes interrogées mais aussi en fonction de leurs attitudes, de leurs inclinaisons, par rapport aux différents modes de transport. L'étude propose alors de distinguer 7 types de logiques fondant les pratiques modales. Les chercheurs ont construit cette typologie en partant des habitudes des usagers, distinguant les personnes ayant un usage exclusif d'un mode de transport et celles combinant plusieurs modes. Ensuite, ils prennent en compte les représentations sociales des transports en distinguant les représentations tournées vers l'individu et celles tournées vers le bien commun. Enfin, les chercheurs intègrent également l'inclination des individus à utiliser un mode de transport. Ils obtiennent alors la typologie suivante, résumée dans le tableau suivant. La répartition entre ces différents types, et leurs comportements de mobilité en fonction des trajets envisagés, varient fortement en fonction de facteurs comme le lieu de résidence ou de travail, le sexe, l'âge, la position dans la trajectoire familiale, etc. Les automobilistes exclusifs, par exemple, passent de 2% dans la commune des Gobelins (Ile-de-France) à 34% à Puyricard Luynes (périphérie de Aix-en-Provence) ; dans les mêmes communes, les 'modes alternatifs exclu-

Habitudes modales	Valeurs des représentations sociales	Attitudes envers les modes de transport	Type d'usager
Exclusifs d'un mode	Individuelles	Toutes inclinaisons	Automobilistes exclusifs
Exclusifs d'un mode	Individuelles	Toutes inclinaisons	Modes alternatifs exclusifs
Non exclusifs d'un mode	Collectives	Auto- TP+	Écologistes civiques
Non exclusifs d'un mode	Individuelles	Auto+ TP+	Sensibles à l'offre
Non exclusifs d'un mode	Individuelles	Auto+ TP-	Automobilistes contraints à l'utilisation des TP
Non exclusifs d'un mode	Individuelles	Auto- TP+	Prédisposés modes alternatifs
Non exclusifs d'un mode	Individuelles	Auto- TP-	Sédentaires

sifs' constituent respectivement 36% et 9% des personnes enquêtées.

On peut alors tirer deux conclusions de la lecture du tableau ci-contre, parmi bien d'autres possibles :

- Il peut exister une divergence entre attitudes à l'égard d'un mode de transport et son usage effectif : dans certains cas, le recours à un mode de transport n'est pas synonyme d'une adhésion de l'utilisateur à cette décision ; le changement est donc possible, et cela tant en faveur du transport public qu'à son détriment (on peut être un usager captif du transport public comme de l'automobile) ;
- C'est parmi les catégories des 'prédisposés alternatifs', des 'sensibles à l'offre' et des 'écologistes civiques' qu'un report modal en faveur des transports publics a le plus de chance d'être obtenu : parmi ces personnes, il y a des gens qui utilisent la voiture mais qui seraient prêts, pour diverses raisons et en fonction de critères eux-mêmes différents, à recourir au transport public. Par ailleurs, toute amélioration du service offert par les TP contribuerait sans doute en outre à fidéliser une partie des 'automobilistes contraints'.

Nous inspirant en partie des études précédentes, nous avons avec des collègues de la KUL et de la VUB réalisé en 2004-2005 une recherche sur les représentations et usages des différents modes de transport parmi les étudiants de l'enseignement supérieur et universitaire à Bruxelles⁴. Le volet sociologique de cette enquête a également consisté à dégager des types ou des figures typiques d'utilisateurs. A partir d'une quarantaine d'entretiens approfondis, nous avons pu dessiner les figures suivantes :

- L'utilisateur 'orienté urbain' (8), qui témoigne d'une préférence modale marquée pour les modes doux et qui est sensible à la qualité de l'offre tant en matière de transports publics que d'infrastructures pour piétons et cyclistes ;

- A l'opposé, l'automobiliste exclusif (3) est indifférent à cette offre et est entièrement gagné à la cause de l'automobile ;

- L'utilisateur captif des transports publics (9) ne rêve que d'une chose : acquérir une voiture et sortir au plus vite des transports en commun ; il a souvent une image négative de ces derniers ;

- Enfin, dernière figure, celle de l'individu plastique (19), sensible à l'offre de transport public, mais aussi aux facilités de la voiture, et qui le plus souvent passe d'un mode à l'autre, en fonction de diverses considérations, comme le moment du déplacement ou la destination recherchée.

Comme on le constate, chacun de ces types est sensible à des éléments différents et demanderait donc des mesures elles-mêmes diversifiées et adaptées – voire adaptables – si on voulait attirer de nouveaux

utilisateurs vers des modes de transports alternatifs à l'automobile. On notera d'ailleurs que même parmi des groupes d'utilisateurs plus restreints, tels les cyclistes bruxellois, on trouve une diversité de motivations soutenant l'usage de ce mode de transport. Il

« ...gagner une meilleure intelligence et une meilleure compréhension des phénomènes de mobilité suppose de porter notre attention non seulement sur les facteurs qui conditionnent ces phénomènes mais aussi – et surtout – sur les acteurs qui les animent au quotidien ».

suffit de consulter la brochure *A vélo au boulot* pour s'en convaincre⁵.

Programmes d'activités, agendas de mobilité et associations attachantes

Si l'on prend au sérieux les enseignements de ces recherches, et de bien d'autres encore, il est nécessaire de concevoir d'une manière nouvelle les comportements de mobilité, et notamment de formuler à nouveaux frais la question du choix modal – le syndrome de la crotte de nez s'avérant en définitive un diagnostic réducteur, donc peu instructif et surtout peu opérationnel. Ce qui ressort clairement de ces études, c'est que le choix modal n'est pas un choix itératif effectué isolément ; en d'autres mots, le recours à un mode de transport pour effectuer un déplacement ne peut être envisagé, comme l'a généralement fait la recherche technique en matière de transport, comme le résultat

dossier

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

tat d'une décision que l'individu prendrait avant chaque déplacement et d'une manière indépendante non seulement par rapport à ses déplacements passés et futurs, mais surtout indépendamment par rapport aux autres dimensions de son existence. En fait, j'irai même jusqu'à dire que les situations de vrai choix modal sont plutôt rares ou ponctuelles, à la fois dans la vie d'un individu, et au niveau de la population dans son ensemble. Par conséquent, pour comprendre l'usage d'un mode de transport, il s'agit de le rapporter non à des situations abstraites de choix mais aux programmes d'activités concrets des individus, programmes par lesquels ceux-ci organisent leur vie quotidienne et les nombreuses activités qu'ils mènent. Or, ces programmes d'activités (travailler, consommer, se détendre, s'instruire, se rencontrer, transporter, etc.) ne sont pas identiques pour tous les individus, ni en termes de contenu, ni en termes de moyens. En fait, ces programmes d'activités différenciés se traduisent en différents agendas de mobilité, qui peuvent être eux-mêmes plus ou moins répandus au sein d'une société. Un agenda de mobilité, c'est, du point de vue d'un individu, « ce qu'il a à faire » en termes de mobilité, de déplacement ; ce qui veut dire que, comme dans le cas de son agenda papier ou électronique, l'agenda de mobilité de l'individu précise le lieu, l'heure, le destinataire, de ses déplacements, et suppose en outre de se coordonner avec d'autres personnes pour que ces déplacements puissent s'effectuer. Chaque personne a des rendez-vous de mobilité, donc des manières de se rendre à tel ou tel endroit, à tel ou tel moment, pour telle ou telle activité, avec telle ou telle personne, en fonction, aussi, des programmes d'activité de telle et telle autre personne.

Le recours à un mode de transport est alors moins une question de choix individuel qu'une question d'investissement, d'investissement social ou « sociologique » pourrait-on dire. En effet, le choix d'un mode de transport apparaît comme un investissement dans une forme donnée de vie quotidienne, elle-même conditionnée, bien sûr, par toute une série de facteurs (localisation résidentielle, composition du ménage, lieu d'activité professionnelle, revenus disponibles, etc.). Parler d'investissement, et plus particulièrement d'investissement dans une forme d'organisation de la mobilité quotidienne (acheter ou non une voiture, prendre ou non un abonnement de train, etc.), suppose que les individus affectent certaines ressources (financières, mais pas

uniquement) en vue d'obtenir deux sortes de gains :

- des rendements de régularité ou de prévisibilité, ce que j'appelle des stratégies assurantielles : les individus développent des pratiques, et notamment des pratiques modales, qui leur permettent de s'assurer qu'ils pourront bien remplir leurs agendas de mobilité : ce qui ne veut pas toujours dire effectuer leurs déplacements dans les meilleures conditions possibles (par exemple en terme de vitesse, ou de coût), mais bien dans des conditions connues et prévisibles (en ce sens, le bouchon quotidien est aussi prévisible que l'horaire de train ou de bus) ;
- d'autre part, l'investissement dans une forme d'organisation de la mobilité quotidienne est perçu comme positif ou intéressant lorsqu'il rend possible la mise en relation des diverses dimensions des programmes d'activités des individus. En effet, les modes de transport recèlent des potentiels de mobilité différent, non pas seulement en fonction de leur qualités intrinsèques, mais en fonction des chaînes d'activités dans lesquelles les individus peuvent (et parfois doivent) les inscrire. Souvent, ces potentiels ou ces possibles sont mis en œuvre par les usagers (on peut parler alors de validité actuelle d'un mode de transport), mais parfois ils restent en l'état de potentialité (sa validité est potentielle en ce cas)⁶. Ainsi, si certains usagers associent à la voiture un symbole de puissance et de réalisation de soi, et ne s'imagineraient pas sans voiture, ce n'est pas le cas de tout le monde, ni parmi ceux qui utilisent des modes alternatifs, ni même parmi ceux qui sont néanmoins dans leur voiture. Leur investissement dans une autre forme de mobilité que l'automobilisme est à l'état de potentiel – il reste à le faire passer à l'état réel. Là où les Suisses nous font encore réfléchir, c'est qu'ils possèdent un taux de motorisation plus élevé que les Belges, mais qu'ils sont aussi les champions du transport public⁷. Ce qui signifie non pas que les Suisses prennent moins de plaisir à posséder une voiture que les Belges, mais que, dans certaines villes, la « validité » de l'automobile est faible, comparée à celle du transport public. Et si les Suisses investissent néanmoins dans l'automobile, c'est qu'elle possède par ailleurs d'autres zones spatiotemporelles de « validité ». Les différents types d'usagers qui ont été dégagés

par les études présentées précédemment se distinguent donc non pas tant par des usages concrets différents en matière de transport que par leurs potentiels différents de mobilité – ou plus exactement par leurs potentiels différents de modalité, c'est-à-dire leur ouverture plus ou moins importante à des changements en matière de pratiques modales (en allant des plus ouverts au moins ouverts à ces changements).

En d'autres mots, la formule d'investissement dans une forme d'organisation de la mobilité, tout comme une formule d'investissement au sens le plus économique du terme, consiste, pour l'individu et bien souvent pour le ménage, à mettre en balance des coûts et des gains espérés à la fois en termes de stabilité ou de prévisibilité (les stratégies assurantielles) et en termes de potentialité (c'est-à-dire d'étendue de la validité d'un mode de transport). Dans cette perspective, on peut alors avancer l'idée selon laquelle la « validité » d'un mode de transport n'est pas une donnée absolue, qui pourrait être établie selon des critères objectifs et qui s'imposent à tous (le train est plus rapide que la voiture, la voiture est plus confortable que le tram, etc.). La validité d'un mode de transport est relative à la configuration dans laquelle ce mode est utilisé par un individu ; plus exactement, elle varie en fonction des associations dans lesquelles ce mode de transport peut être inclus, en fonction de ce à quoi ce mode de transport est (ou peut être) attaché, relié, associé. Ces « associations attachantes » peuvent être de diverses natures :

- elles peuvent être psychologiques ou symboliques : un individu peut attacher à un moyen de transport une image positive de lui-même ou tout autre gain psychologique (par exemple un sentiment de sécurité ou de confort), et cela aussi bien dans le cas de l'automobile que des modes alternatifs (comme pour les écologistes civiques, qui attachent une valeur morale à leur usage des modes doux) ;
- elles peuvent être aussi logistiques : quand un employeur offre des places de parking à ses employés, il facilite l'association entre lieu de travail et automobile, donc il contribue à attacher l'individu à sa voiture. Il en va de même pour les mesures fiscales, favorisant ou non un mode de transport : puis-je attacher ma voiture à ma déclaration d'impôt ? et mon abonnement de

train ? puis-je faire passer mon 4x4 pour un véhicule utilitaire ? vais-je offrir une voiture de société à mes employés ? Chaque réponse positive étend la zone de validité du mode de transport en question. Quand les chemins de fer suisses offrent des « voitures silence » à leurs usagers (wagons où il est interdit de parler à voix haute ou d'utiliser son téléphone portable), ils permettent de nouvelles alliances entre ces derniers et le train (sans distinction tarifaire, ce dispositif augmente l'attractivité du train et en multiplie les usages possibles ; un même individu pouvant lui-même en faire un usage différent à chaque trajet) ;

- elles peuvent être socio-logiques : il s'agit ici de toutes les associations ou tous les liens qui permettent aux individus de remplir leurs rôles sociaux et de répondre à leurs obligations sociales. Par exemple, ma voiture, équipée de sièges pour enfants, me permet de remplir mon rôle de parent : maison, enfants, école et voiture se voient alors associés facilement par un simple « clic » (celui de la ceinture qui attache le siège à la voiture). Le ramassage scolaire (motorisé ou pédestre), l'abonnement scolaire aux transports publics, un aménagement sécurisé de la voirie pour les usagers faibles, sont autant de mesures qui augmentent la validité d'autres modes de transport que l'automobile dans cette perspective « socio-logique ». Dans le même ordre d'idées, transformer les gares en plateformes non seulement multimodales mais également « multi-services » augmente le nombre d'attachements potentiels entre la seule activité de déplacement et d'autres activités des individus, et donc entre le transport public et d'autres choses (bien sûr, il s'agit de bien penser le type de services offerts en ces lieux : il ne doit pas s'agir avant tout de services supposant la déambulation des usagers, mais plutôt des services ciblés, comme un guichet postal, un distributeur de billets, une librairie, un photographe, un nettoyage à sec, bref des services publics ou commerciaux de dépôt et d'enlèvement rapides) ;
- elles peuvent être matérielles : tous les aménagements physiques et systèmes techniques peuvent contribuer à augmenter (ou diminuer) les attachements d'un mode de transport. Ainsi, l'aire de parcage à côté de la gare augmente l'association potentielle entre trains et voitures ;

dossier

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

mais la boule placée à l'arrière de la voiture associe celle-ci à la remorque ou à la caravane, augmentant le potentiel associatif de la voiture, donc sa validité ; l'aménagement matériel des arrêts et stations, de la signalétique et du mobilier, des véhicules, etc., sont autant d'éléments influençant la formation, le renforcement ou la dissolution des alliances.

Par ces diverses mesures associantes ou attachantes (qui supposent aussi des investissements de la part des gestionnaires publics et privés), le domaine de validité d'un mode de transport s'étend ; les individus peuvent alors y investir plus facilement ou plus sûrement. Il n'y a pas que les irréductibles, les têtes brûlées ou les contraints qui peuvent investir : les indécis, les plus frileux ou les plastiques peuvent envisager cet investissement plus sereinement, que ce soit, d'ailleurs, dans un sens favorable ou défavorable à un système durable de transport. C'est ce que signifient les individus lorsqu'ils disent qu'un mode de transport est « pratique » ; et bien souvent, c'est la voiture qui apparaît la plus pratique, c'est-à-dire, dans notre perspective, la plus liée, la plus associée, la plus attachée. Et, comme on le voit, pas seulement aux chatouillis qui titillent le nez des conducteurs...

Pistes de réflexion et d'action

En guise de conclusion, je résumerai les enseignements des recherches sociologiques sur le problème de la mobilité en les traduisant sous forme de trois leitmotivs pouvant servir l'action en ce domaine.

Penser diversité, même face à un phénomène uniforme : Les usages des modes de transport sont un phénomène complexe, que des notions générales et donc réductrices comme celles de « syndrome », de « culture » ou de « mentalité » ne permettent pas d'aborder, ni scientifiquement, ni politiquement. Derrière des phénomènes uniformes, se profilent

des logiques d'usages diverses qu'il est essentiel de mieux connaître afin d'agir sur les segments potentiellement les plus sensibles à un report modal favorable aux transports publics ou non polluants. Nourrir l'ambition, comme DiCaprio, « de convaincre des millions de personnes de se débarrasser de leurs voitures » est sans doute très louable, mais

Modifier la tendance par les alliances : Si l'on souhaite réduire l'usage de l'automobile, cela suppose de créer avec les modes de transport alternatifs une série d'alliances, d'associations et d'attachements tant symboliques, matériels, fiscales, fonctionnels, que la voiture, elle, possède déjà. Il s'agit, dans le même temps, d'étendre la zone de validité des modes doux et de réduire celle de l'automobile. L'automobile est forte parce qu'elle a beaucoup d'alliés ; il reste aux autres modes de transport à en créer autant, si pas d'avantage, et à défaire une à une les alliances qui font la force de l'automobile.

Attacher les gens, c'est aussi attacher les choses : Favoriser l'usage de modes autres que l'automobile suppose enfin de développer un réseau élargi de connexions matérielles et logistiques contribuant à étendre la « validité » de ces modes alternatifs. L'attachement à un mode de transport n'est jamais seulement psychologique, il est avant tout sociologique, c'est-à-dire qu'il permet aux individus de remplir leurs rôles au sein de la société. Les comportements de mobilité ne prennent pas seulement forme dans la tête, mais aussi dans la matière, celle des corps et des objets en mouvement.

En d'autres mots, gagner une meilleure intelligence et une meilleure compréhension des phénomènes de mobilité suppose de porter notre attention non seulement sur les facteurs qui conditionnent ces phénomènes mais aussi – et surtout – sur les acteurs qui les animent au quotidien.

1. Expression utilisée dans l'émission télévisée « Questions à la une » de la RTBF du 15/11/06.
2. Jensen, M., 1999, « Passion and heart in transport – a sociological analysis on transport behaviour », *Transport Policy*, 6, 19-33.
3. Kaufmann, V., Jemelin, C., Guidez, J.M., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, Paris, La Documentation française.
4. Steenberghen, T., Lannoy, P., Macharis, C., 2006, *Impact of 'Free' Public Transport on Travel Behaviour: A Case Study*, Brussels, Belgian Science Policy, SPSD II (disponible à l'adresse <http://193.191.208.76/belspo/fedra/proj.asp?l=fr&COD=CP/63>).
5. *A vélo au boulot. Huit témoignages*, Bruxelles, 2005 (disponible à l'adresse http://www.velo.irisnet.be/fr/velo_entreprise_fr.htm).
6. Ainsi, même si je me déplace habituellement en voiture, je peux apprécier mon lieu d'habitation parce qu'il est à proximité d'un réseau de transport public, que je pourrais utiliser « au cas où » (validité potentielle) ; inversement, je peux être un abonné du train et en même temps posséder une voiture, que je peux utiliser de temps en temps pour aller au travail (validité potentielle de l'auto cette fois), mais surtout pour me déplacer le week-end (validité actuelle de mon auto).
7. En 2001, le taux de motorisation (nombre d'automobiles pour 1000 habitants) est de 502 en Suisse pour 461 en Belgique, la moyenne de l'Europe des 15 étant à 487 (Source : données Eurostat).

POLITIQUE VÉLO À BRUXELLES.

Bien, mais peut encore mieux faire

En quelques mots

Le Gracq a consulté les cyclistes et les communes à propos des politiques cyclistes. Agrégés pour l'ensemble des 19 communes, les résultats de plusieurs questions sont relativement satisfaisants. Des zones d'ombres persistent néanmoins, comme l'offre de pistes cyclables séparées de la voirie, les aménagements des carrefours dangereux, l'insuffisance des parkings pour vélos...

Par Philippe Delvaux (AVCB)

Au printemps 2006, l'asbl les Cyclistes quotidiens (le GRACQ) lançait par Internet une consultation des cyclistes wallons et bruxellois¹. En réalité, ce sont même trois consultations distinctes qui ont été menées de front : la première recueillant l'avis des cyclistes à l'égard des politiques menées en cette matière, la deuxième destinée aux mandataires tandis que la dernière cherchait à obtenir non plus des avis mais bien des données chiffrées de la part des services techniques.

Seule la première enquête a permis de recueillir un nombre de réponses exploitables suffisant pour en autoriser une analyse bruxelloise : 1400 réponses dont 42% provenant de cyclistes bruxellois (602 réponses). Notons que l'exploitation des réponses se fait sur l'ensemble de la Région. Une analyse par commune a été tentée par le GRACQ² mais ne nous convainc pas vraiment³.

De bonnes nouvelles pour commencer : 73% des cyclistes bruxellois ayant participé à l'enquête pensent que leur situation s'améliore. Quarante-trois pourcent pensent d'ailleurs que les besoins des cyclistes sont rencontrés.



dossier

Comment comprendre l'attachement aux modes de transport ?

Deux questions de l'enquête, aux intitulés fort proches, sondaient l'appréciation de l'action des communes en faveur du vélo : « dans ma commune, on tient compte des besoins des cyclistes » et « la commune cherche à promouvoir le vélo ». Un peu étrangement, la moyenne bruxelloise est supérieure à la wallonne dans le premier cas (43% contre 23%) et inférieure dans le second (27% contre 34%). Selon l'analyse du Gracq : « *la prise en compte des cyclistes semble donc meilleure à Bruxelles qu'en Wallonie, sans que ce soit principalement le fait de la politique des communes bruxelloises.*

En Région wallonne, le constat est inverse : l'action des communes est globalement mieux cotée que la prise en compte globale des cyclistes »⁴.

On peut sans doute proposer des pistes d'explication pour Bruxelles : la proximité des institutions régionales et communales, la promotion en parallèle d'autres modes de déplacements (les transports en commun), la visibilité de la politique régionale de mobilité...

Quelques questions ont abordé des points d'aménagements et ne

manqueront pas d'intéresser le communaliste : 77% des sondés bruxellois apprécient l'effort réalisé jusqu'à présent pour instaurer les sens uniques limités (les SUL). Une majorité de cyclistes bruxellois reconnaissent qu'on peut atteindre aisément le centre urbain.

« ...73% des cyclistes bruxellois ayant participé à l'enquête pensent que leur situation s'améliore. Quarante-trois pourcent pensent d'ailleurs que les besoins des cyclistes sont rencontrés ».

Par contre, à peine 10 % des cyclistes de Bruxelles estiment suffisante l'offre de pistes cyclables séparées le long d'axes importants. Au crédit des communes reconnaissons que nombre de ces voiries sont des axes régionaux. L'insatisfaction atteint les mêmes proportions pour les aménagements de carrefours dangereux. Pour l'ensemble des carrefours, 59 % des cyclistes bruxellois saluent les sas leur permettant de remonter la file des voitures à l'arrêt. La grande majorité des cyclistes bruxellois (85%) déplore

l'insuffisance des parkings pour vélo, notamment à proximité des pôles commerçants. Notons que Bruxelles se signale par un nombre probablement plus élevé qu'ailleurs d'habitants qui ne dispose pas toujours d'endroits où ranger leur vélo chez eux (appartements, petites maisons sans garage ou jardin...). Une majorité (59%) se dessine à Bruxelles qui trouvent encore insuffisante le nombre de zones 30.

En conclusion, cette enquête montre que la Région et les communes bruxelloises s'en sortent relativement bien. Tout n'est pas rose cependant. Sur certains points, l'insatisfaction est très marquée.

Il est également certain que la Flandre, non reprise dans ce sondage, dispose dans ce domaine d'une avance considérable. Mais alors que les nouvelles majorités issues du scrutin viennent d'entrer en fonction, ce type d'outil ne peut que les aider à mieux aménager leur politique de mobilité.

Info : <http://www.gracq.org>

1. La consultation ayant été appuyée par les gouvernements de ces deux régions.

2. Dehaye Bernard, La satisfaction des cyclistes bruxellois vis-à-vis de leur commune, in *Ville à vélo* n°126, sept-oct 2006, page 16-19 Cette analyse nous apprend que les réponses à l'enquête proviennent surtout (dans l'ordre) d'Ixelles (132), la Ville de Bruxelles (88), Schaerbeek (76), Saint-Gilles (57) ou Etterbeek (49), soit le centre et la première couronne, à l'est du canal. Il y a très peu de réponses provenant de cyclistes de Koekelberg (1), Berchem (2), Ganshoren (5) ou Molenbeek-Saint-Jean (5), toutes communes situées à l'ouest du canal.

3. Un déplacement à vélo traversera régulièrement plusieurs communes. On peut donc supposer que l'appréciation des cyclistes ne porte pas que sur leur commune de résidence. Une analyse plus fine aurait dans ce cas demandé des questions distinctes pour chacune des communes régulièrement traversées, ce qui serait fort lourd à administrer.

4. Castagne, Didier, Les grandes tendances de l'enquête « cyclistes », in *Ville à vélo* n°126, sept-oct 2006, page 15



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

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

Par Caelen Erik, AVCB

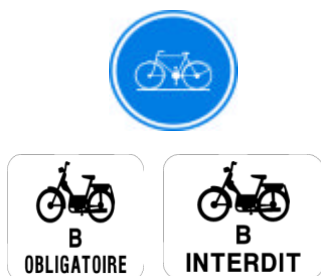
1. L'arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif aux motocyclettes (MB 10 janvier 2007)

Bien que le titre laisse supposer qu'il s'agit d'un arrêté royal relatif aux motocyclettes, nous y retrouvons toutefois des dispositions concernant les cyclomoteurs.

a. Place des cyclomoteurs de classe B sur la chaussée

Dans les zones où la vitesse est limitée à 50 km par heure, les cyclomotoristes de classe B peuvent **choisir** d'utiliser la chaussée ou la piste cyclable, à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route qui se trouvent sur la piste cyclable. Si une vitesse supérieure est autorisée, les cyclomotoristes de classe B **doivent** utiliser la piste cyclable.

Les gestionnaires de la route peuvent toutefois imposer ou interdire l'utilisation des pistes cyclables aux cyclomoteurs de classe B en installant des panneaux de signalisation D7 complétés par un panneau additionnel M6 « B obligatoire » ou M7 « B interdit ».



Commentaire

Auparavant, les cyclomotoristes de classe B pouvaient choisir : soit rouler sur la chaussée, soit sur la piste cyclable. Étant donné qu'un cyclomoteur de classe B roule à 45 km/heure, et donc presque aussi

vite qu'une voiture en agglomération, il a été stipulé en 2004 dans le code de la route que les cyclomotoristes de classe B pouvaient choisir, en dehors d'une agglomération, d'utiliser ou non la piste cyclable, mais en agglomération, ils avaient l'interdiction de circuler sur une piste cyclable. Mais ce règlement n'était pas parfait. En agglomération, il y a effectivement des zones où une vitesse supérieure est autorisée, et où le V85 est supérieur à 50 km/heure.

Mais fallait-il dès lors bouleverser toute la réglementation ? L'autorisation des cyclomoteurs de classe B sur les pistes cyclables dans les zones où la vitesse est inférieure à 50 km/heure peut être dangereuse pour les autres usagers de la piste cyclable. La différence de vitesse entre les cyclistes et les cyclomotoristes de classe B est en effet trop grande. En outre, dans certaines circonstances, les piétons sont également admis sur les pistes cyclables.

Ne valait-il pas mieux définir dans le « Code du gestionnaire » qu'en agglomération, lorsqu'une vitesse supérieure à 50 km/heure est autorisée ou lorsque le V85 est supérieur à 50 km/heure, les gestionnaires de la route doivent ou peuvent installer des panneaux de signalisation D7, complétés d'un panneau additionnel M6 « B obligatoire » ?

b. Place des motocyclistes sur la voie publique

Sur une chaussée divisée en bandes de circulation, les motocyclistes peuvent maintenant circuler sur toute la largeur de la bande de circulation qu'ils occupent.

Commentaire

Le motocycliste ne doit donc plus se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée lorsqu'il roule sur une bande de circulation. Cette exception est déjà prévue dans le code de la route pour les motocyclistes qui circulent sur une chaussée qui n'est PAS divisée en bandes de circulation, à condition

REGLEMENTATION

que le motocycliste roule dans la direction qui est ouverte pour lui, et uniquement sur la moitié de la largeur située du côté droit si la chaussée est ouverte aux deux sens de circulation.

À partir d'aujourd'hui, les motocyclistes ne sont donc plus obligés de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée à condition de rester dans leur bande de circulation si la chaussée est divisée en bandes de circulation, ou de rester de leur côté de la chaussée si cette dernière n'est pas divisée en bandes de circulation. Cette mesure profitera à la sécurité routière parce que les motocyclistes seront plus visibles dans la circulation.

c. Interdiction de dépasser un cyclomoteur et une motocyclette par la gauche

À partir de maintenant, il est également interdit de dépasser un cyclomoteur ou une motocyclette par la gauche dans les endroits suivants :

- sur un passage à niveau signalé sans barrières ni signaux lumineux ;
- dans les carrefours :
 - ⇒ où la priorité de droite est applicable ;
 - ⇒ où le conducteur doit céder le passage en raison de la présence des signaux B1 (triangle sur pointe) ou B5 (stop) ;
 - ⇒ où le conducteur doit céder le passage parce qu'il arrive d'un chemin de terre ou d'un sentier sur la chaussée ;
- à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages lorsque la visibilité est insuffisante, sauf s'il est possible de dépasser sans franchir la ligne blanche continue qui divise la chaussée en bandes de circulation ;
- lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues, sauf si la chaussée compte trois bandes de circulation ou plus destinées à la circulation dans la direction suivie ;
- lorsque le conducteur à dépasser s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ou s'approche de ces passages à des endroits où la circulation n'est réglée ni par des feux lumineux, ni par un agent qualifié ;
- en cas de précipitations, sur les autoroutes,

routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la M.M.A. est supérieure à 7,5 tonnes. Cette disposition n'est pas d'application en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation qui est réservée pour des véhicules lents, ni à l'égard de tracteurs agricoles.

Le dépassement par la gauche d'un véhicule à moteur à deux roues sur les passages à niveau susmentionnés ou lorsque le conducteur dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues ou lorsque le véhicule à moteur à deux roues s'arrête devant un passage pour piétons ou pour cycliste et ou s'approche de ces passages à des endroits où la circulation n'est réglée ni par des feux lumineux, ni par un agent qualifié, constitue une infraction du **troisième degré**.

Commentaire

L'interdiction de dépasser par la gauche un attelage ou un véhicule ayant plus de deux roues est étendue aux véhicules à moteur à deux roues. Ces véhicules sont les motocyclettes et les cyclomoteurs de classe A et B.

Et c'est là que le bât blesse. Les cyclomoteurs de classe A ne peuvent dépasser la vitesse de 25 km/heure. Dans un carrefour avec priorité de droite, vous pouvez dépasser par la gauche un cycliste qui roule à 25 km/heure, mais pas un cyclomoteur de classe A qui roule également à 25 km/heure.

En outre, dans ces carrefours, vous ne pouvez pas dépasser par la gauche un motocycliste qui pousse sa motocyclette, mais bien un cyclomotoriste qui pousse son cyclomoteur, car un cyclomoteur non monté n'est pas considéré comme un véhicule, mais comme un piéton !

d. Le stationnement des motocyclettes

- Stationner perpendiculairement au bord de la chaussée

Les motocyclettes sans side-car ni remorque peuvent maintenant stationner perpendiculairement au bord de la chaussée à condition de ne pas dépasser les marquages au sol.

Commentaire

Le but visé n'est pas clair. La motocyclette peut-elle uniquement être stationnée perpendiculairement si

une zone de stationnement est aménagée ? Ou le motocycliste peut-il toujours stationner sa motocyclette perpendiculairement, tout en faisant attention de ne pas dépasser les marquages au sol lorsqu'une zone de stationnement est aménagée ? Le rapport au Roi ne nous donne pas d'explication plus précise : « *Par exemple, l'obligation de stationner en file telle que déterminée à l'article 23 du code de la route pose un problème aux motards. Les motards voient souvent une place de stationnement potentielle entre deux voitures, mais ne peuvent y stationner car ils ne savent pas y placer leur moto dans une position complètement parallèle au bord de la chaussée. Désormais, les motards peuvent aussi stationner perpendiculairement ou de biais.* »

Si la première possibilité est visée, et que donc le stationnement perpendiculaire est autorisé dans un emplacement de stationnement, il s'agit d'une précision superflue. L'obligation de s'arrêter ou de stationner dans une position parallèle au bord de la chaussée ne vaut que lorsque le véhicule se trouve entièrement ou partiellement sur la chaussée. Une zone de stationnement ne fait pas partie de la chaussée.

Si la deuxième possibilité est visée, et donc que le stationnement perpendiculaire est toujours autorisé, cela peut engendrer des problèmes en dehors des agglomérations. S'il n'y a pas d'autres véhicules stationnés devant ou derrière la motocyclette, les catadioptre et les feux de la moto ne sont plus visibles pour la circulation devant et derrière.

Il est également curieux que l'on parle ici du stationnement des motocyclettes, alors que le chapitre porte sur le rangement des véhicules sur la chaussée ou une partie de la chaussée. La différence entre le rangement d'un véhicule et le stationnement d'un véhicule est tout de même importante. Le rangement d'un véhicule comprend le stationnement et l'arrêt. Par conséquent, les motocyclistes peuvent uniquement se placer perpendiculairement à la chaussée s'ils sont stationnés, mais pas en cas d'arrêt !

- Stationnement en dehors de la chaussée et des zones de stationnement

Les motocyclettes peuvent être rangées hors de la chaussée et des zones de stationnement de telle manière qu'elles ne gênent pas ou ne rendent pas dangereuse la circulation des autres usagers.

Commentaire

Ici aussi, nous avons dû chercher le but visé. Maintenant, les motocyclistes peuvent également ranger

leur motocyclette en dehors de la chaussée et des zones de stationnement. Peuvent-ils également stationner sur le trottoir ? Selon nous, non, parce que le stationnement de véhicules sur un trottoir est interdit en vertu de l'article 24.1 du code de la route. Peut-être aurait-il mieux valu mentionner les parties de la voie publique où ils peuvent stationner, par exemple uniquement sur les accotements de plain-pied et, en dehors des agglomérations, sur n'importe quel accotement.

- Stationnement payant pour les motocyclistes

Lorsque plus d'une motocyclette est stationnée dans un emplacement de stationnement délimité destiné à une voiture, il ne doit être payé qu'une fois pour cet emplacement de stationnement.

Commentaire

Sur le terrain, cette disposition est impossible à contrôler. Si le motocycliste qui a payé s'en va le premier et que les autres motocyclettes sont encore stationnées, comment le gardien de parking peut-il alors vérifier si l'on a payé pour cet emplacement ?

En outre, il y a un problème juridique. Le stationnement payant a été dépenalisé. C'est donc aux communes de décider à qui elles vont faire payer une redevance ou une taxe. L'autorité fédérale peut uniquement prescrire de quelle manière le ticket doit être placé derrière le pare-brise. Elle peut éventuellement prévoir certaines exceptions pour plusieurs usagers de la route. Dans ce cadre, nous vous renvoyons à la réglementation relative à la zone bleue qui stipule que seul le conducteur d'une voiture doit utiliser un disque de stationnement.

Mais dans la pratique, ce problème ne se posera peut-être pas. En effet, pourquoi un motocycliste stationnerait-il sur un emplacement payant s'il peut le faire gratuitement en dehors des zones de stationnement et en dehors de la chaussée ?

- Nouveau panneau de signalisation pour les motocyclettes

La définition du panneau E9b a été modifiée. Le panneau E9b reçoit maintenant la signification suivante : « stationnement réservé aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus ».



E9b

REGLEMENTATION

En outre, un nouveau signal est introduit dans notre code de la route : le panneau E9i : « stationnement réservé aux motocyclettes ».



E9i

Commentaire

Pour les gestionnaires de voirie, le nouveau signal facilite la réservation de places de stationnement pour les motocyclettes. Auparavant, les gestionnaires de voirie pouvaient uniquement réserver des places de stationnement aux motocyclettes par un panneau E9a, et donc par le signal P, complété par un panneau additionnel portant la mention « Moto » ou « Deux-roues ». L'inconvénient de la première solution était qu'une indication écrite n'est pas toujours aussi lisible qu'un pictogramme. L'inconvénient de la deuxième solution est que les deux-roues comprennent également les bicyclettes et les cyclo-moteurs.

Nous avons cependant une remarque: pourquoi le code du gestionnaire n'a-t-il pas été modifié en même temps ? L'article 11.3 et 11.4 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 stipule en effet les dimensions minimales et le placement des panneaux de signalisation du type E9. Un oubli ?

e. Le permis de conduire

Les titulaires d'un permis de conduire valable pour la catégorie B, délivré depuis au moins deux ans, peuvent également conduire des motocyclettes avec ou sans side-car d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW. Pour ce faire, ils ne doivent pas passer d'examen théorique ou pratique supplémentaire pour le permis de conduire A. Ils ne doivent pas non plus aller chercher un nouveau permis de conduire à l'administration communale.

Conclusion

Nous nous réjouissons que l'on prête davantage attention aux motocyclistes dans le code de la route. En effet, l'utilisation de la moto a le vent en poupe, surtout parce qu'une moto permet de circuler plus facilement durant les heures de pointe du matin et du soir, qui sont de plus en plus longues. Le revers de la médaille est que cette catégorie d'usagers est très sensible aux accidents. Ils n'ont que deux roues

et n'ont guère ou pas de protection en cas d'accident. Raison de plus pour être encore plus attentifs aux motocyclistes dans le code de la route. Il est cependant regrettable que les modifications apportées soient parfois trop vagues ou trop imprécises et que certaines petites erreurs se soient glissées dans les textes.

2. L'arrêté royal du 7 janvier 2007 relatif à la veste de sécurité rétroréfléchissante (MB 11 janvier 2007)

Lorsque, sur les autoroutes et les routes pour automobiles, le conducteur d'un véhicule en panne se retrouve à un endroit où il ne peut ni s'arrêter ni stationner, il doit porter une veste de sécurité rétroréfléchissante dès qu'il quitte son véhicule.

Commentaire

Même si les accidents impliquant un piéton sur les autoroutes et les routes pour automobiles sont relativement rares, ils ont des conséquences très graves, et même souvent mortelles. Le port d'une veste de sécurité fluorescente peut donc réduire considérablement les risques d'être victime d'un accident parce que le conducteur est mieux visible dans la circulation. C'est donc le conducteur qui doit prendre les mesures nécessaires en vue de garantir la sécurité de la circulation. Il n'est pas obligatoire de porter une veste de sécurité rétroréfléchissante à bord du véhicule, mais le conducteur est obligé de la porter lorsqu'il descend de son véhicule sur une autoroute et une route pour automobiles. Dans ces circonstances, il est recommandé que les autres occupants du véhicule se placent derrière le rail de sécurité.

Il est regrettable que le texte néerlandais de l'arrêté soit rédigé de manière peu soignée. Il y est question d'un « pechvoertuig ». Qu'est-ce qu'un « pechvoertuig » ? Dans le titre du chapitre en question dans le code de la route, il est question d'un « defect voertuig ».

Un autre choix peu judicieux est le terme « stoppen ». En français, il est indiqué « ... qui est rangé à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits ... ». Dans le néerlandais, cela devrait donc être « ... op een plaats waar het stilstaan en parkeren verboden zijn ... ». Un conducteur s'immobilise devant un feu de signalisation, il n'y fait pas un arrêt, car l'arrêt est le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses.

Il est également regrettable que l'obligation de porter la veste de sécurité s'applique uniquement aux

autoroutes et aux routes pour automobiles. Sur une voie publique à deux chaussées séparées par un terre-plein central comprenant deux bandes de circulation ou plus dans chaque direction, la vitesse autorisée est 120 km/heure. Cette situation est plus dangereuse que sur une route pour automobiles qui pénètre dans une agglomération, car ici, la vitesse est limitée à 50 km/heure.

3. L'arrêté royal du 21 décembre 2006 relatif aux camions (MB 12 janvier 2007)

a. Limitation de vitesse

Sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières, la vitesse des véhicules et trains de véhicules dont la M.M.A. est supérieure à **3,5 tonnes**, des autobus et des autocars est limitée à 90 km/heure.

Commentaire

L'ancienne disposition s'appliquait uniquement aux autobus, aux autocars et aux véhicules et trains de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes. La M.M.A. a donc été réduite **de 7,5 à 3,5 tonnes**.

b. Interdiction de dépasser

Le dépassement par la gauche d'un attelage, d'un véhicule à moteur à deux roues ou d'un véhicule à plus de deux roues est interdit en cas de **précipita-**

tions, sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la M.M.A. est supérieure à 7,5 tonnes. Cette disposition n'est pas d'application en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation réservée pour des véhicules lents, ni à l'égard des tracteurs agricoles.

Commentaire

Dans l'ancienne disposition, il était question d'une interdiction de dépasser en cas de pluie. Le terme « pluie » a été remplacé par « précipitations ».

c. Circulation sur les autoroutes

Lorsque la chaussée d'une autoroute comporte trois bandes de circulation ou plus dans la direction suivie, les autobus, les autocars et les autres véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse **3,5 tonnes** ne peuvent emprunter une autre bande qu'une des deux bandes situées du côté droit de la chaussée, sauf pour se conformer aux indications des signaux F13 et F15.

Commentaire

L'ancienne disposition s'appliquait uniquement aux autobus, aux autocars et aux véhicules et trains de véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 7,5 tonnes. La M.M.A. a donc été réduite **de 7,5 à 3,5 tonnes**. En outre, ces véhicules ne peu-

REGLEMENTATION

(Suite page 18)

L'agenda de la Mobilité

Vous organisez un évènement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'évènements 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
23 avril - Bruxelles	Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: www.verkeerskunde.be
23, 24 et 25 avril - Courtrai	Infopol	Tel.: 056/24.11.11 - Fax.: 056/25.77.31 - e-mail: infopol@kortrijkxpo.com - Info: www.infopol.be
8 et 15 mai - Bruxelles	Cursus Verkeersveiligheidsaudit	VSV, Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 - e-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be - Info: www.verkeerskunde.be
22 mai - Bruxelles	Voetgangersvoorzieningen en toegankelijkheid - Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt)	Edith Donders Tel.: 011/26.91.02 - e-mail: edith.donders@uhasselt.be - Info: www.verkeerskunde.be
12 au 15 juin - Munich (D)	Velo-city 2007: From vision to reality	Info: info@velo-city2007.com - www.velo-city2007.com
13 juin - Brussel	Dynamisch verkeersmanagement - Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt),	Edith Donders Tel.: 011/26.91.02 - e-mail: edith.donders@uhasselt.be - Info: www.verkeerskunde.be

REGLEMENTATION

vent emprunter que les deux premières bandes s'il y a trois bandes ou plus. L'ancienne disposition permettait à ces véhicules d'emprunter également la troisième bande si la chaussée se composait de quatre bandes.

4. L'arrêté royal du 9 janvier 2007 et l'Arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte de stationnement (MB 24 janvier 2007)

La nouvelle réglementation élargit la notion de « carte de riverain » à celle de « carte de stationnement », si bien que les administrations communales peuvent délivrer la carte à n'importe quel groupe cible.

Le conseil communal détermine :

- la catégorie de personnes auxquelles la carte de stationnement communale peut être délivrée ;
- les conditions de délivrance de la carte ;
- les dimensions de la carte ;
- le nombre maximal de plaques d'immatriculation qui peut être mentionné sur la carte ;
- la durée de validité de la carte.

La carte de voitures partagées ne se rapporte qu'aux véhicules affectés, par l'intermédiaire d'une association de partage de voitures, au partage de voitures, ou aux véhicules qu'une association de partage de voitures met à disposition de plusieurs de ses membres. Ce sont les communes qui sont chargées d'agréer les associations de partage de voitures. Les conseils communaux doivent donc définir les conditions d'agrément et les procédures d'agrément.

La carte de riverain ne peut être délivrée qu'aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune, la zone ou la rue mentionnée sur la carte de riverain.

Les communes peuvent reconnaître les cartes les unes des autres. Les communes doivent déterminer elles-mêmes les modalités dans leurs règlements.

Grâce à ces cartes de stationnement, les communes peuvent prévoir un règlement de stationnement particulier pour les personnes qui en sont titulaires et entre autres les dispenser du paiement du stationnement et/ou de l'utilisation du disque de stationnement.

En outre, la commune peut réserver de manière exclusive certains emplacements sur la voie publique au stationnement des détenteurs des cartes communales de stationnement. C'est possible en plaçant un

signal du type E9 complété par un panneau additionnel portant la mention « Carte de stationnement », « Riverains » ou « Voitures partagées ».



Grâce à cette nouvelle réglementation, les conducteurs des véhicules qui sont stationnés dans une zone bleue devant l'accès à une propriété ne doivent plus placer leur disque de stationnement. La condition est toutefois que le signe d'immatriculation soit reproduit lisiblement sur cet accès.

Enfin, il convient encore de mentionner que la commune peut remplacer l'utilisation de la carte communale de stationnement par un système de contrôle électronique basé sur le numéro d'immatriculation du véhicule. Dans ce cas, le règlement de stationnement particulier en matière de stationnement à durée limitée, de stationnement payant ou d'emplacements de stationnement réservés est contrôlé sur la base de la plaque d'immatriculation du véhicule et aucune carte ne doit être apposée sur le pare-brise.

Commentaire

Étant donné que la réglementation relative à la carte de riverain a engendré un certain nombre de problèmes dans la pratique, les communes bruxelloises ont proposé d'instaurer une « carte d'ayant droit », à l'instar des « vergunningen parkeren » (autorisations de stationnement) aux Pays-Bas. La nouvelle réglementation relative à la « carte de stationnement » ne va pas aussi loin que la « vergunningenbeleid » (politique d'autorisation) néerlandaise, mais constitue tout de même un pas dans la bonne direction.

5. L'arrêté royal du 29 janvier 2007 relatif à la priorité et aux zones de vitesse (MB 9 février 2007)

a. *Priorité générale de droite*

La priorité générale de droite a été introduite dans notre code de la route. Cela signifie que la règle selon laquelle le conducteur, qui, a priorité, perd celle-ci lorsqu'il remet son véhicule en mouvement après s'être arrêté, est abrogée.

L'obligation de venir « régulièrement » de la droite

afin de pouvoir bénéficier de la priorité de droite est supprimée. La notion « *régulièrement* » est trop vague et mène à une insécurité juridique. Maintenant, il est explicitement établi que le conducteur qui vient d'un sens de circulation interdit, n'a pas la priorité de droite.

Cela ne s'applique pas aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui viennent d'une rue à sens unique limité (indiqué par les panneaux additionnels M2 ou M3).

Ceux-ci continuent évidemment à bénéficier de la priorité de droite puisqu'ils ne viennent pas d'un sens de circulation qui leur est interdit. Le conducteur qui franchit un trottoir ou une piste cyclable, doit dorénavant céder la priorité aux usagers de la route qui conformément au code de la route sont autorisés à emprunter le trottoir ou la piste cyclable.

Commentaire

La suppression de la règle selon laquelle le conducteur qui, à l'approche d'un carrefour, s'arrête et souhaite repartir, doit céder sa priorité, est une bonne chose. En effet, cette règle a suscité de nombreuses contestations soulevées devant les tribunaux. Le conducteur s'était-il arrêté complètement ou roulait-il encore ? La nouvelle réglementation écarte tout doute, même si le véhicule s'arrête, il conserve sa priorité.

Il est toutefois regrettable que la disposition « remettre son véhicule en mouvement » soit également supprimée de la liste des manœuvres (voir article 12.4). Un conducteur qui s'immobilise brièvement à droite le long de la chaussée et ne stationne pas ou ne s'arrête pas, conserve-t-il sa priorité s'il repart ?

La problématique des conducteurs de voiture qui, à un carrefour, perdent quand même leur priorité lorsqu'ils franchissent une piste cyclable, n'est cependant pas encore tout à fait résolue. Les gestionnaires de voiries ne peuvent par exemple toujours pas marquer de pistes cyclables qui traversent une voie prioritaire, étant donné que la règle de priorité serait alors inversée. Pourquoi ne permettrait-on pas qu'à ces endroits, soit installé un passage pour cyclistes au lieu d'une piste cyclable ?



b. Zones de vitesse

Les gestionnaires de voiries peuvent désormais délimiter des zones de vitesse. Dans de telles zones, la vitesse est limitée à la vitesse indiquée sur le signal. Cette limitation de vitesse reste valable jusqu'au signal indiquant la fin de la zone, contrairement aux signaux classiques limitant la vitesse jusqu'au



Début et fin d'une zone de vitesse de 70

prochain carrefour.

A l'intérieur de la zone de vitesse, il ne peut être



Signal C43 classique

placé de signal C43 indiquant une vitesse supérieure à celle indiquée sur le signal de zone.

Lorsqu'à l'intérieur de la zone, le signal C43 indique une autre vitesse, la vitesse de la zone est de nouveau en vigueur à partir du carrefour suivant. Le signal de zone n'est pas répété.

Lors de la délimitation d'une zone de rencontre, d'une zone résidentielle ou d'un abord d'école, le même principe est d'application : à partir de la fin de la disposition prohibitive le signal de zone est de nouveau en vigueur, même si ce dernier n'est PAS répété.

Lors de la délimitation d'une agglomération à l'intérieur d'une zone de vitesse, le signal de zone doit toutefois BIEN être remplacé à la fin de l'agglomération. Il en va de même, lorsqu'à l'intérieur de la zone, une autre zone de vitesse est délimitée, auquel cas, le premier signal de zone doit être remplacé.

Les « signaux de zone de vitesse » ne peuvent pas comporter d'inscriptions ou de symboles.

En outre, la possibilité est donnée aux gestionnaires de voiries d'utiliser des signes de reconnaissance qui auront pour fonction de rappeler aux conducteurs la zone de vitesse dans laquelle ils se trouvent.

REGLEMENTATION

Ces signes de reconnaissance peuvent être apposés aux poteaux d'éclairage et de signalisation.

Ces panneaux ou adhésifs sont de petite taille et n'attirent pas automatiquement l'attention de l'utilisateur de la route mais ne sont conçus que comme rappels pour quelqu'un qui chercherait une confirmation.

Commentaire

La vitesse zonale est indiquée par un panneau rectangulaire avec fond blanc sur lequel est repris le panneau C43.



Les zones de vitesse ont l'avantage d'éviter aux gestionnaires de voiries de placer des panneaux après chaque carrefour.

L'on peut se poser la question de savoir pourquoi il fallait impérativement reprendre les « zones de vitesse » dans le code de la route. Auparavant, celui-ci prévoyait déjà la possibilité de délimiter des zones de vitesse.

A l'exception des signaux C1, C31, C33 et C47, une validité zonale peut en effet être donnée aux signaux routiers d'interdiction. En outre, il est établi qu'un signal à validité zonale ne peut limiter la vitesse qu'à 30, 50 ou 70 km/h.

Pour les usagers de la route, il aurait été plus simple si l'on déterminait dans le code de la route à partir d'où et jusqu'où la limitation de vitesse est d'application. Les conditions de placement doivent être prévues dans le règlement du gestionnaire de voiries, étant donné que l'utilisateur de la route moyen n'en a cure.

La pose de signes de reconnaissance peut attirer l'attention d'un automobiliste distrait sur le fait qu'il roule trop vite. Cette possibilité réservée au gestionnaire de voiries doit également être étendue aux autres signaux à validité zonale. Dans nos pays voisins ce principe est souvent appliqué par le biais des règlements de stationnement. Ainsi, en France, l'on trouve à proximité des zones de stationnement des marquages avec l'inscription « payant », lorsque les places de stationnement se trouvent en zone payante.

6. L'Arrêté royal du 13 février 2007 relatif aux engins de déplacement (MB, 23 février 2007).

a. Introduction.

Une nouvelle catégorie de véhicules est ajoutée au code de la route : les engins de déplacement. L'objectif de cette réglementation est de conférer un statut juridique pour toute une catégorie de véhicules lents, que l'on voit se multiplier depuis quelques temps sur nos routes et places publiques. La définition du terme « cycle » a également été modifiée.

b. Types d'engins de déplacement.

Il existe deux types d'engins de déplacement :

1° les engins de déplacement non motorisés.

Ce sont des engins qui ne répondent pas à la définition de cycle. Ils sont propulsés par la force musculaire de leur(s) occupant(s) et ne sont pas pourvus d'un moteur ;

2° les engins de déplacement motorisés.

Ce sont des véhicules à moteur à deux roues ou plus, qui ne peuvent, par construction et par la seule puissance de leur moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 18 km/h. Ces engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur. Les utilisateurs de ces engins de déplacement motorisés ne doivent donc pas non plus être titulaires d'un permis de conduire, et ne doivent donc pas en être munis.

L'engin de déplacement non monté n'est pas considéré comme un véhicule. L'utilisateur d'un engin de déplacement qui roule à une vitesse ne dépassant pas l'allure du pas n'est pas assimilé à un conducteur.

c. Règles applicables aux utilisateurs d'engins de déplacement.

Si l'utilisateur d'un engin de déplacement ne dépasse pas l'allure du pas, il doit suivre les règles applicables aux piétons.

Si l'utilisateur d'un engin de déplacement dépasse l'allure du pas, il doit suivre les règles applicables aux cyclistes.

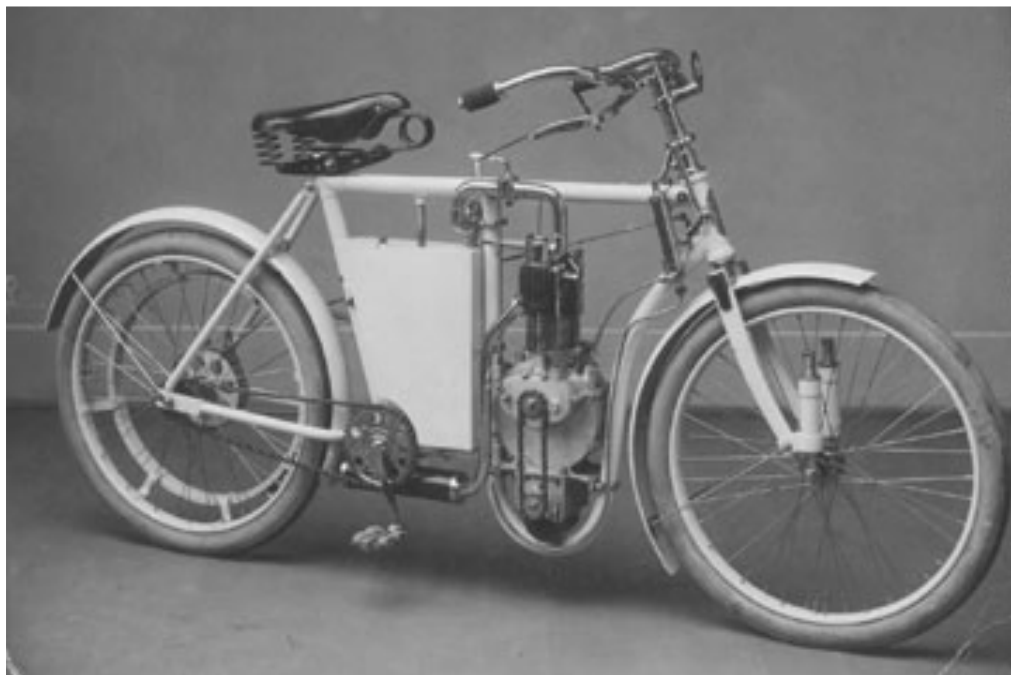
Les règles que les autres usagers doivent respecter à l'égard des piétons et des cyclistes sont également applicables à l'égard des utilisateurs d'engins de déplacement.

d. Utilisation des feux.

Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinc-

tement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les utilisateurs d'engins de déplacement qui circulent sur les parties de la voie publique autres que celles réservées à la circulation des piétons, doivent utiliser les feux suivants :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune ;
- à l'arrière, un feu rouge.



Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche.

Si les utilisateurs d'engins de déplacement circulent sur le côté gauche de la chaussée, l'ordre et la place des feux sont inversés.

e. *Chargement et dimensions.*

Le chargement d'un engin de déplacement ne peut dépasser 0,50 mètre à l'avant et à l'arrière et 0,30 mètre de chaque côté.

La hauteur d'un engin de déplacement chargé ne peut dépasser 2,50 mètres.

La largeur maximale d'un engin de déplacement est de 1 mètre.

f. *Nouvelle définition du terme « cycle ».*

La disposition suivante remplace l'ancienne disposition relative au terme « cycle »:

« **Cycle** », tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

Le cycle non monté n'est pas considéré comme un véhicule.

Commentaire.

Les trottinettes, les patins à roulettes et les chaises roulantes électriques sont maintenant soumis à la réglementation sur les engins de déplacement. Les règles à suivre par les utilisateurs de ces engins sont maintenant fortement simplifiées. Et nous en sommes très satisfaits, parce que l'ancienne réglementation concernant les utilisateurs de rollers ou de planches à roulettes était très compliquée.

Dans le rapport au Roi, il est une fois de plus indiqué clairement que les engins tels que les « mini-motos » ou « pocket-bikes » sont interdits sur la voie publique car ils ne répondent pas aux conditions techniques minimales pour être homologués.

La réglementation entre en vigueur le 15 mars 2007.

Info: erik.caelen@avcb-vsgb.be

Surfez sur www.avcb.be, rubrique mobilité pour retrouver une version du code de la route mise à jour et bilingue !

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



n'avance à rien !

Du 2 au 31 octobre 2006, la Région bruxelloise a organisé une grande campagne ayant pour thème l'agressivité dans le trafic. "Certains se fauillent dans la circulation, au mépris du code de la route et des règles de courtoisie les plus élémentaires et mettent ainsi tous les usagers en danger," expliquait le Ministre bruxellois de la Mobilité Pascal Smet lors de la conférence de presse de lancement. Les trois premières semaines d'octobre, l'objectif a été de rappeler quelques règles simples de la circulation. Durant la dernière semaine, la police a renforcé ses contrôles en vue de sanctionner les infractions.

Bilan d'une campagne qui en annonce déjà une autre...

Comme en 2005, la Région de Bruxelles-Capitale a donc organisé une campagne d'information et de sensibilisation relative à la sécurité routière. Cette campagne, menée en collaboration avec la gouverneur Véronique Paulus de Châtelet, l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR), la STIB, l'Association de la Ville et les Communes de Bruxelles (AVCB), le Parquet, les zones de police de la Région bruxelloise ainsi que la police fédérale de Bruxelles (services du DIRCO), s'est attaquée à l'agressivité dans le trafic. L'accent a été mis sur la courtoisie et le partage de l'espace public.

Les causes d'irritation et de stress

Beaucoup trop d'usagers ne respectent pas le code de la route. Parmi les infractions les plus courantes: griller un feu rouge, ne pas laisser traverser un piéton sur un passage pour piétons, rouler à vélo sur les trottoirs, se garer ou circuler sur une piste cyclable ou une bande bus, ne pas actionner son clignotant ou encore mettre en danger les usagers des transports en commun lors de l'embarquement ou du débarquement... Soit autant de sources d'irritation et de stress pour les autres usagers. Et cela crée une

espèce de spirale négative.

Une enquête réalisée par l'IBSR révèle que les comportements inadaptés suscitent énormément d'irritation. C'est ainsi que le non-respect des passages pour piétons par les automobilistes est la source d'irritation la plus importante pour les piétons (52%). 41% des automobilistes se disent quant à eux agacés par les piétons qui traversent au feu rouge. Ce qui déplaît le plus aux automobilistes (56%) chez les cyclistes, c'est lorsqu'ils roulent à deux de front. Ce qui n'est pourtant pas interdit. Enfin, ce qui énerve le plus les cyclistes, c'est lorsque les automobilistes roulent trop près d'eux (36%).

Force est donc de constater que les différents types d'usagers de la

route ne se côtoient pas toujours en bonne intelligence.

Prévention...

Beaucoup perçoivent malheureusement l'espace public comme un grand ring de boxe... et certains n'ont qu'une idée en tête, devenir champion du monde, toutes catégories confondues! Ce sont là les mots d'introduction de la brochure dont 60.000 exemplaires ont été distribués durant les 3 semaines de prévention par les services de police, les communes (via les services APS notamment), les agents de la STIB, etc. La campagne était illustrée par deux dessins évocateurs: un motard et un automobiliste d'une part et une piétonne et un cycliste d'autre part, tous prêts à en venir aux mains. Le titre de la brochure et de l'affiche résume tout: 'En ville, l'agressivité n'avance à rien'.

La brochure a mis en exergue 7 règles élémentaires du code de la route. Il est interdit de:

- traverser au rouge / brûler un feu rouge,
- rouler à vélo sur les trottoirs,
- de ne pas céder le passage à un piéton qui veut traverser sur un passage pour piétons (Attention: le tram a, lui, priorité sur TOUS les usagers!),
- se garer sur un trottoir ou sur un passage pour piétons, sur une piste cyclable, sur les arrêts des transports en commun,
- se garer sur ou emprunter les sites propres des transports en commun,
- ne pas utiliser ses clignotants pour annoncer un changement de bande ou de direction,
- dépasser un véhicule des transports en commun à l'arrêt et mettre en danger les usagers

qui en descendent

Les affiches ont été placées sur les bus et les trams de la STIB ainsi que dans des abribus mis à disposition des communes et quelques 20.000 balles anti-stress ont été distribuées, notamment par les services de prévention des communes. La campagne a également fait l'objet d'une attention particulière dans les différents journaux communaux de la capitale.

Et répression !

Au cours de la dernière semaine d'octobre, les 6 zones de police bruxelloises ainsi que le directeur coordinateur de la Police fédérale ont intensifié les contrôles liés à ces six infractions. Le Parquet a assuré un suivi rapide de toutes les infractions.

Info:

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

Bilan de l'activité de contrôles renforcés des 6 zones de police		TOTAL
1	Traverser au rouge ou brûler un feu rouge	902
2	Rouler en vélo sur les trottoirs	6
3	Ne pas céder le passage à un piéton qui veut traverser sur un passage pour piétons	36
4	Stationnements dangereux (TOTAL)	2532
	a) Se stationner sur un passage pour piétons ou sur un trottoir	1110
	b) Se stationner sur une piste cyclable	88
	c) Se stationner sur un arrêt de transport en commun	136
	d) Se stationner sur un site propre	2
5	Circuler sur un site propre	822
6	Non utilisation des clignotants en cas de changements de direction ou de bandes	332

Conclusions

Au terme de la campagne, un bilan de l'action policière a été dressé avec le Parquet, la STIB, les 6 zones de police et le DIRCO. Il en est ressorti que durant la semaine de contrôles renforcés, 4.630 procès verbaux et perceptions immédiates ont été dressées. Plus de la moitié des infractions (55%) ont concerné le stationnement dangereux, tandis que près de 20% étaient relatives à la violation d'un feu rouge et 17% à l'utilisation illégale d'un site propre.

L'analyse de ces résultats tend donc à confirmer que le stationnement dangereux est réellement une problématique importante, et sans doute spécifique, à Bruxelles. La prochaine campagne régionale, qui se déroulera en octobre 2007, devrait donc fort logiquement à nouveau aborder cette thématique.

VENU D'AILLEURS

Par Erwin Debruyne (VVSG)

Il existe dans chaque province flamande un point de contact permettant d'obtenir des informations et des conseils concernant les déplacements domicile - lieu de travail: le *Mobidesk*.

Dans un avenir proche, il sera également possible d'obtenir des conseils personnels de trajet dans chaque province, et ce dans une agence *Slimweg*.

Mobidesks: les déplacements domicile - lieu de travail

Pour leurs questions de mobilité, les entreprises peuvent s'adresser au Mobidesk, établi dans chacune des cinq provinces flamandes. Le Mobidesk est un centre d'information et de coordination s'adressant tant aux employeurs qu'aux employés. Cette tâche a été confiée aux provinces à l'occasion du débat sur 'les tâches centrales'. Les problèmes liés aux déplacements domicile-lieu de travail dépassent souvent le niveau des entreprises isolées et nécessitent une approche au niveau du lieu, de la zone d'activité ou d'une entité encore plus grande. Les autorités locales doivent bien entendu être associées à cette réflexion. Ces dernières peuvent d'ailleurs également s'adresser aux Mobidesks pour obtenir de l'aide.

Les coordinateurs provinciaux en matière de mobilité constituent le point de contact du Mobidesk de leur province. Ce sont eux-mêmes qui proposent des solutions adaptées ou orientent vers les instances adéquates. Les employeurs et les travailleurs peuvent s'adresser au Mobidesk de leur province pour demander des informations et des conseils par téléphone, par courriel ou par le site. Bien entendu, les coordinateurs provinciaux

Conseils pour les déplacements domicile - lieu de travail et conseils de trajets personnels dans chaque province flamande.



en matière de mobilité prennent en compte, à leur tour, les plans de transport d'entreprise existants. Le fonctionnement des Mobidesks est intégré via un groupe de pilotage au sein duquel siègent les entreprises de transport et également les partenaires sociaux.

Les services offerts par le Mobidesk peuvent varier en fonction de la province. Il peut s'agir d'informations juridiques ou d'accessibilité, de conseils et d'accompagnement dans le cadre de mesures adaptées, de coordination d'initiatives communes de différents employeurs, travailleurs et/ou autorités, de conseils de voyage personnalisés ou encore d'une organisation de services de transport sur mesure (organisation de covoiturage ; leasing de vélos à proximité de gares ferroviaires, au sein de l'entreprise ou à domicile ; services de (mini)bus, en fonction de la demande).

Les autorités et les provinces flamandes veulent ainsi créer, pour les entreprises, un cadre leur permettant de prendre des mesures qui non seulement profiteront aux déplacements domicile-lieu de travail mais rendront également les déplacements d'affaires et de visites plus rapides et plus durables.

Vous trouverez des informations supplémentaires ainsi que les données de contact sur le site web du Gouvernement flamand (www.mobielvlaanderen.be > Voor bedrijven).

Slimweg: les trajets personnels

La première agence Slimweg ouvrira ses portes en juin 2007. Le point d'information et de conseil Slimweg a pour objectif d'informer les voyageurs individuels et de leur indiquer le moyen d'arriver à destination rapidement et économiquement. Une agence Slimweg fonctionne comme un point de

contact général pour toutes les questions ayant trait aux déplacements en bus, tram, train, taxi, vélo, à pied ..., ce qui permet au voyageur de ne plus devoir contacter toutes les organisations séparément. Bien entendu, le trajet le plus avantageux, le plus rapide ou le plus économique peut résulter d'une combinaison de différents moyens de transport.

De par son rôle sociétal d'incitation à l'utilisation de moyens de transport durables et de dissuasion de l'utilisation (individuelle) de voitures, De Lijn joue un rôle pionnier dans cette initiative. Dans le cadre du projet Slimweg, De Lijn collabore avec différents partenaires : la province, la

SNCB, le Voetgangersbeweging, le Fietzersbond, la VRA (fédération des autocaristes), la fédération des taxis, les associations de carsharing Cambio et Autopia, le centre de formation VSV et Taxis top (covoiturage).

La première agence Slimweg ouvrira ses portes à Anvers, au croisement de la place Roosevelt et de l'Italiëlei. Il vous sera possible de la contacter via son site, par téléphone et par courriel.

Info: erwin.debruyne@vmsg.be



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



Le tournage d'une nouvelle série à succès, « CSI Molenbeek » ? Une alternative au problème récurrent de stationnement en Région de Bruxelles-Capitale ? Un exemple extrême d'intermodalité ? (Photo prise à la station de métro « Étangs Noirs »)

A vos agendas



« BICYCITY », 06.05.07

Tous en selle à Bruxelles !

Le GRACQ - Les Cyclistes Quotidiens et le Fietsersbond Brussel organisent le dimanche 6 mai 2007 l'événement vélo de l'année. BicyCity, ce sont des dizaines de milliers de cyclistes venus de Bruxelles, de Flandre et de Wallonie qui convergeront vers la capitale par une dizaine d'itinéraires au départ notamment de Gand, Louvain, Halle, Charleroi, Namur et Mons. Cyclistes sportifs ou amateurs, en familles ou entre amis, tous viendront gonfler les cortèges en route vers Bruxelles.

A partir de Meise et Jezus Eik, les cyclistes emprunteront les tronçons d'autoroutes A12 et E411 sous escorte et rentreront dans la ville pour rejoindre la Petite Ceinture. Ensuite, ils formeront un cortège massif qui réalisera un tour symbolique du centre-ville via les boulevards du centre. Pour clôturer la journée, les participants seront accueillis à la Fête du Vélo organisée par Pro Velo au parc du Cinquantaire. La rue du Lombard est aussi, ce jour-là, le théâtre d'activités en tous genres dans le cadre de la Fête de l'Iris.

Par Caroline Wouters
(Collaboratrice BicyCity - Logistique et itinéraires)

Un événement de masse

BicyCity, c'est une manifestation citoyenne et amicale visant à replacer le vélo au centre des débats politiques, économiques et sociaux sur la mobilité en ville. Le vélo est un moyen de transport d'avenir pour les courts déplacements. BicyCity vise à soutenir cette évi-

dence de manière positive et constructive. Pour que les cyclistes se sentent en sécurité, pour faire des cyclistes occasionnels des cyclistes réguliers, voire quotidiens, il faut donner de la place au vélo dans l'espace public.

Un événement citoyen

Les associations organisatrices, le GRACQ-Les Cyclistes Quotidiens et le Fietsersbond Brussel sont des associations citoyennes de défense

des intérêts des usagers du vélo. Elles pèsent de tout leur poids sur les instances décisionnelles en matière de mobilité. Elles stimulent l'utilisation du vélo en œuvrant à tous les niveaux de pouvoir pour que soit mise en place une réelle politique du vélo (entre autres, infrastructures plus nombreuses ou de meilleure qualité, fiscalité favorable à l'usage du vélo, normes de qualité pour les constructeurs de vélos, etc). BicyCity bénéficie

du soutien des pouvoirs publics et de nombreux autres partenaires privés. Syndicats, mutualités, mouvements de jeunesse, la Ligue des Familles, la Ligue Vélocipédique Belge, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et bien d'autres mobiliseront leurs membres pour relayer nos revendications.

BicyCity sur l'autoroute, un événement symbolique et revendicatif

Le dimanche 6 mai 2007, là où aux heures de pointe habituelles les voitures avancent au pas, pare-choc contre pare-choc, un flot fluide de cyclistes se déversera sur deux tronçons d'autoroute aux entrées de Bruxelles, l'A12 et la E411. 15 km d'autoroute à vélo vers Bruxelles, voilà un événement unique qu'aucun cycliste ne manquerait pour rien au monde... Circuler à vélo sur l'autoroute, c'est la meilleure manière de faire entendre clairement un message : le vélo est une alternative possible et souhaitable à la voiture pour la majorité des déplacements.

Un événement à la portée de tous

Une dizaine d'itinéraires couvrant un vaste rayon autour de Bruxelles ainsi qu'à partir de Bruxelles, convergeront vers Meise et Jezus Eik ou les cyclistes seront accueillis dès 11h. Ces deux points de rendez-vous sont les plus importants avant de pouvoir emprunter les autoroutes A12 et E411 (départs vers 12h). A partir de ces points de départ, deux cortèges importants rejoindront ainsi la Petite

Pourquoi un rassemblement de cyclistes ?

- Pour promouvoir le vélo ;
- Pour affirmer que le vélo est un mode de transport d'avenir ;
- Pour témoigner que le vélo est l'une des grandes solutions, non seulement au problème de la mobilité et de la pollution dans les villes, mais aussi au manque d'activité physique et aux maladies de la sédentarité qui en découlent ;
- Pour demander en masse plus de place pour le vélo ;
- Pour le développement et sécurisation des pistes cyclables ;
- Pour un appel à plus d'aménagements urbains pour le vélo ;
- Pour susciter un débat public ;
- Pour influencer sur les nouveaux plans de gestions et les négociations gouvernementales futures ;
- Pour une diminution de l'espace réservé aux déplacements polluants ;
- Pour que chaque cycliste occasionnel imagine ou devienne cycliste au quotidien ;
- Pour lancer notre appel dans un esprit de fête ;
- Pour fêter tous ceux qui se sont mis en selle.

Ceinture. Pour les Bruxellois qui voudraient eux aussi profiter de l'autoroute libérée des voitures, des groupes de cyclistes partiront des quatre coins de la ville vers Jezus Eik et Meise.

Sur les courts itinéraires – entre 30 et 40 km – la vitesse moyenne sera de 13 km/h. Un rythme à la portée des enfants. Les points de départ et les points de ralliements sont parfois accessibles en train et disposent souvent de zone de stationnement. Pour les plus courageux ou les plus sportifs, deux itinéraires d'environ 100 km démarrent au départ de Mons et de Gand.

Les deux cortèges de cyclistes en provenance des autoroutes arriveront vers 14h au Boulevard Albert II (petite ceinture de Bruxelles). Là, il sera encore temps de se joindre au groupe pour une balade à vélo sur les Boulevards du Centre et la Petite Ceinture.

Un événement festif et ludique

BicyCity sera aussi une fête. Ambiance et animations garanties. Des cyclistes célèbres, expérimentés ou non, pédaleront dans le peloton de tête de BicyCity. Ils nous encourageront ainsi tout au long du parcours. Des fanfares à vélo et toutes sortes d'engins non motorisés contribueront à l'ambiance festive de la manifestation. BicyCity se clôture par la Grande Fête du Vélo organisée par Pro Velo au Cinquantenaire. Cette journée lance de départ de Dring Dring, la semaine bruxelloise consacrée au vélo. Les cyclistes de BicyCity trouveront à la fête des espaces de stationnement sécurisés, gérés par des sponsors privés et d'autres organisations. La Fête du Vélo, ce sont des spectacles deux roues, la visite de personnalités du monde cycliste, des animations et quantité d'autres activités. Des nombreux stands offriront de l'information sur les dernières technologies, le mouvement cycliste, les questions concernant notre environnement...

Pour rappel : sur la route, chacun roule sous sa propre responsabilité et est couvert par sa propre assurance (la RC familiale). Les enfants resteront sous l'entière responsabilité de leurs parents ou assimilés. Chacun est invité à veiller au respect du code de la route et au bon état de sa 'reine' du jour.

Un événement sûr

Des centaines de volontaires veilleront au bon déroulement des festivités. Les groupes de cyclistes seront encadrés du départ à l'arrivée. Les services de police seront naturellement à pied d'œuvre pour escorter le groupe sur l'auto-route. Les parcours seront jalonnés par des stands de la Croix-Rouge.

Pour le retour ...

En fin de journée, la STIB prévoit des rames de métro supplémentaires pour acheminer les participants et leur vélo jusqu'au Heysel et Herman-Debroux. La SNCB mettra également à disposition des moyens supplémentaires par rapport à d'habitude.

BicyCity, un projet dans la durée, à la recherche de partenaires

BicyCity 2007 est la première édition d'une manifestation qui se veut biennale. BicyCity reviendra en 2009, à l'occasion du congrès européen VeloCity, qui aura lieu à Bruxelles.

Désireux de contribuer à injecter une bonne dose d'oxygène à la ville? Concernés par la place du vélo en ville ? Les organisateurs de BicyCity vous attendent le 6 mai 2007 et vous invitent dès à présent à promouvoir l'événement, à votre tour, auprès de vos membres, vos employés, vos collègues, vos collaborateurs, vos amis, votre famille, votre club de sport, vos affiliés, ... par tous les canaux de communication dont vous disposez.

Si vous désirez constituer un groupe (amis, voisins, familles, collègues,...) qui partirait d'un même lieu pour rejoindre Bruxelles, Meise ou Jezus Eik sachez qu'il y a des règles à respecter.

Si votre groupe est constitué de plus de 15 personnes, nous vous suggérons de prévoir des capitaines formés et expérimentés (voir code de la route) et nous vous invitons à rejoindre un point de départ « officiel » où une escorte réglementaire sera prévue (voir www.bicycity.be).

Contact et information

BicyCity, une initiative du GRACQ-Les Cyclistes Quotidiens et du Fietsersbond Brussel

La Maison des Cyclistes, rue de Londres 15, 1050 Bruxelles

Tél. 02 514 05 00 – info@bicycity.be – www.bicycity.be

Avec le soutien de la Région Bruxelles-Capitale, du Gouvernement fédéral, de la Commission Communautaire Flamande et de la Communauté Française.





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.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	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
Alain Solfa	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
Graceffa, Mary-Laure	Molenbeek	02/600.49.33	02/412.37.32	mgraceffa@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

Les Plans de **DÉPLACEMENTS SCOLAIRES**

Par Christine Heine (AED) et Barbara Decupere (AVCB)

Les rangs à pied, les rangs à vélos, les zones de Kiss and Ride, les actions d'informations et de communication, les actions de sensibilisations et d'éducation ... sont autant d'éléments que les écoles mettent en place actuellement dans le cadre de leur Plan de Déplacements Scolaires (PDS).

Le 16 janvier dernier, la Région invitait les 30 écoles 'pilotes' du projet des Plans de Déplacements Scolaires de la Région de Bruxelles-Capitale à partager leurs expériences. Au cours de cinq ateliers, les directions, les parents, les enseignants, le personnel communal de l'Instruction publique et les Cema ont pu échanger leurs idées, répondre à leurs interrogations, présenter leur organisation, partager leur enthousiasme.

Voici quelques beaux exemples de ces initiatives - qui sait, cela vous donnera peut-être des idées...



Ensemble à l'école, ça marche ou ça roule !
Semaine de la mobilité 2006
18 au 22 septembre

La Sainte-Famille
Les Cédres
Wemmelwoide

Concours
« Ensemble en classe, ça marche ou ça roule »
Du lundi 18 au vendredi 22 septembre,
laissez la voiture à la maison
et venez à l'école par un moyen de transport ami
de la nature (à pied, en vélo, en transports en commun,
en co-voiturage, ...).
Un prix récompensera la classe la plus « pieds-vélo ».



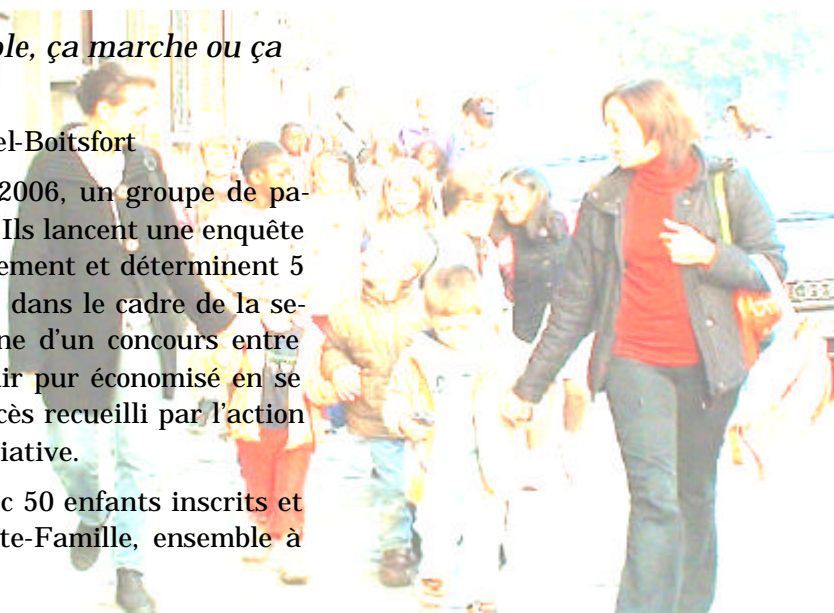
De la **THÉORIE** à la **PRATIQUE**

Les rangs à pieds : « Ensemble à l'école, ça marche ou ça casse »

École Sainte-Famille à Watermael-Boitsfort

Suite à l'appel lancé par la Région en avril 2006, un groupe de parents soutenu par la direction initie leur PDS. Ils lancent une enquête auprès de l'ensemble des parents de l'établissement et déterminent 5 trajets qui seront empruntés par des pédibus, dans le cadre de la semaine de la mobilité. L'initiative s'accompagne d'un concours entre les classes qui consiste à calculer le gain d'air pur économisé en se déplaçant à pied ou à vélo vers l'école. Le succès recueilli par l'action a encouragé les parents à poursuivre cette initiative.

Aujourd'hui encore, 3 rangs fonctionnent, avec 50 enfants inscrits et 28 parents accompagnateurs. A l'école Sainte-Famille, ensemble à l'école, ça marche !



Les rangs à vélo : « Quand un projet s'étend... »

A l'école Clair-Vivre d'Evere

En 2000, l'association des parents décide d'assurer un ramassage scolaire à vélo. Après avoir rencontré le GRACQ et Provelo, menée une enquête et organisé une séance d'information, un circuit s'est ouvert avec 12 enfants en 2001.

Au fil des années et grâce à la persévérance de quelques parents et à l'aide de la commune, un réseau de collaborations et de connexions pour le ramassage scolaire à vélo s'est constitué sur les communes d'Evere, Schaerbeek et Saint-Josse.

Il compte actuellement 5 écoles et concerne +/-70 enfants dont 40 de l'école Clair-Vivre.



Sensibilisation aux transports publics : « Ecole Mobile et Citoyenne... (EMOC) »

A l'athénée Charles Janssens d'Ixelles

Après l'installation d'un parking vélo sécurisé dans l'enceinte de l'école (parking ayant suscité l'usage du vélo chez plus d'une quinzaine d'élèves), l'athénée s'est inscrit dans la démarche des Plans de Déplacements Scolaires. L'objectif est de sensibiliser les élèves à la mobilité. Engagée dans le projet EMOC, les élèves d'une classe de 3^{ème} secondaire ont eu l'opportunité de découvrir le fonctionnement des transports publics et leur complexité. Ces étudiants ont ensuite été invités à diffuser leurs connaissances aux autres élèves via leur cours de français. Une belle complémentarité de l'enseignement fourni...

Les zones de Kiss and Ride : « Le Kiss and Ride : un service offert de parents à parents »

A l'école Catteau-Aurore de Bruxelles

Mesure complémentaire à celles menées à l'athénée Charles Janssens d'Ixelles, suite à des problèmes de circulation et aux risques en termes de sécurité routière qu'ils engendraient, le groupe de travail du Plan de Déplacements Scolaires a démarré le projet de Kiss and Ride sur la zone de stationnement du bus scolaire. Après enquête auprès des élèves et de leurs parents et une communication vers les riverains, 25 parents volontaires accueillent à tour de rôle, par groupe de deux, les enfants arrivant en voiture. Plus accessible, plus conviviale,... les matins sont plus doux à l'école Catteau.



L'éducation en mobilité : « La mobilité : à chaque âge, son étape »

A l'école Scheut d'Anderlecht

Conscients d'être des acteurs de la mobilité, la direction et les enseignants de l'école Scheut développent actuellement une ligne de formation pour leurs élèves, du plus petit au plus grand. De l'apprentissage de l'équilibre à la formation à la sécurité routière tout en n'oubliant pas la pratique, les enfants de l'école Scheut apprendront par étape, durant leurs années maternelles et primaires, à être des acteurs de leur mobilité.

Contact:

barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

chheine@mrbc.irisnet.be



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

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/238.51.65

Fax: 02/280.60.90

E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prénom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Téléphone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prénom _____

E-mail _____

Faites circuler !

C'est gratuit

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

C'est écologique

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