

Le Moniteur de la Mobilité

Trimestriel | n°3 | novembre 2007 | gratuit

EN COUVERTURE

**Les États Généraux de la Sécurité
Routière en Région de Bruxelles-
Capitale - Bilan à mi-parcours**

LÉGISLATION

Titre VIII du RRU
Les gardiens de la paix

ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

Expérience pilote de Voiture A Partager
à Watermael-Boitsfort

ETUDES

La congestion et les dégâts environnementaux
Les accidents de piétons en Région de Bruxelles-Capitale
Le phénomène des voitures de société

SOMMAIRE

Éditorial.....p.3

États généraux de la Sécurité routière : bilan à mi-parcours.....p.4

Agenda.....p.10

Expérience pilote de Voiture A Partager à Watermael-Boitsfort.....p.11

Titre VIII du RRU : un nouvel outil pour réduire la pression automobile.....p.14

Les gardiens de la paix ou comment remettre du bleu dans les ruesp.16

La congestion et les dégâts environnementaux.....p.22

Les accidents de piétons en Région de Bruxelles-Capitalep.26

Le phénomène des voitures de sociétép.28

Le carnet d'adresses.....p.33



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° 2007/03 — novembre 2007

Direction : Thierry Duquenne — Marc Thoulen

Rédaction : M. Jadoul, E. Caelen, C. Van Bellinghen-Laloux, O. Evrard, V. Ramelot, A. Broes, M. Pans

Traduction : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest

Coordination : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

<http://www.avcb.be>



Éditorial

2010, Odyssée de la Sécurité Routière

Si la fin de l'année approche doucement, l'heure des premiers bilans a, elle, déjà sonné. Le 6 novembre dernier, la Région de Bruxelles-Capitale a organisé une évaluation de sa politique régionale de sécurité routière. Nous sommes en effet arrivés à la moitié du chemin qui doit permettre à la Région d'atteindre les objectifs ambitieux qu'elle s'était fixée lors des premiers États Généraux de la Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale en 2003. Réduire de 50% le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves pour 2010. L'analyse critique réalisée s'est faite sans complaisance. Plutôt que de se limiter à une gymnastique mentale qui aurait consisté à démontrer que tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, le rapport d'évaluation a permis de mettre en lumière certes les satisfactions mais aussi, soulignons-le, les manquements et retards pris dans la mise en œuvre de différentes mesures.

Souvent, un bilan annonce la fin, dans notre cas il marque un nouveau début. Pas question toutefois de faire table rase du passé mais bien de poursuivre l'édification d'une politique régionale de sécurité routière, avec de nouvelles impulsions et de nouvelles recommandations. Nous vous les présenterons dans un prochain numéro du Moniteur de la Mobilité.

La Rédaction

En couverture

Les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale ont été lancés en 2003, dans la foulée des États Généraux fédéraux. Ils regroupaient pour la première fois l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.



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

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



BILAN À MI-PARCOURS

L'enjeu de cette plate-forme regroupant les acteurs bruxellois de la mobilité était d'atteindre à terme les objectifs ambitieux de sécurité routière fixés par l'Union Européenne et le gouvernement fédéral. Des objectifs propres à la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) ont été déterminés, à savoir une réduction de 33 % des décédés 30 jours et des blessés graves pour 2006 et une réduction de 50 % des décédés 30 jours et des blessés graves pour 2010 (les chiffres moyens des années 1998, 1999 et 2000 étant considérés comme référence).

Lors des travaux de 2003, trois groupes de travail avaient été réunis pour produire des recommandations dans les domaines :

- du contrôle-sanction (répression) et de la prévention technique,
- de l'infrastructure et de l'aménagement,

- de la sensibilisation et de l'éducation.

Ces trois groupes ont défini au total plus d'une cinquantaine de mesures concrètes à mettre en œuvre en vue d'atteindre les objectifs bruxellois, auxquelles s'ajoutent deux recommandations transversales:

1. assurer le suivi et une évaluation de la mise en œuvre des mesures,
2. améliorer la qualité des statistiques d'accidents.

Évaluation à mi-parcours

Aujourd'hui, en 2007, à mi-parcours de l'échéance de 2010, il importe d'évaluer ce qui a été réalisé pour éventuellement réorienter les efforts à entreprendre. A la demande du ministre bruxellois de la Mobilité Pascal Smet, l'IBSR a été chargé de réaliser une évaluation des actions menées depuis 2003. Cette évaluation a été réalisée en collaboration avec la Cellule sécurité routière de l'Administration de

l'Équipement et des Déplacements (AED), l'AVCB ainsi que divers acteurs de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale, notamment lors de workshops organisés pour les 3 groupes de travail en mars et avril 2007. L'essentiel de cette évaluation est repris dans le présent article. Le rapport complet est disponible sur le site internet des États Généraux www.egsr.irisnet.be.

A. Mesures de portée générale

- Assurer le suivi et une évaluation de la mise en œuvre des mesures.

En vue d'assurer le suivi des mesures recommandées par les États Généraux, il était prévu de créer une cellule sécurité routière au sein de l'AED. Cette cellule a été créée en septembre 2004 par l'engagement de trois personnes : l'une responsable pour le volet contrôle-sanction et prévention technique, l'autre pour le volet infrastructure et aménagement, la troisième pour le volet sensibilisation et éducation.

La cellule a pu rapidement travailler de manière effective et assurer sa mission de supervision, de coordination et de suivi administratif des mesures.

Cependant, deux collaborateurs de la cellule ont quitté leur fonction et n'ont pas pu être remplacés rapidement. Le poste de responsable du volet infrastructure et aménagement est resté vacant pendant un an et le poste de responsable du volet sensibilisation et éducation est toujours vacant à ce jour.

En raison de ce manque d'effectifs, la cellule sécurité routière n'a pas pu assurer sa mission de manière optimale.

- Améliorer la qualité des statistiques d'accidents routiers en Région de Bruxelles-Capitale.

La qualité des statistiques d'accidents reste problématique à Bruxelles. Les accidents avec blessés et tués font toujours l'objet d'un sous-enregistrement qui est désormais corrigé par une pondération effectuée par le Service public fédéral de l'Économie, des Classes moyennes et de l'Énergie (ancien INS). Les accidents avec dégâts matériels sont quant à eux largement méconnus. Enfin, les statistiques d'accidents restent très difficilement et tardivement accessibles à l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

Un exemple très parlant est celui du gestionnaire de voiries qui ne dispose généralement pas des données d'accidents sur son territoire. De plus, s'il a par hasard connaissance d'un accident par la presse ou par un citoyen et qu'il désire en connaître les circonstances pour vérifier si l'infrastructure n'est pas en cause, cela lui est impossible car il ne peut consulter le procès-verbal de l'accident tant que l'affaire est en cours. Il doit donc attendre de longs mois, voire des années, avant de connaître les causes de l'accident.

L'accessibilité des données d'accidents doit donc être améliorée car il est primordial de connaître les causes et la localisation des accidents pour pouvoir orienter les actions de sécurité routière.

B. Contrôle-sanction et prévention technique

a. Depuis les précédents États Généraux, une avancée importante a été observée en matière de contrôle-sanction puisque **la collaboration entre les 6 zones** de police bruxelloises est désormais sys-

tématique et institutionnalisée, dans le cadre de la plate-forme policière sur la sécurité routière. Sous la coordination du Directeur-Coordinateur administratif de la police fédérale (DIRCO), cette plate-forme regroupe

des représentants de la Police locale, de la Police fédérale, du Parquet, des Bourgmestres, du cabinet de Madame le Gouverneur, ainsi que des experts. Les réunions mensuelles permettent un échange d'idées et des collaborations efficaces sur plusieurs projets communs tels que :

- le placement de caméras automatiques,
- la campagne régionale annuelle de sécurité routière,
- l'opération cartable (distribution d'un calendrier contenant des conseils de sécurité routière aux enfants des écoles bruxelloises accompagné d'une présence policière aux abords des écoles),
- les opérations FIPA (Full Integrated Police Action – contrôle conjoint des six zones de Police visant à réprimer une infraction ciblée en matière de sécurité routière).

Soulignons que l'ensemble des ces actions communes a également fait l'objet de communiqués ou de conférences de presse donnant davantage de visibilité et de visibilité à la démarche intégrée de contrôle-

« Les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale auront permis de sensibiliser une majorité d'intervenants au défi que représente l'insécurité routière. La sécurité routière apparaît à présent clairement comme une priorité pour la Région de Bruxelles-Capitale ».

En couverture

sanction. Cette amélioration de la publicité des contrôles a permis d'accroître leur efficacité en augmentant le risque subjectif d'être contrôlé et donc leur effet préventif. Enfin, pour la campagne régionale de sécurité routière et l'opération cartable, des actions de sensibilisation et de prévention ont également été menées, renforçant ainsi dans la durée l'effet des contrôles sur le comportement des usagers.

b. Une seconde avancée positive en matière de contrôle-sanction découlant des États Généraux est le placement sur les grands axes de **caméras automatiques** contrôlant le respect des limitations de vitesse et des feux de signalisation. A l'heure actuelle, 61 boîtiers équipés en rotation de 18 caméras automatiques sont répartis sur l'ensemble du territoire régional. Pour fin 2009, il est prévu d'implanter un total de 100 boîtiers équipés de 35 caméras.

Fin octobre 2006, une première évaluation des caméras automatiques a été réalisée. Sur 7 mois de fonctionnement, près de 15 millions de véhicules ont été contrôlés, pour une durée de 18 240 heures de contrôle, avec un total de 10 565 infractions, qu'il s'agisse d'excès de vitesse et/ou de franchissement de feux rouge. Soixante pourcent des infractions ont été payées par la procédure de la perception immé-

diante, le restant ayant été envoyé au Parquet sous forme de procès-verbaux. Au total, seuls 2% des dossiers ont été classés sans suite pour différents motifs (plaques CD, conducteurs étrangers, procès-verbaux mal rédigés).

Les emplacements des caméras automatiques ont été choisis sur base des données d'accidents des zones de police. Il serait intéressant d'évaluer dans quelle mesure ces caméras ont un impact sur le nombre et la gravité des accidents et sur les vitesses pratiquées. Si l'on peut regretter qu'aucune mesure de vitesse n'ait été réalisée avant et après le placement des caméras afin d'avoir une mesure « 0 », il faut signaler que les endroits ont été choisis en fonction des données d'accidents des zones de police. Suite au placement des caméras, les zones de Police ont pu de manière générale constater un effet sur la réduction des vitesses, même si certains endroits restent encore problématiques.

c. Afin d'augmenter le niveau de contrôle sur l'ensemble de la Région et d'assurer le suivi des infractions, les États Généraux bruxellois préconisaient d'automatiser la chaîne contrôle-sanction et d'augmenter les effectifs de la police, du parquet et du tribunal de police.

Localisation des caméras automatiques dans la Région de Bruxelles Capitale



L'automatisation de la chaîne contrôle-sanction a été partiellement réalisée par le placement de caméras automatiques et l'emploi d'un logiciel de traitement des procès-verbaux et des perceptions immédiates. Une étape supplémentaire vient d'être franchie par l'achat de caméras digitales. Afin d'alléger encore les tâches administratives de la Police, il est nécessaire de poursuivre cette automatisation de la chaîne contrôle-sanction en créant à terme un centre de traitement automatisé des données récoltées par les caméras automatiques.

Il est par contre regrettable que **les effectifs de la police, du parquet et du tribunal de police** n'aient pas été augmentés de manière significative comme le préconisaient les États Généraux. Les effectifs du parquet ont même diminué de deux unités mais celui-ci a pu malgré tout donner suite à tous ses dossiers. Le tribunal de police manque quant à lui cruellement de juges.

d. Enfin, deux mesures des États Généraux concernaient quant à elles la **prévention technique**. Il s'agissait d'une part d'encourager le **placement de boîtes noires accidentologiques dans les véhicules des flottes privées ou publiques** et, d'autre part, de préparer l'introduction d'un **système ISA** (intelligent speed adaptation) par la cartographie digitale des limites de vitesse. Ces deux mesures n'ont pas pu être mises en œuvre par manque de moyens humains à l'AED et/ou pour des raisons techniques. Ces mesures sont prometteuses en matière de sécurité routière et doivent donc être mises en œuvre à long terme en Région de Bruxelles-Capitale.

Nous pouvons conclure que la politique de contrôle-sanction préconisée par les États Généraux a évolué de manière substantielle depuis 2003. Rappelons que l'objectif de cette politique, qui est aujourd'hui atteint, était d'avoir une chaîne continue allant de la constatation de l'infraction jusqu'à l'exécution du jugement. Le citoyen doit savoir que la sanction est effective. Cependant, pour améliorer encore le niveau de verbalisation sur l'ensemble de la Région tout en maintenant la qualité de la poursuite des infractions verbalisées, il est indispensable d'augmenter les moyens mis à disposition de l'ensemble de la chaîne de contrôle-sanction : Police, Parquet et Tribunaux.

Infrastructure et aménagement

Les recommandations en matière d'aménagement et d'infrastructure comprenaient 19 mesures. L'éventail de ces mesures était très large. Elles portaient autant sur les traversées piétonnes, que sur la vitesse pratiquée, les revêtements ou encore la

gestion des carrefours à feux. Ces mesures étaient précises et détaillées. Ce degré de précision était à l'époque nécessaire car il n'existait au niveau régional aucun code de bonnes pratiques relatif à la sécurité routière pour l'aménagement de voiries.

Sur base d'une série d'entretiens avec les gestionnaires de voiries et de visites d'aménagements, nous pouvons conclure que les mesures préconisées par les États Généraux sont **globalement entrées dans la pratique des gestionnaires de voiries**. Les gestionnaires, tant au niveau communal que régional, ont dans l'ensemble pris connaissance de ces recommandations et veillent à en tenir compte lors de tout nouvel aménagement. Cependant, certaines mesures sont encore aujourd'hui trop peu connues des gestionnaires.

Il existe des **différences dans la mise en œuvre entre le niveau communal et régional** et cela tout particulièrement pour les mesures concernant la gestion des feux. Les mesures relatives aux feux à bouton



Conflit d'intérêts entre sécurité routière et capacité des voiries

poussoir, aux feux pour malvoyants, aux sas ont été mises en œuvre sur les feux régionaux mais pas sur les feux communaux. Le nombre de réalisations varie également d'une commune à l'autre, mais cela est davantage dû au budget de la commune qu'à la volonté de mise en œuvre.

En couverture

Par ailleurs, une mesure très positive en faveur de la sécurité routière qui n'était pas recommandée en tant que telle par les États Généraux est la **diffusion de bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie**. Cette avancée s'est marquée, notamment, par la réalisation de vade-mecum (vade-mecum PMR et vade-mecum vélo) et par la formation continuée des conseillers en mobilité.

Enfin, nous constatons que les mesures consensuelles telles que les oreilles de trottoir, les sas, les SUL, les marquages spécifiques pour le tram ont davantage été réalisées que des mesures suscitant un conflit d'intérêts (entre sécurité routière d'une part et capacité des voiries, esthétique ou maintien des places de stationnement d'autre part).

Le **conflit d'intérêt entre capacité des voiries et sécurité routière** est apparu à maintes reprises. Plusieurs mesures telles que l'aménagement de carrefours à feux sans conflit, l'augmentation du temps de dégagement pour les piétons, la prévention des dépassements à l'approche d'un passage piétons et l'aménagement de ronds-points compacts sur les grands axes n'ont pas du tout ou insuffisamment été réalisées en raison d'une volonté permanente de maintenir la capacité de la voirie.



Un autre élément limitant la réalisation d'aménagements en faveur de la sécurité routière est la **notion d'esthétique urbaine** qui régit les décisions de délivrance des permis d'urbanisme : le cas s'est présenté à plusieurs reprises où des dossiers d'aménagement ont dû être modifiés lors de la demande de permis d'urbanisme pour des raisons d'esthétique, diminuant ainsi la sécurité du nouvel aménagement.

D'autre part, la nécessité pour certains gestionnaires de maintenir à tout prix **la capacité de stationnement** en voirie limite également les avancées possibles en aménagements de sécurité, par exemple en ce qui concerne les oreilles de trottoir qui sont généralement d'une longueur de 2 à 3 m au lieu de 5 m recommandés.

Enfin, une multitude d'instances peut être concernée par un projet d'aménagement : les différents niveaux de pouvoir (communal, régional et fédéral pour le projet Beliris), les services publics (voiries, urbanisme, zone de Police) et les représentants politiques. Cette multitude d'acteurs ne facilite pas l'application des mesures recommandées par les États Généraux. Leur approbation par le gouvernement leur a sans doute donné une certaine valeur mais ne leur confère pas pour autant force de loi. Un acteur peut toujours mettre son veto à une des 19 mesures recommandées en avançant des critères d'esthétique ou de capacité de voirie.

Une meilleure collaboration entre les acteurs et davantage de réglementation en matière d'aménagement de l'espace public permettraient à l'avenir d'éviter cela.

Sensibilisation et éducation

Depuis 2003, les **campagnes de sécurité routière** ont été largement développées à Bruxelles. Tout d'abord, la visibilité des 4 campagnes annuelles de l'IBSR a été nettement améliorée par la diffusion des visuels sur les bus et trams de la STIB. Par ailleurs, chaque année au mois d'octobre a lieu la campagne régionale de sécurité routière qui a porté sur les thèmes suivants: carrefours (2004), stationnement dangereux (2005), courtoisie (2006), stationnement dangereux et passages piétons (2007). Ces campagnes sont diffusées via les véhicules de la STIB et sur des espaces communaux d'affichage. Elles font de plus l'objet en parallèle d'action de prévention (à l'aide de dépliants spécifiques) et répression.

Les États Généraux recommandaient également de **diffuser des informations de sécurité routière sur les chaînes radio régionales et au travers des publications bruxelloises**.

Des spots radios ont été diffusés lors de l'action « un carrefour n'est pas une jungle » ainsi que lors de la dernière campagne régionale relative au stationnement et aux passages pour piétons. Ce type de diffusion n'a pas été systématisé en raison de son prix très élevé. Pour obtenir une diffusion gratuite dans

les médias, il serait judicieux de diffuser des capsules d'information (par exemple par un message de sécurité routière clôturant les spots info-traffic) plutôt que des formats publicitaires.

Quelques communes diffusent des informations de sécurité routière dans les journaux communaux mais en général trop peu d'articles ont concerné la sécurité routière dans la presse régionale et locales. La presse est donc encore largement sous-utilisée pour la diffusion de messages de sécurité routière.

Les **mesures de sensibilisation à des règles spécifiques** telles le caractère prioritaire du tram, l'interdiction de dépasser à l'approche d'un passage piétons ou encore la non obligation pour les cyclistes de serrer leur droite dans un rond-point n'ont pas été mises en œuvre en tant que telles. Il s'agit de mesures très spécifiques et sur lesquelles il n'est pas toujours aisé de communiquer.

En matière d'éducation, plusieurs avancées fort positives ont été réalisées depuis 2003.

Au niveau des zones de Police, chacune d'entre elles dispose désormais d'un **service prévention** ou éducation. Un apprentissage à la sécurité est proposé gratuitement à toutes les écoles bruxelloises qui en font la demande.

En 2004, des **commissions locales d'éducation à la sécurité routière**

ont été mises en place au sein de 5 des 6 zones de Police. Elles avaient pour objectifs de rassembler l'ensemble des personnes travaillant dans le domaine de l'éducation ou de la sécurité routière et d'initier des projets de sécurité routière faisant l'objet d'un subventionnement. En 2004 et 2005, des subsides ont été octroyés à plusieurs zones de police (25 000€ par zone de police ayant entré un projet). Des projets très divers ont été financés tels que : installation de pistes de circulation fixes ou mobiles, réalisation de cours axés sur la sécurité routière (en collaboration avec un service communal), étude des voiries à proximité des écoles, trajet domicile-école, etc.....

La Région a ensuite décidé de ne plus organiser ces commissions, bien qu'elles aient permis de créer des synergies intéressantes entre ces acteurs. Il y aurait lieu d'évaluer la nécessité de maintenir ou pas ces commissions.

Au niveau des écoles, des **plans de déplacements scolaires** incluant un volet sécurité routière sont en

cours de réalisation dans 30 écoles depuis 2006. De plus, 30 autres ont répondu à un nouvel appel lancé en janvier 2007. Cela représente 10% des écoles primaires et 5% des écoles secondaires de la Région. Un brevet cycliste a également été développé dans plusieurs écoles par Pro Vélo. Les associations de deux-roues motorisés ont quant à elles donné des formations à 3 écoles de Bruxelles. Elles sont demandeuses de mener davantage d'actions dans les écoles mais manquent actuellement de moyens financiers.

La formation « vélo-école des familles » n'a par contre pas pu être mise en œuvre. Cependant, il semble que la formation « **Vélo trafic** » du Gracq rencontre le même objectif que la « vélo école des familles ». Cette formation organisée tous les mois à

Bruxelles vise à apprendre à tous les cyclistes, en ce compris les familles, les règles et les réflexes de base pour rouler à vélo en ville.

Enfin, une action fort intéressante non prévue par les États Généraux est la **formation « Seniors »** organisée par la Région en collaboration avec l'AVCB et les fédérations d'auto-école. Cette formation a pour objectif

de remettre à jour la connaissance du Code de la Route chez les personnes de 55 ans et plus. Pour l'instant, les communes de Schaerbeek et d'Etterbeek, de Jette et d'Evere ont répondu positivement à cette initiative en organisant des séances de formation. D'autres communes sont également intéressées par ce concept et prévoient d'organiser des formations équivalentes. Cette initiative est très positive en termes de sécurité routière et a de plus reçu un accueil fort favorable de la part des participants.

En conclusion, sur les 30 mesures très variées et spécifiques qui avaient été définies en matière de sensibilisation-éducation, de nombreuses mesures ont déjà été réalisées et d'autres sont en cours de réalisation. Cependant, plus d'une dizaine de mesures (et ce en grande partie en matière de sensibilisation) n'ont pas encore été mises en œuvre.

Une supervision régionale des initiatives locales, communales et associatives, est nécessaire afin de coordonner et de prioriser les actions. La communication vers le grand public en matière de sécurité



Formation « A vélo Mesdames » de Pro Velo dont l'objectif est de mettre en selle les Bruxelloises et à leur apprendre à circuler à vélo en toute sécurité(photo : Pro velo)

En couverture

routière doit être davantage développée et ce, notamment au travers des médias locaux et régionaux.

Conclusions

Les États Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale auront permis de sensibiliser une majorité d'intervenants au défi que représente l'insécurité routière. La sécurité routière apparaît à présent clairement comme une priorité pour la Région de Bruxelles-Capitale.

La démarche engagée a permis de réunir les acteurs autour d'un objectif commun, de créer des synergies et une nouvelle dynamique dans le domaine de la sécurité routière.

Les États Généraux auront également permis de diffuser des bonnes pratiques en matière d'aménagement de voirie et d'initier de nombreuses actions

« Une supervision régionale des initiatives locales, communales et associatives, est nécessaire afin de coordonner et de prioriser les actions. La communication vers le grand public en matière de sécurité routière doit être davantage développée et ce, notamment au travers des médias locaux et régionaux ».

fort porteuses en matière de sécurité routière.

Cependant, le nombre et la diversité des mesures proposées ainsi qu'un manque de concertation entre les acteurs ont eu pour conséquence que plusieurs d'entre elles n'ont pas pu être réalisées. Il importe donc de réorienter certaines mesures de 2003, d'en réduire le nombre et de les prioriser pour mettre en œuvre les mesures prioritaires d'ici 2010.

Conjointement, afin d'atteindre les objectifs fixés pour 2010, il est également nécessaire de fixer de nouvelles propositions d'actions pour la période 2007-2010.

L'ensemble des mesures se retrouve dans le document « Plan d'actions 2007-2010 » qui vous sera

présenté dans un prochain article du moniteur de la Mobilité.

Muriel Jadoul (IBSR) - Muriel.jadoul@bivv.be

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.



Devenez "Mobility Manager"!

Reposant sur une approche pluridisciplinaire et intégrée de la gestion de la mobilité, les différents modules composant le programme s'inscrivent dans la logique globale: "penser, agir et communiquer" mobilité. Chaque module est illustré par de nombreuses études de cas afin de permettre aux participants d'intégrer au mieux les nouveaux concepts de management de la mobilité.

Les modules comportent en outre une large proportion d'ateliers pratiques où les participants sont in-

tités à développer, appliquer et mettre perspective leurs acquis, se rendant ainsi acteur de leur formation. Enfin, l'accent est également mis sur les techniques de communication telles que la concertation, la médiation ou la diffusion d'informations. De nombreux exercices permettent aux participants de se familiariser avec ces approches, d'en acquérir les outils et les réflexes.

Modalités de participation et inscription

Pour vous inscrire ou simplement prendre plus de renseignements, il suffit de visiter le site Internet www.ciem.be ou de prendre contact avec le CIEM.

Tél : +32.2.650.39.33 - **E-mail :** info@ciem.be

Adresse postale :

50 avenue F.D. Roosevelt, CP 194/7
1050 Bruxelles - Belgique

Adresse des bureaux :

87, avenue A. Buyl (5e étage)
1050 Bruxelles

EXPÉRIENCE PILOTE À WATERMAEL-BOITSFORT



LES VOITURES A PARTAGER

A l'heure où les embouteillages paralysent nos villes et où on tire la sonnette d'alarme sur le réchauffement climatique, nous sommes tous invités à repenser complètement nos habitudes et à proposer des réponses concrètes pour préserver notre planète...

Démarrage du projet

En 2005, répondant à l'appel à projet lancé par Inter-Environnement Bruxelles pour susciter de nouvelles initiatives de mobilité, nous avons proposé une action citoyenne à Watermael-Boitsfort : promouvoir une utilisation plus rationnelle des voitures dans la commune et dans les environs en complément des transports publics.

Notre projet est né de la constatation que la majorité des automobilistes qui envahissent nos rues circulent seuls dans leur véhicule !

Pendant ce temps, les piétons ont du mal à se déplacer rapidement dans certains quartiers, les 3 bus et le tram qui traversent notre commune ne suffisant pas pour couvrir les 80 km de voirie !

Les utilisateurs de transports publics sont aussi parfois pénalisés par de longues attentes alors que des véhicules presque vides passent sans cesse devant l'arrêt où ils se trouvent...

Enfin, pour profiter des atouts du métro, les Boitsfortois doivent d'abord se rendre en bus ou en tram dans la commune voisine ... Quand ils ne choisissent pas de prendre leur propre voiture pour la garer à proximité de la station la plus proche !

Bénéficiant d'un petit subside régional, nous avons donc commencé à proposer aux habitants de s'inscrire comme membres des VAP et d'accepter de partager une même voiture pour se déplacer sur de courtes distances dans la commune et/ou pour se rendre à une gare ou une station de métro. Une manière toute simple, presque « de bon sens », de réduire la production de CO₂ en diminuant autant que possible le nombre de véhicules en circulation...

Mode d'emploi des Voitures A Partager

La pratique des Voitures A Partager VAP est très proche de l'autos-stop traditionnel.

Toute personne intéressée, piéton ou automobiliste, s'inscrit gratuitement dans l'association et reçoit un badge VAP et un N° de membre. Ensuite, les uns et les autres se prêtent au covoiturage :

- le piéton fait signe aux automobilistes en montrant son badge VAP et en indiquant sa direction à l'aide d'un jeu de cartons directionnels (Métro, Gare, Rue,...);
- l'automobiliste affiche son badge VAP sur son pare-brise et prend le piéton qu'il rencontre pour une partie ou la totalité du trajet, selon son propre itinéraire.

Plusieurs aspects caractérisent le concept VAP :

1. Une attention spéciale est portée à la sécurité :
- Contrairement à l'autos-stop, tous les participants, automobilistes et/ou piétons doivent s'inscrire préalablement comme membres VAP et signer un « engagement » après avoir pris connaissance des recommandations mentionnées sur le formulaire d'inscription. Et ils affichent leur carte de membre

lorsqu'ils pratiquent le covoiturage.

- Le concept du partage des voitures VAP est facile à mettre en œuvre et donc facilement exportable vers d'autres communes. Toutefois, pour conserver l'aspect « projet de quartier » et permettre aux membres de mieux identifier l'origine géographique de la voiture ou du piéton qu'ils rencontrent, un signe distinctif par commune est prévu sur les cartes de covoiturage à côté du logo de reconnaissance VAP commun à tous. Les utilisateurs VAP sont donc toujours en mesure d'identifier d'où vient leur covoitureur, même si, en pratique, la probabilité de partager la voiture avec un voisin reste la plus grande. L'espoir, en développant les VAP est d'ailleurs aussi qu'une plus grande convivialité s'installe dans les quartiers !

2. Contrairement à l'autostop, le partage des voitures VAP se prête principalement à de courts trajets. Il est particulièrement pratique pour faire une course dans sa commune ou pour se déplacer vers une commune voisine. Il aide aussi à rejoindre une gare ou une station de métro mais il n'est en aucun cas conçu pour se substituer à la STIB ou aux autres sociétés de transport !

3. Le partage des voitures VAP est envisagé pour des trajets ponctuels vers des destinations variées, sans arrangements préalables, contrairement aux covoiturages réguliers et planifiés à l'avance que propose Taxistop (déplacements en entreprises, ...).

4. Aucune participation financière n'est demandée pour le partage des voitures VAP. Il se peut que prochainement une contribution minimale soit demandée pour le matériel de covoiturage et les frais d'envoi, mais le partage des voitures en lui-même est entièrement gratuit !

Évolution de l'expérience VAP depuis 2005

L'expérience pilote des VAP à Watermael-Boitsfort a donc démarré lors de la semaine de la mobilité en 2005. Durant le mois de septembre, nous avons inscrit une centaine de membres et vécu les premières expériences de covoiturage, même si la probabilité qu'un automobiliste VAP rencontre un piéton VAP était très faible ! Concrètement, ce fut l'occasion pour plusieurs piétons de découvrir ou de redécouvrir une forme d'autostop, et quelques automobilistes reconnurent qu'en effet, leur voiture qui traversait la commune pouvait certainement accueillir un autre occupant ! L'inscription de nouveaux membres s'est prolongée bien au-delà de la semaine de la mobilité 2005 et continue encore aujourd'hui !

Un nouveau subside (2.500 euros) accordé en 2006 par le Ministère bruxellois de la Mobilité permet de poursuivre et d'améliorer le projet de partage des voitures VAP. Tout le travail restait bénévole mais les subsides couvrirent une bonne partie des frais !

- De nouveaux accessoires ont été prévus pour les membres : le « kit du parfait VAPeur » comprend désormais une nouvelle carte de covoiturage, une ventouse pour les véhicules, et un jeu de cartons directionnels pour les piétons ... Des formulaires d'inscription sont également disponibles dans toutes les boulangeries de la commune.
- En un an, le nombre de membres a doublé à Watermael-Boitsfort, et des contacts ont été pris pour démarrer les premières antennes VAP en dehors de notre commune (Auderghem, ULB, ...).
- Le concept des VAP a été favorablement accueilli dans des structures variées : Taxistop, la Ligue des Familles, la STIB, la Jeune Chambre économique,

...et plusieurs articles sur les VAP ont paru dans différentes revues (Le Ligneur, Test Achats, etc.).

- Enfin, un site internet a vu le jour pour faire connaître plus largement le partage des voitures VAP : www.vap-vap.be.

En 2007 c'est la Ministre bruxelloise que l'Environnement Evelyne Huytebroeck qui s'est intéressée aux Voitures A Partager VAP et nous a soutenus pour développer encore le projet ! Plusieurs sponsors privés commencent aussi à se manifester (AXA, Domestic services, Phone Languages, ...)

- Le dépliant a été revu et illustré avant sa 3^{ème} impression ! Le site www.vap-vap.be fait aussi l'objet d'une mise à jour régulière (traduction en néerlandais, démarrage prochain d'un blog pour les membres, ...).
- Entre le 15 juin et le 30 septembre, le nombre de membres VAP est passé de 260 à 500 à Watermael-Boitsfort ! Et les autorités communales ont donné leur accord pour relayer l'information sur les VAP dans « L'Officiel », le journal de la commune.
- A la demande de nombreux membres VAP tant piétons qu'automobilistes, nous solliciterons à nouveau le soutien de l'Echevinat de la Mobilité pour organiser l'installation de trois ou quatre « points d'embarquement » de covoiturage (comme le faisait Taxistop jadis). Cette nouvelle étape a pour but de véritablement faire décoller la pratique du partage des voitures encore très timide aujourd'hui.
- Une antenne VAP a été créée à Auderghem et à Seneffe lors de la semaine de la mobilité, on compte déjà une centaine de membres VAP sur le site de l'ULB et des contacts ont été pris avec plusieurs autres communes de Bruxelles et de Wallo-

nie... Reste à espérer que des bénévoles se porteront effectivement candidats pour y développer le projet !...

- Le projet Voitures A Partager VAP a été nominé au Prix belge de l'Énergie et de l'Environnement dans la catégorie Eco - Citizen Award en mai 2007.
- Une première réflexion s'entame sur une variante des VAP : les VAP+ ... en faveur des seniors et des personnes à mobilité réduite. Des contacts ont déjà été pris avec Taxistop qui veut développer les « Centrales pour les Moins Mobiles » dans l'espoir de mener un projet pilote commun à Watermael-Boitsfort...

Évaluation des VAP après 2 ans d'existence

La journée sans voiture 2007 fut l'occasion d'inviter tous nos membres à souffler les deux bougies des VAP, et de recevoir leurs critiques et leurs compliments !

On sent clairement une évolution des mentalités en faveur d'une réduction de la pression automobile en ville. La proposition de s'inscrire dans un projet d'utilisation plus rationnelle des voitures est donc souvent accueillie positivement !

On constate par contre encore une grande réticence à passer de l'inscription comme membre à la mise en pratique effective du covoiturage.

Lorsqu'ils s'inscrivent, les piétons reçoivent un carnet de cartons directionnels et des instructions dé-

taillées pour faciliter le covoiturage. Mais rares sont ceux qui osent déjà s'aventurer sur les trottoirs et lever leur carnet pour se faire mener en voiture vers la ville ou vers un métro ! Et les membres inscrits à la fois comme automobilistes et comme piétons accrochent bien leur carte de covoiturage sur leur pare brise mais ne se décident pas encore non plus à laisser leur voiture au garage quand ils peuvent pour faire l'expérience du covoiturage...

Quelques pistes pour tenter de comprendre ces hésitations:

- La pratique des VAP demande de changer nos habitudes : ouvrir notre portière ou monter dans la voiture d'un inconnu, même s'il est membre VAP ne sont pas encore des attitudes courantes.

- Le nombre de membres doit encore augmenter pour atteindre une masse critique : lorsqu'à chaque déplacement les membres inscrits croiseront des voitures VAP, peut-être se décideront-ils à réellement pratiquer le covoiturage ?

- Une expérience pilote menée dans un quartier de la commune par le comité quartier (COMOBIL au coin du balai) indique clairement que l'installation d'un emplacement d'embarquement facilite grandement la pratique du covoiturage.

- Toute initiative nouvelle a besoin de temps pour se faire connaître et se développer. Vu le peu de ressources financières dont nous disposons, il n'est pas possible à ce jour d'envisager de réelle campagne de promotion des VAP ... C'est donc encore par le bouche à oreille que nous procéderons, jusqu'à ce qu'en 2008 peut-être un partenaire se présente pour donner un

coup d'accélérateur au partage des voitures VAP !...

La liste des freins au covoiturage VAP trace les pistes des actions à venir : on peut espérer qu'en installant des points d'embarquement dans chaque quartier de la commune, en poursuivant activement l'inscription de nouveaux membres, et en recherchant des collaborations pour faire la publicité de ce nouveau mode de déplacement, le partage des voitures VAP finira bientôt par convaincre à Watermael-Boitsfort !

Et si le concept « décolle » vraiment dans une commune, tous les espoirs sont permis pour le l'étendre ailleurs en région bruxelloise ou même dans des villages plus éloignés en Flandre ou en Wallonie à l'avenir...

Conclusions

Le partage des voitures VAP cherche à promouvoir une autre manière de se déplacer, plus conviviale et plus rationnelle. Il ne s'agit donc pas de bannir la voiture, mais d'en faire un meilleur usage en complémentarité avec la marche et avec les transports publics... Il paraît que de tels covoitages étaient habituels en Europe de l'Est ou en Russie il y a quelques années encore... Pour nous, le moment est peut-être venu de redécouvrir ces pratiques si on veut lutter contre les fléaux annoncés dans un avenir proche si on refuse de changer nos habitudes actuelles...

Et à ceux qui, d'une manière justifiée jusqu'à un certain point, mettent en avant les risques liés au covoiturage, nous avons envie de répondre qu'en effet, nous ne pouvons pas garantir un risque zéro pour les utilisateurs VAP qui partagent leur voiture, mais que les risques liés au comportement actuel de « l'autosolisme » et du « tout à la voiture » promettent d'être bien plus graves encore !

Claire Van Bellinghen-Laloux

Contact pour les Voitures A Partager VAP

Claire Van Bellinghen-Laloux
Rue des Marcassins, 3
1170 Watermael-Boitsfort
02/675 05 88 – 0474/97 04 27

Email : info@vap-vap.be ou infovap@skynet.be

Site : www.vap-vap.be



REGLEMENTATION

Après diverses péripéties, le nouveau Règlement régional d'urbanisme (RRU) est entré en vigueur le 29 décembre 2006. Cette nouvelle version contient une innovation importante : l'insertion d'un titre VIII relatif aux normes de stationnement en dehors de la voie publique. Le but est d'assurer une assise réglementaire à ces prescriptions anciennement imposées au moyen d'une circulaire.

La réglementation du nombre d'emplacements de stationnement constitue un outil important en termes de mobilité : elle permet de limiter le trafic automobile, d'encourager la mobilité douce et d'ainsi augmenter l'attractivité de la ville. En effet, la disposition à destination d'un emplacement de parcage constitue un incitant fort à l'utilisation de la voiture. De plus, la situation de congestion globale de la ville, allant de pair avec une dégradation générale de la qualité de l'environnement urbain, est de nature à entraîner un exode des habitants à la recherche d'un environnement de qualité supérieure et d'augmenter par voie de conséquence les navettes domicile-travail. En d'autres termes, l'exode contribue lui-même à détériorer les conditions de vie en ville. Le Gouvernement a entendu briser ce cercle vicieux de déclin urbain. Sa démarche s'inscrit dans les objectifs du Plan régional de développement (PRD), qui visent une réduction des émissions de CO₂, notamment grâce à une diminution du volume du trafic global de la Région de Bruxelles-Capitale de 20 % à l'horizon 2010 par rapport à l'année de référence 1999.

L'article 88 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT) classe parmi les objets sur lesquels peuvent porter les règlements d'urbanisme « l'aménagement d'emplacements destinés à la circulation et au parcage des voitures en dehors de la voie publique », cette matière avait donc vocation à être traitée par le RRU. Avant l'adoption du Titre VIII, pourtant, la matière était régie par la circulaire n° 18 du 12 décembre 2002 relative à la limitation des

Titre VIII du RRU

UN NOUVEL OUTIL POUR RÉDUIRE LA PRESSION AUTOMOBILE

18 du 12 décembre 2002 relative à la limitation des emplacements de parcage. L'intégration de celle-ci dans le RRU permet de lui conférer un caractère réglementaire, et donc une assise juridique plus solide qu'une simple circulaire. Notons également que cette modification a restauré la sécurité juridique dans la mesure où la légalité de la circulaire n° 18 était contestée, celle-ci ayant finalement été annulée par un arrêt du Conseil d'Etat du 16 novembre 2006.

Que contient le nouveau Titre VIII ?

Le Gouvernement a profité de cette occasion pour toiletter et simplifier le texte afin d'en faciliter l'application. Le nouveau texte intègre également des règles relatives aux emplacements pour vélos.

Les nouvelles normes visent les parkings privés à l'usage de voitures, situés hors de la voie publique et accessoires à la destination principale du bâtiment. Elles ne sont applicables qu'aux demandes de permis d'urbanisme introduites après leur entrée en vigueur. Sont concernés non seulement les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme en vertu du CoBAT ou d'un règlement d'urbanisme mais également les actes et travaux qui sont dispensés de permis en raison de leur minime importance.

Le Titre VIII prévoit deux principes de base. Premièrement, les parkings sont conçus, construits et équipés de manière à assurer les conditions de sécurité et de circulation de ses utilisateurs et des usagers de la voie publique. Deuxièmement, les emplacements de parcage sont en principe couverts, sauf dérogations accordées moyennant conditions fixées par le Titre Ier du RRU, un plan particulier d'aménagement (PPAS) ou un permis de lotir.

Le règlement distingue trois catégories de bâtiments :

- Les immeubles à logements multiples :

Pour cette catégorie d'immeubles, il y a lieu de pré-

voir au minimum un emplacement de parcage par logement, avec un maximum de deux emplacements par logement.

Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions existantes ni aux modifications de destination ou d'utilisation.

- Les bureaux, les activités de haute technologie et de production de bien immatériels :

Pour ces affectations, le Titre VIII ne fixe pas de nombre minimum mais uniquement un nombre maximum d'emplacements déterminé d'après la zone dans laquelle se situe l'immeuble concerné. Trois zones d'accessibilité (A, B et C) ont été définies en fonction de leur distance pédestre par rapport aux infrastructures de transports en commun mais également en fonction de la fréquence de passage des trains, trams, métro et prémétro. Afin d'y voir plus clair, la Région a élaboré une carte d'accessibilité, à valeur indicative.

Par ailleurs, tout immeuble de ce type nouvellement construit ou reconstruit comporte au minimum un emplacement de parcage pour vélos par 200 m² de superficie plancher, avec un minimum de deux emplacements par immeuble.

- Les activités artisanales, industrielles, commerciales, les équipements d'intérêt collectif ou de service public, les établissements hôteliers, ... :

Pour ces activités, le nombre d'emplacements de parcage est déterminé sur base d'une proposition motivée du demandeur portant notamment sur les caractéristiques du stationnement en voirie, l'accessibilité en transports en commun, le type d'activité, les caractéristiques de l'entreprise et, le cas échéant le profil de mobilité des visiteurs ou clients.

Par ailleurs, tout immeuble de ce type nouvellement construit ou reconstruit comporte un nombre d'emplacements de parcage pour vélos fixé sur base d'une proposition du demandeur, avec un minimum de deux emplacements par immeuble.

En fonction du type d'immeuble, le règlement impose en outre l'aménagement d'une aire de livraison hors voirie accessible aux camions ou aux camionnettes.

Le texte complet du nouveau RRU, complété de commentaires et d'illustrations, peut être consulté sur le site : <http://www.rru.irisnet.be/>

Olivier Evrard (AVCB) - olivier.evrard@avcb-vsgeb.be



REGLEMENTATION

LES GARDIENS DE LA PAIX OU COMMENT REMETTRE DU BLEU DANS LES RUES

Que ceux qui ironisent encore sur les lenteurs du travail parlementaire ravalent leur fiel en apprenant qu'il aura fallu à peine un mois au Législateur pour adopter un projet de loi contenant pas moins de 21 articles¹. Nous parlons de ce qui est devenu la loi du 15 mai 2007 relative à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la nouvelle loi communale (Monit., 29 juin).

Le but de la loi est d'homogénéiser le cadre dans lequel sont remplies au niveau local les fonctions non policières de sécurité (remplies à présent par les stewards urbains, agents de prévention et de sécurité et autres gardiens de parcs), en créant la fonction de « gardiens de la paix » et en établissant une liste de missions que les gardiens de la paix sont appelés à remplir.

Le service des gardiens de la paix

Les missions que le service des gardiens de la paix est appelé à remplir sont les suivantes² :

- la sensibilisation du public à la sécurité et à la prévention de la criminalité ;
- l'information des citoyens en vue de garantir le sentiment de sécurité, l'information et le signalement aux services compétents des problèmes de sécurité, d'environnement et de voirie ;
- l'information des automobilistes au sujet du caractère gênant ou dangereux du stationnement fautif et la sensibilisation de ceux-ci au respect du règlement général sur la police de la circulation routière et à l'utilisation correcte de la voie publique, ainsi que l'aide pour assurer la sécurité de la traversée d'enfants, d'écoliers, de personnes handicapées ou âgées ;
- la constatation d'infractions aux règle-

ments et ordonnances communaux dans le cadre de l'article 119bis, § 6, de la Nouvelle loi communale, qui peuvent exclusivement faire l'objet de sanctions administratives, ou la constatation d'infractions aux règlements communaux en matière de redevance³ ;

- l'exercice d'une surveillance de personnes en vue d'assurer la sécurité lors d'événements organisés par les autorités.

Ces missions peuvent être exercées sur la voie publique et dans des lieux publics faisant partie du territoire de la commune qui met en place ce service des gardiens de la paix, appelée « commune organisatrice » (article 4, 1°, de la loi du 15 mai 2007) ; pour ce qui concerne l'exercice d'une surveillance de personnes en vue d'assurer la sécurité lors d'événements organisés par les autorités, ces missions peuvent aussi être exercées dans tous les lieux dans lesquels les autorités organisent ces événements sur le territoire de la commune organisatrice (article 4, 2°, de la loi).

Le service des gardiens de la paix peut également exercer ses missions au profit :

- d'une autre commune (appelée « commune bénéficiaire ») de la zone de police de laquelle relève la commune qui l'a mis sur pieds ; dans ce cas, le service des gardiens de la paix exerce ses missions sur la voie publique et dans les lieux publics faisant partie du territoire de cette commune bénéficiaire (article 5, alinéa 1^{er}, 1°, de la loi) ;
- de la province (dénommée « province bénéficiaire ») dont relève la commune ; dans ce cas, le service des gardiens de la paix exerce ses missions dans les parcs provinciaux situés sur le territoire de la commune organisatrice ou bénéficiaire (article 5, alinéa 1^{er}, 2°) ;

¹ Le projet a été déposé le 20 mars 2007 à la Chambre ; celle-ci l'a adopté en séance plénière le 19 avril 2007 ; évoqué par le Sénat le 20 avril, la Haute assemblée l'a adopté sans amendements le 26 avril 2007. Pas vraiment ce qu'on peut appeler un train de sénateur !

² Article 3 de la loi du 15 mai 2007.

³ Bien que la loi ne parle que de règlements-redevances, nous ne voyons pas pourquoi les gardiens de la paix ne seraient pas également compétents pour les règlements-taxes ; on n'en serait pas à la première approximation puisque parler d'« infractions aux règlements en matière de redevances » n'a guère de sens...

- d'une société de transports en commun (appelée « société de transports en commun bénéficiaire ») ; dans ce cas, le service des gardiens de la paix exerce ses missions dans l'infrastructure de la société de transports en commun située sur le territoire de la commune organisatrice ou bénéficiaire (article 5, alinéa 1^{er}, 3^o) ;
- d'une autorité organisant un événement sur le territoire d'une commune bénéficiaire ; dans ce cas, le service des gardiens de la paix exerce ses missions dans tous les lieux du territoire de la commune bénéficiaire où cette autorité organise lesdits événements (article 5, alinéa 2).

L'exercice « extraterritorial » de ses missions par le service des gardiens de la paix est néanmoins subordonné à la conclusion d'une convention écrite y relative entre la commune organisatrice et la commune bénéficiaire, la province bénéficiaire ou la société de transports en commun bénéficiaire (article 5, alinéa 3). Cette convention porte sur « *les modalités pour la mise à disposition des gardiens de la paix* »⁴, ce dont on peut conclure qu'elle devrait porter sur le financement, la durée de la mission, les horaires de travail,...

Le gardien de la paix

- *son profil*

Le gardien de la paix, bien que non policier, participe à l'élaboration du sentiment de sécurité à travers l'exercice de ses missions. Il se doit donc de présenter un profil conforme à l'image qu'il est censé transmettre de la convivialité et de l'apaisement social. L'article 8, alinéa 2, de la loi mentionne en effet que le profil du gardien de la paix comprend le respect du prochain, le sens civique, la capacité à faire face à l'agressivité et le respect des devoirs et des procédures.

⁴ Projet de loi relatif à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la Nouvelle Loi communale, Exposé des motifs, Doc. Parl., Chambre, S.O. 2006-2007, n° 3009/001, p. 12.

⁵ Ferme ou avec sursis.

⁶ Une personne condamnée pour avoir volé une orange se verrait donc interdire de faire partie du service du gardien de la paix alors que cette interdiction ne viserait pas celui qui aurait été condamné pour une infraction, le cas échéant grave, aux lois sur la police de la circulation routière. Comme le relève le Conseil d'État (Projet de loi relatif à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la Nouvelle Loi communale, Avis du Conseil d'État, *loc. cit.*, p. 36), ce dernier pourrait cependant se voir confier la mission de sensibilisation des automobilistes au respect du règlement général sur la police de la circulation routière et à l'utilisation correcte de la voie publique, en vertu de l'article 3, alinéa 1^{er}, 3^o, de la loi du 15 mai 2007. Les meilleurs garde-chasse sont-ils les anciens braconniers ?

⁷ Projet de loi, *loc. cit.*, pp. 14-15.

⁸ Projet de loi, Exposé des motifs, *loc. cit.*, p. 15.

⁹ Ce terme désigne les gardiens de la paix qui exercent la mission de constater les infractions aux règlements et ordonnances communaux dans le cadre de l'article 119bis, § 6, de la Nouvelle loi communale, qui peuvent exclusivement faire l'objet de sanctions administratives, ou les infractions aux règlements communaux en matière de redevance (article 7, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 15 mai 2007).

Pour s'assurer que les candidats seront à la hauteur de ce profil idéal, l'article 8, alinéa 1^{er}, de la loi stipule que le gardien de la paix ne peut pas avoir été condamné à une peine⁵ correctionnelle ou criminelle (à l'exception des peines encourues pour infraction relative à la réglementation relative à la police de la circulation routière⁶). Il ne peut pas non plus avoir commis des faits qui, bien que n'ayant pas entraîné de condamnation, portent atteinte au crédit de l'intéressé en raison du fait qu'ils témoignent d'« *un manquement social grave ou une contre-indication au profil souhaité d'un gardien de la paix, tel que visé au § [lire : alinéa] 2* » (article 8, alinéa 1^{er}, 3^o). Reste à déterminer quels seraient ces faits ! L'exposé des motifs en donne les exemples suivants⁷ :

- ⇒ infractions qui en seraient encore au stade de l'information ou de l'instruction ;
- ⇒ infractions qui ont fait l'objet d'un classement sans suite en raison de leur gravité très relative ;
- ⇒ faits relevant uniquement de la police administrative (troubles de l'ordre public,...).

Puisque, par définition, ces faits ne sont pas repris dans le Casier judiciaire central, le Législateur a confié au chef de corps de la police locale le soin de procéder à une enquête lui permettant de donner son avis sur le « crédit » de l'intéressé. Cette enquête ne pourra porter que sur ses antécédents administratifs et judiciaires, et non pas sur son passé scolaire, professionnel ou familial ni sur sa vie privée, sous peine de porter atteinte au respect de sa vie privée et familiale, garanti par l'article 8.2. de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales⁸.

Enfin, les règles de déontologie que les gardiens de la paix et les gardiens de la paix-constatateurs⁹ doi-

REGLEMENTATION

vent respecter sont arrêtées par la commune organisatrice dans un règlement d'administration intérieure¹⁰.

- *ses conditions d'engagement*

Outre son absence de passé infractionnel, que nous venons d'examiner, le candidat-gardien de la paix doit remplir d'autres conditions^{11 12} :

- ⇒ il doit avoir 18 ans ;
- ⇒ il doit être ressortissant d'un État-membre de l'Union européenne ou, à défaut, avoir sa résidence légale en Belgique depuis au moins trois ans ; notons que les gardiens de la paix appelés à intervenir dans la procédure de constatation des infractions administratives (les « gardiens de la paix constatateurs ») doivent, eux, être belges ;
- ⇒ avoir satisfait aux examens concluant la séance de formation visée à l'article 10 de la loi¹³ et portant sur des matières telles que l'étude des droits et devoirs de la fonction, l'observation et la rédaction de rapports, le secourisme, etc. ; de plus, pour ce qui concerne le « gardien de la paix constatateur », celui-ci devra suivre la formation visée à l'article 119bis, § 6, de la Nouvelle loi communale ;
- ⇒ ne pas exercer des activités de détective privé ou des activités relatives à la sécurité privée et particulière, ne pas être membre d'un service de police, ne pas exercer une activité déterminée par le Roi.

- *ses compétences*

En fait de compétences, la loi n'en accorde qu'une

seule, et uniquement aux gardiens de la paix-constatateurs ; en effet, l'article 21 de la loi complète l'article 119bis, § 6, alinéa 2, 1°, de la Nouvelle loi communale par la disposition suivante :

« L'agent communal-constatateur peut demander au contrevenant la pièce d'identité ou un autre document d'identification afin de s'assurer de l'identité exacte de l'intéressé. Le contrôle d'identité est uniquement autorisé à l'égard de personnes au sujet desquelles l'agent a constaté qu'elles ont commis des faits pouvant donner lieu à une sanction administrative communale ».

Cet ajout est motivé par le constat que les personnes actuellement en charge de la constatation des infractions aux règlements communaux n'ont pas les moyens d'exercer efficacement leurs compétences¹⁴ ¹⁵. Il est vrai qu'un constat de flagrante contravention à un règlement communal peut être ruiné par le simple fait que le coupable refuse de décliner son identité, sans parler de l'effet désastreux de cette impasse sur le moral du personnel communal et sur le sentiment d'impunité des dérangeurs publics si peu civiques. L'attribution de cette compétence aux agents de la paix-constatateurs devrait donc être accueillie favorablement.

Cela dit, toutes les questions ne semblent pas tranchées – et on peut évidemment regretter que, vu l'adoption à la hussarde de cette loi, elles ne furent même pas posées avant ce jour. Par exemple, que se passe-t-il si le contrevenant refuse malgré tout de dévoiler son identité ? L'article 34, § 4, alinéa 2, de la loi sur la fonction de police¹⁶ s'applique-t-il ? En d'autres termes, la personne récalcitrante peut-elle être retenue le temps de la vérification ? Ce n'est vraiment pas clair (en raison du fait que la loi sur la fonction de police ne vise que les policiers), mais une réponse négative risque de réduire à néant cette nouvelle compétence, d'autant que le commentaire de l'article 14 indique que la seule exception à l'in-

¹⁰ Article 9 de la loi du 15 mai 2007.

¹¹ Article 8, alinéa 1^{er}, de la loi du 15 mai 2007.

¹² Ces conditions doivent être réunies lors de son engagement mais également tout au long de l'exercice de ses fonctions.

¹³ Cette formation est assurée par un organisme agréé pour la formation d'agents de police ou par un organisme de formation agréé en vertu de l'article 4, § 3, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière désigné à cet effet par le ministre de l'Intérieur – article 10, alinéa 1^{er}, de la loi du 15 mai 2007.

¹⁴ Projet de loi relatif à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la Nouvelle Loi communale, Exposé des motifs, Doc. Parl., Chambre, S.O. 2006/2007, n° 3009/001, p. 20.

¹⁵ Sauf les fonctionnaires et agents de police, bien entendu.

¹⁶ « Les pièces d'identité qui sont remises au fonctionnaire de police ne peuvent être retenues que pendant le temps nécessaire à la vérification de l'identité et doivent ensuite être immédiatement remises à l'intéressé. Si la personne visée aux paragraphes précédents refuse ou est dans l'impossibilité de faire la preuve de son identité, de même que si son identité est douteuse, elle peut être retenue pendant le temps nécessaire à la vérification de son identité. La possibilité doit lui être donnée de prouver son identité de quelque manière que ce soit. En aucun cas, l'intéressé ne peut être retenu plus de douze heures à cet effet. Si l'intéressé est privé de sa liberté en vue de la vérification de son identité, le fonctionnaire de police qui procède à cette opération en fait mention dans le registre visé à l'article 33, alinéa 3 ».

terdiction de l'usage de la contrainte est la possibilité, pour les gardiens de la paix-constatateurs, de se faire remettre les documents d'identité du contrevenant^{17 18}. Autre question : peut-on considérer que, lorsqu'il demande à un contrevenant de lui produire ses documents d'identité, le gardien de la paix-constatateur agit en tant que « dépositaire ou agent de la force publique » au sens de l'article 269¹⁹ du Code pénal ? Dans l'affirmative, le refus de délivrer sa carte d'identité, accompagné de violences ou de menaces, est constitutif de rébellion.

Ce qui ne devrait en revanche guère faire de doutes **c'est que** les articles 276²⁰ et 280²¹ du Code pénal devraient être d'application en cas d'outrages ou de violences faites à un gardien de la paix (et pas uniquement au gardien de la paix-constatateur) dans l'exercice de ses fonctions.

Le rôle de la commune

Soucieux de préserver l'autonomie communale, le Législateur a précisé qu'aucune commune n'est obligée de créer un service de gardiens de la paix ; c'est au conseil communal de décider s'il lui semble opportun de créer un tel service (article 2 de la loi). C'est également au conseil communal de décider quel statut professionnel et social octroyer au gardien de la paix et quelles seront les sources de financement du service²².

Le conseil doit pour ce faire adopter une « décision du conseil communal »²³ (un règlement d'administration intérieure). Cette décision détermine quelles sont les tâches qui seront exercées par les gardiens

de la paix (lesquelles tâches doivent bien sûr s'inscrire dans la liste des missions fixées à l'article 3 de la loi), le nom du fonctionnaire communal chargé de diriger le service et la manière dont les citoyens peuvent déposer plainte contre le service des gardiens de la paix. Comme annoncé *supra*, le conseil communal arrête également un règlement d'administration intérieure relatif à la déontologie des membres du service des gardiens de la paix.

Par ailleurs, la commune doit conclure des accords avec d'autres collectivités locales :

- éventuellement avec une ou plusieurs autres communes de sa zone de police, afin de se répartir les rôles de « commune organisatrice » et de « commune bénéficiaire » ; ces accords de coopération devront être entérinés par chaque conseil communal puis transmis au ministre de l'Intérieur dans les trois mois de la prise de décision²⁴ ;
- si elle est commune organisatrice, avec la zone de police²⁵ afin *primo* de désigner une personne de contact au sein de celle-ci, *secundo* de mentionner la nature de l'échange mutuel d'informations²⁶, et *tertio* de régler l'exercice des activités au sein de la commune organisatrice ou bénéficiaire²⁷.

Mais le pouvoir discrétionnaire de la commune est loin d'être total puisque, si la commune entend confier à une partie de son personnel l'accomplisse-

¹⁷ Projet de loi, *loc. cit.*, n° 3009/001, p. 18.

¹⁸ Encore faut-il faire la différence entre la contrainte (qui peut n'être que morale) et la force. Donner une injonction dont la violation est constitutive d'infraction, c'est faire usage de contrainte. Cela n'est évidemment pas équivalent à faire usage de la force, que la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police réserve en principe aux fonctionnaires de police.

¹⁹ « Est qualifiée rébellion, toute attaque, toute résistance avec violences ou menaces envers les officiers ministériels, les gardes champêtres ou forestiers, les dépositaires ou agents de la force publique, les préposés à la perception des taxes et des contributions, les porteurs de contraintes, les préposés des douanes, les séquestres, les officiers ou agents de la police administrative ou judiciaire, agissant pour l'exécution des lois, des ordres ou ordonnances de l'autorité publique, des mandants de justice ou jugements ».

²⁰ « L'outrage, les paroles, faits, gestes ou menaces, dirigé, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, contre un officier ministériel, un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique, ou contre toute autre personne ayant un caractère public, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de vingt-six francs à deux cents francs ».

²¹ « Quiconque aura frappé, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, un officier ministériel, un agent dépositaire de l'autorité ou de la force publique ou toute autre personne ayant un caractère public, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à un an et d'une amende de cinquante francs à trois cents francs ».

²² Projet de loi, Exposé des motifs, *loc. cit.*, p. 6.

²³ Art. 6, § 1^{er}, de la loi du 15 mai 2007.

²⁴ Article 6, § 1^{er}, alinéas 2 et 3, de la loi du 15 mai 2007.

²⁵ En cas de zone pluricommunale, évidemment, puisque les zones unicomunales n'ont pas la personnalité juridique !

²⁶ ... en se rappelant tout de même que la loi du 5 août 1992 relative à la fonction de police qui nous dit, en son article 44/1, alinéa 3, que « [les données à caractère personnel et les informations relatives notamment à des événements, à des groupements et à des personnes présentant un intérêt concret pour l'exécution de leurs missions de police administrative] ne peuvent être communiquées qu'aux autorités visées à l'article 5, aux services de police belges ou étrangers, au Service d'Enquêtes du Comité permanent P, au Service d'Enquêtes du Comité permanent R, ainsi que par l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace à l'inspection générale de la police fédérale et de la police locale ainsi qu'aux services de renseignements et de sécurité au Comité permanent P et au Comité permanent R qui en ont besoin pour l'exécution de leurs missions » !

ment des missions de sécurité et de prévention visées à l'article 3, elle ne peut le faire que via l'instauration d'un service des gardiens de la paix. Par ailleurs, la commune qui emploie déjà²⁸ des personnes remplissant ces missions de sécurité et de prévention dispose d'un délai de six mois, à compter de l'entrée en vigueur de la loi, pour décider d'instituer un tel service (article 19 de la loi)²⁹. Quant aux personnes qui remplissaient déjà ces missions au 1^{er} janvier 2007, elles peuvent être recrutées – le cas échéant à titre provisoire – par ce service à condition de respecter les conditions de préparation, de formation ou de nomination visées par l'article 8 de la loi³⁰. Reste à espérer que ces personnes ne se fassent pas « recaler » aux examens, ce qui serait désolant pour elles-mêmes bien sûr mais aussi pour la collectivité qui perdrait des hommes d'expérience !

Enfin, la commune qui compte confier la constatation d'infractions au règlement de police à un agent communal ne peut le faire qu'en recourant au ser-

vice des gardiens de la paix (sauf à confier cette mission à une « commune organisatrice », dont nous avons parlé plus haut).

En conclusion

Malgré les quelques incohérences relevées et la liberté toute relative de la commune de s'inscrire dans le système – et surtout malgré le fait que la mise en œuvre de cette loi entraînera fatalement des dépenses nouvelles, à charge de la commune bien entendu ! – cette initiative parlementaire peut être accueillie favorablement. La rationalisation des profils de compétence, des missions et des moyens d'action (entre autres via l'uniforme commun) devrait s'avérer positive pour les communes, pour les membres du service des gardiens de la paix et, surtout, pour les citoyens !

Vincent Ramelot (AVCB)
vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

²⁷ Article 6, § 3, de la loi du 15 mai 2007.

²⁸ Au moment de l'entrée en vigueur de la loi, dix jours après sa publication, soit le 9 juillet 2007.

²⁹ À défaut de quoi on peut supposer qu'elle doit mettre fin à ces activités.

³⁰ Article 20 de la loi du 15 mai 2007.

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



Slalom obligatoire...



Il a la couleur d'un antivol, il a le look d'un antivol, il a la forme d'un antivol... mais ce n'est pas un antivol !

La police communale est-elle de retour ?

À la fin des années '60 et au début des années '70, les corps de police communale ont dû faire face à un nouveau phénomène : la démocratisation de la possession d'une voiture ainsi que l'augmentation de l'usage de la voiture qui y est liée. Le stationnement a été de plus en plus réglementé dans les plus grandes villes et communes de notre pays. Afin de pouvoir contrôler ce stationnement réglementé, la fonction d'agent auxiliaire a été créée. Au début, ces agents étaient uniquement compétents en matière de stationnement payant. Au fil des ans, de plus en plus de tâches ont toutefois été confiées à ces agents auxiliaires et ils ont été intégrés dans le corps de police. Récemment, après la réforme des polices, ils ont même été « promus » agents de police.

L'histoire est-elle en train de se répéter ? Aujourd'hui également, la nouvelle « police intégrée structurée à deux niveaux » doit faire face à toutes sortes de nouveaux phénomènes. L'apparition de ces nouveaux phénomènes, mais aussi le manque de personnel et le fait que lors de la réforme des polices, il y a eu une scission entre la politique policière et la politique de sécurité (routière), font que de nombreuses villes et communes ont engagé du personnel pour reprendre certaines tâches policières, parmi lesquelles la sécurité routière, l'environnement et la lutte contre le vandalisme¹.

En vertu de la loi du 15 mai 2007 relative à la création de la fonction de gardien de la paix, à la création du service des gardiens de la paix et à la modification de l'article 119bis de la nouvelle loi communale, le personnel communal affecté à certaines activités (cf. article principal de Vincent Ramelot en page 16) bénéficie d'une base plus légale. Les anciens assistants de prévention et de sécurité, les fonctionnaires de prévention, etc. porteront maintenant tous un seul et même uniforme. En outre, ils pourront justifier leur identité au moyen d'une sorte de « carte de service ». Ils seront habilités à constater certaines infractions au règlement communal général de police ainsi que les infractions aux règlements communaux en matière de redevance.

1. Cf. "De nieuwe veiligheidsfuncties", Jérôme Glorie, Publications recherche scientifique – Sécurité et Prévention, n° 3, SPF Intérieur, 2007.

La boucle est donc bouclée... d'agent auxiliaire à agent de police, de la police communale à la police locale, de la police locale aux gardiens de la paix... et bientôt, peut-être à nouveau des gardiens de la paix à la police locale ?

Comme déjà indiqué précédemment, cette loi crée finalement un cadre reconnaissable pour les différents services communaux qui s'occupent de prévention et de sécurité routière. Cependant, cette loi peut encore être améliorée. Les gardiens de la paix doivent sensibiliser les automobilistes à adopter un comportement plus sûr dans la circulation. Mais la connaissance du code de la route n'est pas reprise dans les matières qui doivent au minimum être enseignées pendant la formation de base. Nous espérons que ce ne sera pas négligé dans l'arrêté d'exécution. Jusqu'à présent, on ne sait pas non plus clairement si les gardiens de la paix qui interviendront comme surveillants habilités devront également suivre, outre la formation de gardien de la paix, la formation spécifique prévue à l'article 59.21 du code de la route.

Enfin, nous trouvons regrettable que la nouvelle loi stipule uniquement que les gardiens de

la paix peuvent constater les infractions aux règlements communaux en matière de redevance. Dans le cadre de la dépénalisation de certaines infractions liées au stationnement, de nombreuses communes ont adopté un règlement taxe. Il serait donc souhaitable que les règlements taxes soient également repris dans le champ d'application de cette loi.

Et puisqu'il est tout de même question de constatations, pourquoi ne pas également donner aux gardiens de la paix la possibilité de faire constater les infractions liées au stationnement... une ancienne demande de la plupart des communes bruxelloises et de la Région de Bruxelles-Capitale...

Et puisqu'il est tout de même question de constatations, pourquoi ne pas également donner aux gardiens de la paix la possibilité de faire constater les infractions liées au stationnement... une ancienne demande de la plupart des communes bruxelloises et de la Région de Bruxelles-Capitale...

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



MOBILITÉ ET ENVIRONNEMENT

L'excès de la demande de transport dans nos pays et dans nos villes a des conséquences diverses : congestion, insécurité routière, pollution, ...

Depuis des années, le citoyen est bien sensibilisé à la congestion car les effets de la congestion sont les mieux ressentis au quotidien, soit en pertes de temps et stress pour les usagers de la route, soit en termes de confort et aussi de retards pour les transports en commun. Si même leurs effets peuvent être graves à court, moyen ou long terme (blessures ou décès), la sécurité routière et la pollution ont été jusqu'à un passé récent ressentis comme moins menaçants soit parce que cela n'arrivait qu'aux autres, soit que leurs effets se font sentir de façon plus sournoise à plus long terme.



La congestion et les dégâts environnementaux : UNE MENACE POUR LA MOBILITÉ (DURABLE)

La congestion du système de transport correspond à un excès de la demande de déplacements sur l'offre de transport. Elle traduit une frénésie de besoin et de volonté de se déplacer. D'autre part, l'utilisateur ne souhaite pas augmenter le temps consacré aux déplacements mais souhaite aller plus loin et plus vite. Pourquoi ? Pour disposer d'un lieu de résidence plus agréable ou trouver un emploi mieux à sa mesure.

Outre qu'elle est difficile à définir, il n'y a pas de standard pour une mesure de la congestion ni de consensus sur le meilleur indicateur. Elle est difficile à mesurer à grande échelle, ne fût-ce que pour une raison de coût. La congestion peut s'apprécier

par une mesure des niveaux de service : la vitesse pour routes et autoroutes, les retards aux carrefours, les retards à l'entrée ou à la sortie des parkings, la densité pour les piétons et même les retards pour les cyclistes.

L'évolution 2001-2015 de la congestion

Examinons la congestion et son évolution prévisible à travers le cas de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans le cadre de la mise à jour de son plan de déplacements, la Région a effectué le diagnostic de la situation 2001 et évalué l'évolution tendancielle à l'horizon 2015. Cette évolution tient compte des tendances sociétales lourdes en matière de population,

d'emploi, de déplacements mécanisés, ... et inclut toutes les mesures déjà décidées à l'exception du RER. Que constatons-nous ?

Si le scénario tendanciel 2015 ne conduit pas à une situation de congestion généralisée dans la Région, la comparaison avec la situation de 2001 montre qu'en 2015, aux heures de pointe, la congestion augmente fortement dans la Première Couronne et le Pentagone ainsi que sur les accès au Quartier Nord (tunnel Léopold II, avenue de Vilvorde, ...).

En dehors de la Région, la congestion est généralisée, tous les accès du Ring et ses accès sont saturés. C'est particulièrement marqué sur les voiries situées en Région flamande où l'anneau de congestion entourant la Région est plus présent qu'en 2001.

Quelques données chiffrées :

- les durées totales augmentent de 45% en dehors de la Région et de 32% à l'intérieur de celle-ci ;
- les vitesses moyennes chutent de 7 km/h en dehors de la Région et de 5 km/h à l'intérieur de celle-ci ;
- la consommation totale de carburant aug-

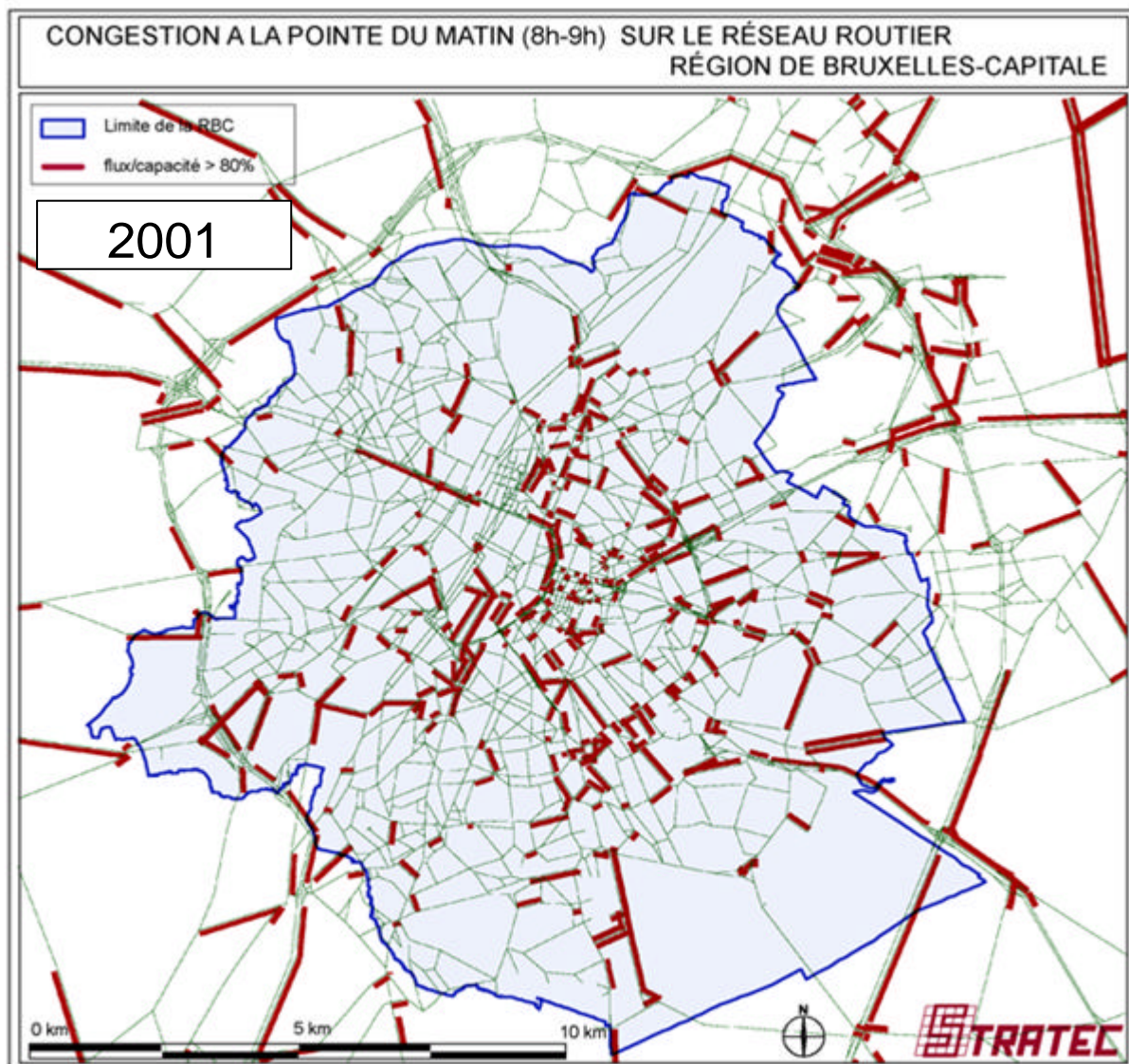
mente de 21% en dehors de la Région et de 10% à l'intérieur de celle-ci.

Conséquence de la congestion du réseau principal, un report important a lieu sur les voiries locales. De plus, l'étalement de la pointe se poursuit avec des évolutions fortes entre 9h et 10h ainsi qu'entre 6h et 7h.

Élément important (voir figure 1, page 24): c'est la comparaison des temps de parcours en transport public avec ceux des déplacements effectués en voiture. En 2015, l'avantage de la voiture reste encore de 8 minutes à l'intérieur de la Région et même de 28 minutes pour la navette sortante à destination de la périphérie et de 21 minutes à destination de l'extérieur de la zone RER. Mais entre 2001 et 2015, l'avantage du transport public se développe sensiblement pour les mouvements de navette entrante et son désavantage se réduit pour les autres relations.

Les conséquences environnementales de l'évolution tendancielle 2001-2015

L'évolution technologique du parc de véhicules en circulation permet heureusement d'obtenir, en



2015, des émissions de polluants atmosphériques plus faibles que celles de 2001, malgré la croissance du trafic (+16% d'evp.km dans la zone RER).

Par contre, cette évolution technologique ne permet pas de réduire de manière importante les émissions de CO₂. Dans la zone RER, la croissance 2001-2015 de la consommation de carburant est de 20%. La diminution de la vitesse moyenne provoque un accroissement de la consommation supérieur à l'accroissement des distances parcourues. Les émissions de CO₂ augmentent de 16% sur le réseau routier bruxellois et de 22 % sur l'ensemble de la zone RER. L'extrapolation à la journée des émissions de CO₂ des véhicules circulant sur le réseau routier bruxellois conduit à une valeur de 2340 tonnes pour un jour ouvrable moyen de 2015, soit 320 tonnes de plus qu'en 2001.

Objectif du PRD

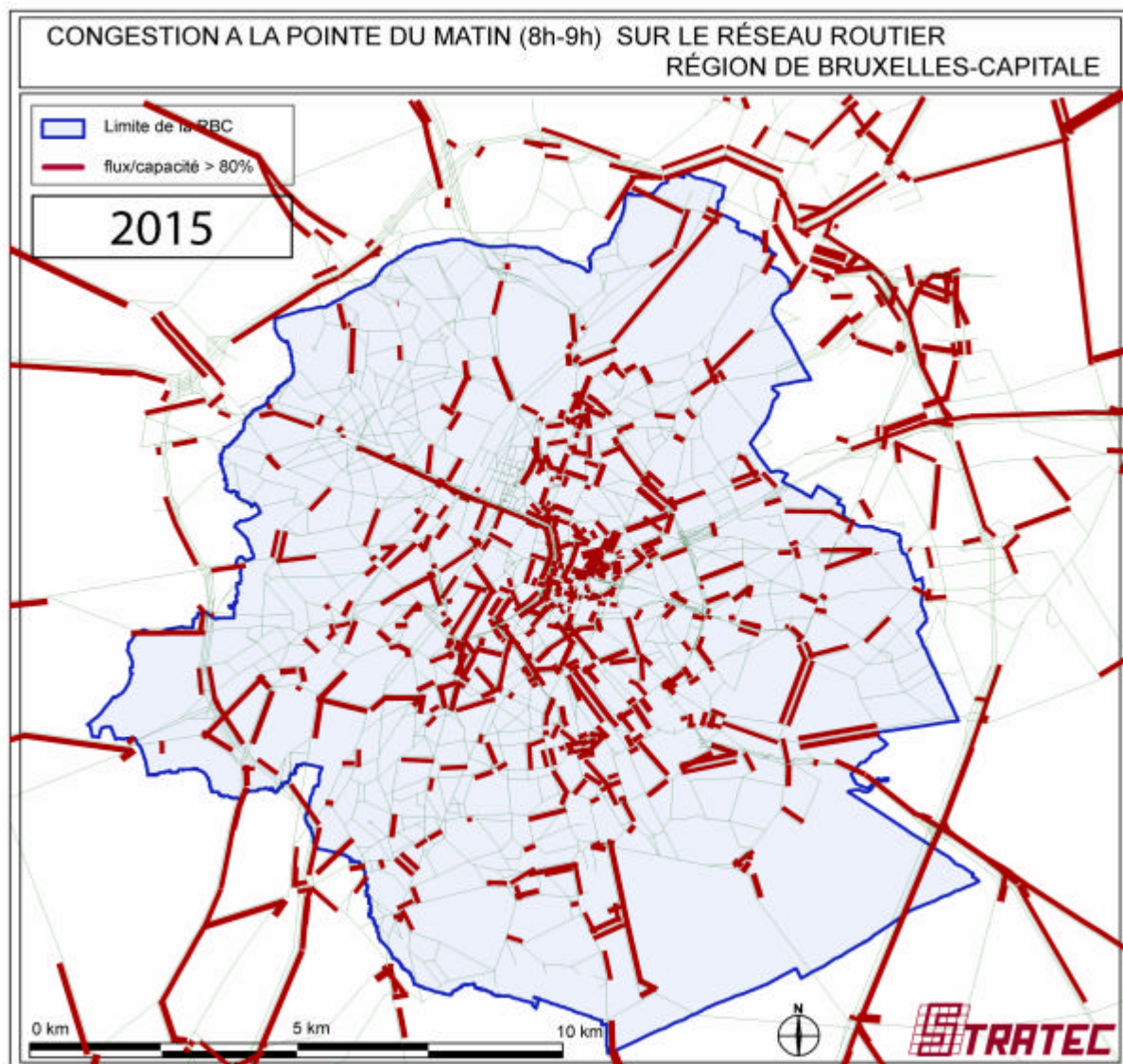
L'objectif repris du PRD à l'horizon 2015 est le suivant : réduire le volume du trafic global (véhicules-km) de la Région de 20% par rapport à l'année de référence 1999.

Axes de solution

Comme le remarque aussi la Commission des Communautés européennes dans son projet de Livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité européenne », *il n'y a pas de solution unique pour réduire la congestion. Il faut rendre attractifs et sûrs les modes de transport susceptibles de remplacer la voiture particulière tels que la marche, les transports collectifs ou les deux-roues. Les citoyens devraient être en mesure d'optimiser leurs déplacements grâce à des connections efficaces entre les différents modes de transport. Les autorités devraient encourager la co-modalité et redistribuer l'espace rendu disponible par l'application des mesures d'atténuation de la congestion. Des systèmes intelligents et adaptés de gestion du trafic ont également prouvé leur efficacité pour réduire la congestion.*

Il n'y a pas de solution miracle à la congestion : on court toujours derrière la congestion et non devant.

Dans le cadre de cet article, nous ne pouvons qu'esquisser – sans prétendre à l'exhaustivité - les principes de solution qui devraient sous-tendre les propositions du plan IRIS 2 des déplacements et que nous avons regroupé en quatre axes.



Le premier concerne l'aménagement du territoire. L'espace doit avoir une organisation fonctionnelle conçue pour diminuer le nombre de déplacements : cela se traduit en une plus grande mixité urbaine, davantage de commerces et de services de proximité. Les grands ensembles de bureaux se localisent près des gares IC-IR. L'habitat se densifie autour d'axes de transports efficaces. L'étalement urbain est arrêté. Enfin, on peut ajouter le développement d'un cadre de vie de grande qualité pour les habitants.

Le deuxième axe concerne la diminution du besoin d'utiliser sa voiture. A chaque distance correspond un mode privilégié : plutôt à pied ou à vélo pour les courtes distances, les transports en commun urbains pour les moyennes distances et le réseau SNCB pour les longues distances. Cela se traduit pour la marche et le vélo par une ville accessible à tous (PMR), la suppression des effets de barrière (Petite Ceinture, lignes de chemin de fer, ...), des trottoirs bien entretenus et des rues sûres pour les cyclistes. Pour la route, cela se traduit par une meilleure gestion du stationnement et la spécialisation des voiries.

Le troisième axe concerne les transports en commun : créer des sites protégés pour les réseaux tram et bus, leur donner la priorité aux carrefours, accroître les capacités et fréquences à court terme. Au niveau de la zone RER, le réseau sera progressivement mis en place avec un complément par bus et des parkings de dissuasion efficace.

Le quatrième axe concerne enfin l'éducation des usagers : la figure 1 montre un exemple de choix concurrentiel entre la route et les transports en commun. C'est chacun de nous qui est invité à faire un exercice équivalent.

Figure 1: Comparaison des temps de parcours train/voiture sur un parcours fictif de 40 minutes

10 minutes à pied + attente train

25 minutes en train

5 minutes à pied gare - bureau

Total : 40 minutes

30 minutes en voiture

+/- 7 minutes recherche parking

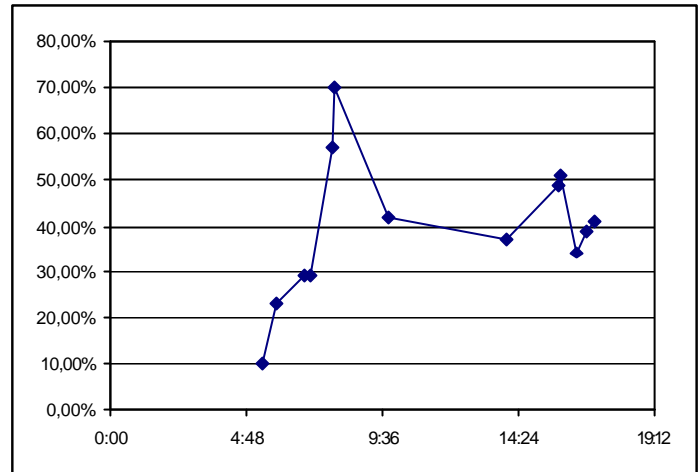
3 minutes à pied parking - bureau

Total : 40 minutes



La figure 2 montre aussi à l'hyper-pointe en 2001, l'attente aux carrefours peut constituer jusqu'à 70% du temps de parcours : dans ce cas, l'auto est-elle bien un choix raisonnable ?

Figure 2: part de l'attente aux carrefours dans le temps de parcours



Ces grands axes se retrouvent avec d'autres accents et développements (notamment pour des transports plus intelligents) dans le projet de Livre vert de la Commission des Communautés européennes soumis actuellement à enquête publique et déjà cité plus haut. La Commission se rend compte que la mobilité urbaine influence grandement la croissance et l'emploi. Elle veut donc se positionner pour apporter une valeur ajoutée aux actions déjà menées au niveau local.

Parmi les actions relevant au mieux de la compétence de la Commission, il y a la mise au point d'un cadre législatif devant permettre d'atteindre l'objectif de 120 g/km pour les voitures particulières à la fois par le biais d'améliorations technologiques sur les moteurs, par d'autres améliorations technologiques et par un recours accru aux biocarburants.

Le présent article a montré l'acuité du problème et esquissé des pistes de solution : il invite tous les acteurs dans le domaine du transport à poursuivre et à accélérer leurs efforts pour une mobilité plus durable et pour ne pas courir derrière la congestion mais la devancer, voire la maîtriser.

Alain Broes (AED)
abroes@mrbc.irisnet.be

Source : AED – Direction de la Stratégie - Mise à jour et adaptation du plan des déplacements urbains de la Région de Bruxelles-Capitale – Rapport final – Consultant : Stratec

Le chiffre du numéro

LES ACCIDENTS DE PIÉTONS EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Parmi les victimes d'accidents de la route à Bruxelles, les piétons sont à la hausse

En 2006, l'INS a comptabilisé 5063¹ victimes d'accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale, parmi lesquels les piétons représentaient 22 % (contre 7% à l'échelle de la Belgique) mais plus de 40% des tués et blessés graves (contre 10% à l'échelle de la Belgique) - figure 1

On peut noter également que, depuis 1991, dans l'ensemble des victimes de la route, la part des piétons en général est à la hausse tandis que la part des piétons traversant la chaussée est stationnaire (figure 2).

Parmi les piétons victimes d'accidents, la part des piétons se trouvant sur un passage pour piétons non protégé au moment du choc est en forte hausse, passant de 17,4 à 28% de 1991 à 2006. A contrario,

la part des accidents de piétons traversant la chaussée hors d'un passage pour piétons est à la baisse. On peut prendre pour hypothèse que cette tendance résulte à la fois d'un accroissement du nombre de passages piétons et de l'extension de la priorité octroyée aux piétons sur les passages pour piétons depuis 1996², rendant ceux-ci plus attractifs.

Toujours est-il que cette évolution montre l'intérêt de soigner le traitement des passages pour piétons pour en améliorer la sécurité.

Accidents de piétons traversant la chaussée : surtout sur ou à côté d'un passage pour piétons non protégé (figure 3)

Pour les accidents de piétons traversant la chaussée en Région de Bruxelles-Capitale en 2006, on peut constater que près de 4 accidents sur 10 se produisent sur un passage pour piétons non protégé et plus de 2 accidents sur 10 à moins de 30 m d'un tel

Figure 1: Répartition des victimes de la route par type d'utilisateur en 2006

	Belgique						Région de Bruxelles - Capitale					
	Blessés légers	Blessés graves	Tués 30 jours	% bl. légers	% bl. gr. + tués	% victimes	Blessés légers	Blessés graves	Tués 30 jours	% bl. légers	% bl. gr. + tués	% victimes
Voitures	34270	3452	589	58,8	49,9	57,7	2499	64	8	51,7	31,6	50,8
Camionnet-	2229	238	34	3,8	3,4	3,8	54	1		1,1	0,6	1,1
Camions	590	98	16	1,0	1,4	1,1	21	2		0,4	0,7	0,4
Bus ou cars	581	22		1,0	0,3	0,9	127	7		2,6	3,0	2,6
Motocyclet-	3433	844	130	5,9	12,0	6,6	484	30	2	10,0	13,8	10,2
Cyclos A	2459	262	21	4,2	3,5	4,1	81	1		1,7	0,5	1,6
Cyclos B	2542	317	14	4,4	4,1	4,3	94	4	1	1,9	2,4	2,0
Vélos	6840	918	91	11,7	12,5	11,8	270	8		5,6	3,4	5,5
Piétons	3796	702	122	6,5	10,2	7,0	1023	81	11	21,2	40,3	22,0
Inconnu	225	24	40	0,4	0,8	0,4	35		4	0,7	1,8	0,8
Autres	1305	150	12	2,2	2,0	2,2	147	4		3,0	1,9	3,0
Total	58270	7027	1069	100	100	100	4835	202	26	100	100	100

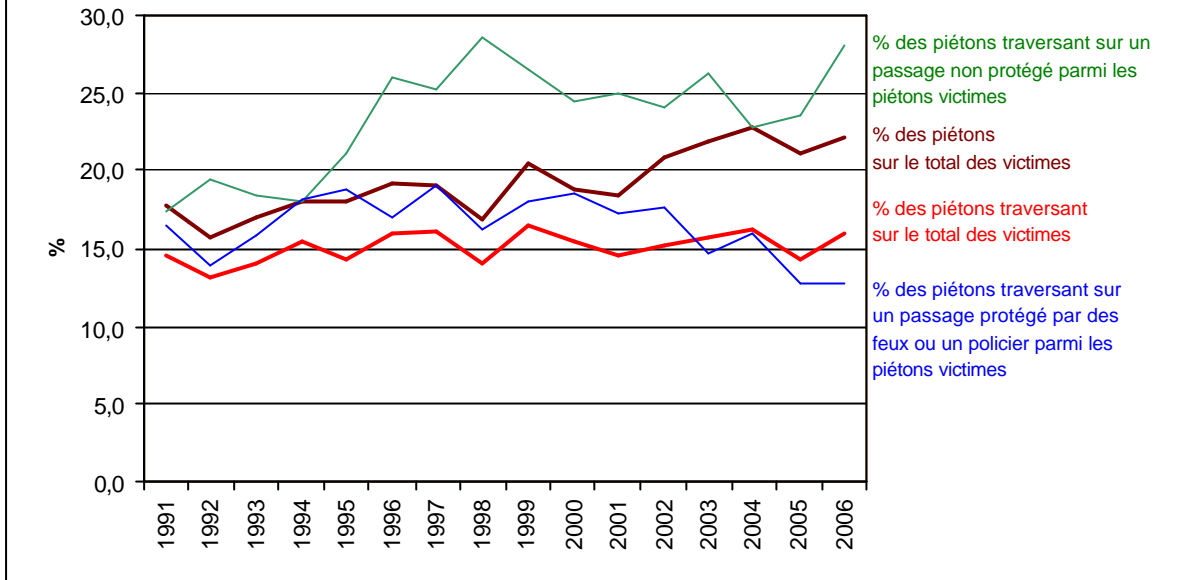
¹ Différentes études ont montré combien les statistiques officielles sous-estimaient les accidents impliquant les piétons et les cyclistes. Entre 2001 et 2003, un écart particulièrement important a été constaté entre le nombre de procès-verbaux d'accidents de la route établis par la police et le nombre de formulaires d'analyse d'accidents transmis à l'INS, en raison notamment de la réforme des polices. Les chiffres absolus doivent en conséquence être pris avec une certaine précaution. Voilà pourquoi les chiffres relatifs leurs ont été préférés dans l'analyse statistique.

² Depuis le 1^{er} janvier 1996, le code de la route exige des conducteurs qu'ils cèdent le passage aux piétons engagés ou qui s'apprêtent à s'engager sur un passage pour piétons.

Figure 2

Part des piétons victimes d'accidents de la route en Région de Bruxelles-Capitale

Données : INS - infographie : IBSR



passage pour piétons. Dans ce dernier cas, le piéton est en infraction car il aurait du traverser sur le zébra. Néanmoins, la proportion importante de ce type d'accident doit pousser le gestionnaire de voirie à remettre en question, si nécessaire, la localisation du passage pour piétons qui, dans certains cas, se situe à une distance exagérée du cheminement naturel des piétons et pousse en quelque sorte ceux-ci à traverser au plus court.

Les accidents de piétons traversant sur un passage pour piétons réglé par des feux ou par un policier représentent 17,6% des accidents de piétons traversant.

Une analyse détaillée des accidents se termine

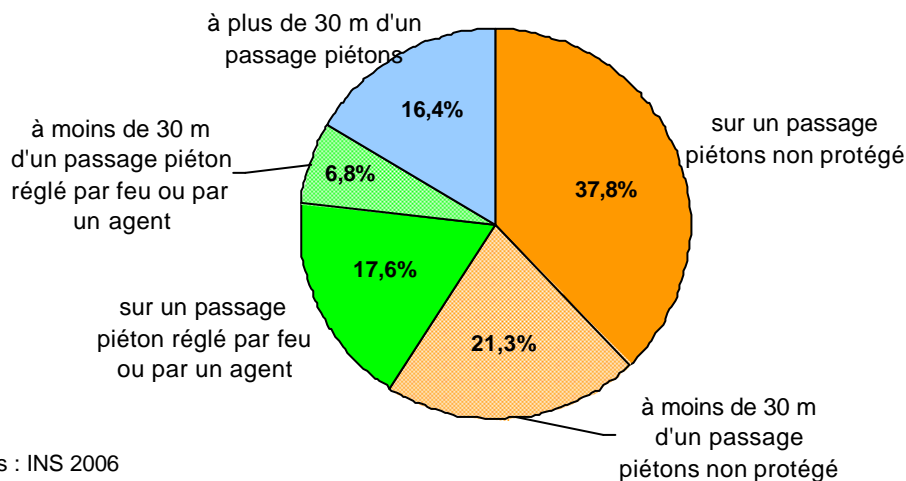
La Région de Bruxelles-Capitale a confié à l'IBSR la mission d'analyser dans le détail un échantillon d'accidents de piétons sur un passage pour piétons dans le but de mieux comprendre les circonstances de ces accidents et de déterminer dans quelle mesure l'infrastructure a pu influencer l'accident. Un guide de recommandation relatif à l'aménagement des traversées piétonnes suivra.

Benoît Dupriez (IBSR)

Benoit.DUPRIEZ@ibsr.be

Figure 3

Accidents de piétons traversant la chaussée en Région de Bruxelles-Capitale : localisation du piéton



Données : INS 2006
Infographie : IBSR

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

LE PHÉNOMÈNE DES VOITURES DE SOCIÉTÉ

Le rapport COCA

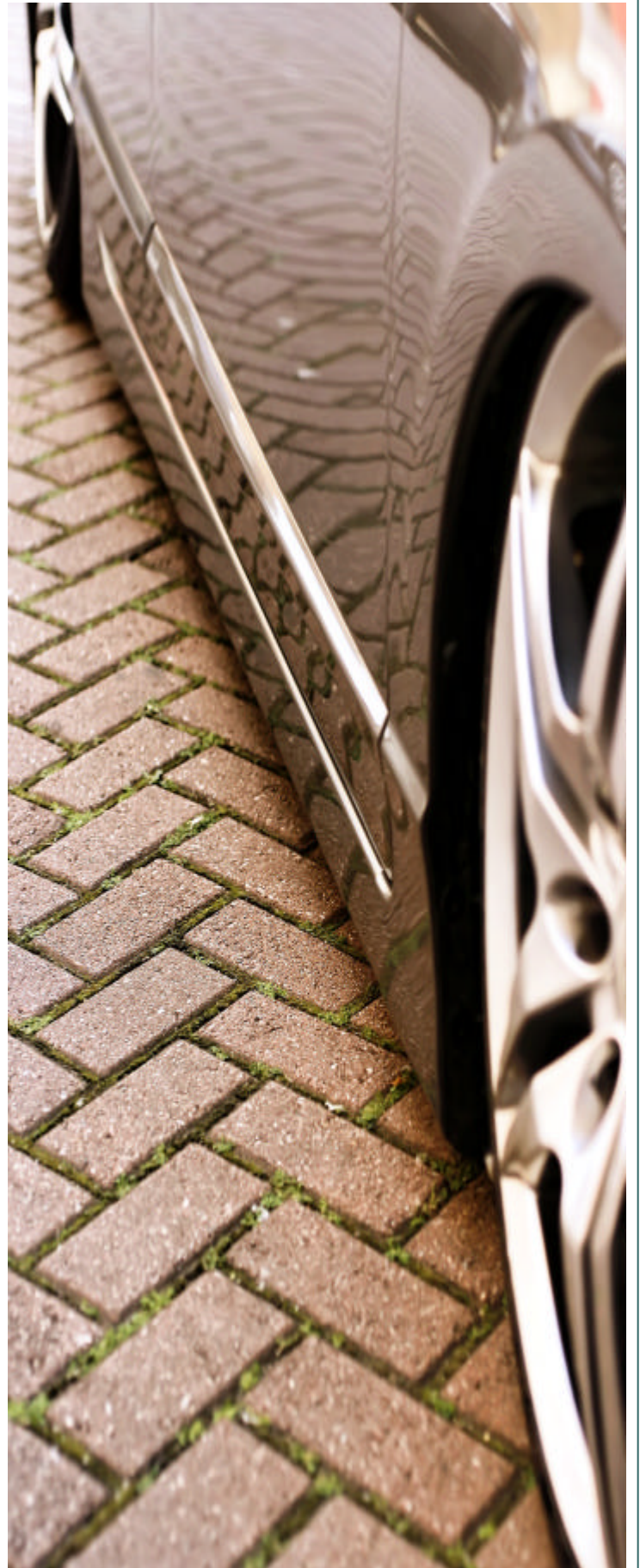
Chaque année, le nombre de voitures de société circulant en Belgique s'accroît. Ce phénomène et ses impacts sur l'environnement et la mobilité constituent des éléments importants à prendre en compte lorsque l'on procède à une analyse réaliste de la mobilité. La problématique des voitures de société relie mobilités privée et professionnelle. Or, si en Belgique, on a déjà décrit en long et en large la mobilité privée, la mobilité professionnelle demeure encore trop méconnue. C'est pourquoi le SPF « Mobilité et Transports » a, dans le cadre du programme « Action en soutien aux priorités stratégiques de l'autorité fédérale » mis en œuvre et financé par le Service Public de Programmation (SPP) Politique scientifique, demandé au GRT (Groupe de Recherche sur les Transports, des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur) ainsi qu'à l'IMOB (Instituut voor Mobiliteit, verbonden aan de Universiteit Hasselt) de réaliser une première étude sur la problématique des voitures de société¹. Ce projet, baptisé COCA, acronyme pour « Company Cars Analysis », a conduit à la rédaction d'un rapport final², lequel a été approuvé par le comité d'accompagnement le 28 juin 2007. Nous en résumons ci-après les principaux résultats.

Quelques chiffres

La voiture de société est largement présente dans notre pays : 45% des nouvelles voitures en Belgique sont immatriculées au nom d'une société.

¹ Cette demande est à relier avec la convention cadre 2004-2007 conclue entre le Service public fédéral (SPF) « Mobilité et Transports » et le Bureau fédéral du plan dont une des composantes est le développement du modèle PLANET, un modèle qui modélise l'interaction entre l'économie et le transport et qui sera utilisé : premièrement, pour réaliser des projections à moyen et à long terme de la demande de transport en Belgique ; deuxièmement, pour simuler les effets des politiques de transport (sur la mobilité ...); troisièmement, pour réaliser des analyses coûts-bénéfices de ces politiques de transport. Tant les concepteurs que ceux qui sont chargés du développement de ce modèle sont conscients de l'importance du phénomène des voitures de société, mais ne disposent pas jusqu'à présent de données leur permettant d'en tenir compte dans leur approche. Ils ont dès lors souhaité qu'une équipe scientifique puisse étudier la problématique des voitures de société.

² « COCA, Company Cars Analysis, Rapport final », Dr. Eric CORNELIS & Anne MALCHAIR [FUNDP, GRT], Tim ASPERGES & Katrien RAMAEKERS [Universiteit Hasselt, IMOB]. Vous pouvez obtenir ce rapport auprès de l'auteur du présent article (Madame Michèle Pans, mipa@ccecrb.fgov.be).



Il convient toutefois de différencier deux types de véhicules de société : d'une part, les véhicules de service ou de flotte et d'autre part, les voitures de société personnelles. Tous deux sont immatriculés au nom de et pris en charge financièrement par une société, mais les premiers sont mis à la disposition du personnel pour ses déplacements professionnels alors que les secondes sont octroyées personnellement à un employé pour effectuer tant ses déplacements professionnels que privés.

En Belgique, les deux types de véhicules de société précités confondus représentent 13% du parc automobile belge (soit 631.718 voitures) suivant les données de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) et 19% (soit 930.521 voitures) suivant les données de la Fédération belge de l'automobile et du cycle (FEBIAC)².

Les voitures de société personnelles représentent 76%⁴ de l'ensemble des véhicules de société, ce qui représente quelques 10% de l'ensemble du parc belge (soit 480.374 voitures) suivant les données de la DIV et environ 15% (soit 707.592 voitures) suivant les données de la FEBIAC.

Cette proportion augmente d'année en année, la négociation de l'attribution d'une voiture de société lors de la conclusion d'un contrat de travail étant devenue monnaie courante dans notre pays.

Un régime fiscal particulièrement favorable

L'enregistrement en Belgique d'un nombre très élevé (45 %) de nouvelles voitures au nom d'une

firme s'explique par le fait que la voiture de société est, en Belgique, très avantageuse sur le plan fiscal.

Le fait que la mise à disposition d'un véhicule par l'employeur soit un avantage plus répandu en Belgique qu'ailleurs, s'explique no-

« (...) si en Belgique, on a déjà décrit en long et en large la mobilité privée, la mobilité professionnelle demeure encore trop méconnue ».

tamment par le climat fiscal particulièrement favorable aux voitures de société dans notre pays. En effet, dans les pays voisins la législation fiscale relative aux voitures de société n'est pas aussi avantageuse que dans notre pays.

En France, le non remboursement (contre un remboursement de 50 % en Belgique) de la TVA et la taxe spéciale sur les voitures de société font en sorte que seuls 35 % (contre 45 % en Belgique) de tous les véhicules neufs sont des voitures de société.

Aux Pays-Bas, l'avantage en nature au bénéfice du travailleur⁵ se base sur la valeur catalogue de la voiture ; la plupart des voitures de société sont donc, aux Pays-Bas, des versions de base dotées de peu d'options et d'une faible cylindrée. En outre, comme l'employeur, aux Pays-Bas, doit payer la taxe de roulage des automobiles, les voitures de sociétés ont un coût à charge de l'employeur de 20 % supérieur à celui que l'on note en Belgique.

En Allemagne, par contre il existe tout comme en Belgique un régime fiscal très avantageux pour

les voitures de société, ce qui s'explique notamment par la part importante des fabricants d'automobiles d'origine allemande.

L'avantage fiscal ainsi procuré par une voiture de société bénéficie tant à l'employeur qu'au travailleur.

Dans le chef du travailleur, il est bien entendu plus avantageux de disposer d'une voiture de société plutôt que d'acheter et d'entretenir lui-même sa voiture. En effet, il épargne par ce biais différents coûts tels que la valeur d'acquisition de la voiture, la taxe d'immatriculation, la taxe de circulation, le carburant, l'assurance, l'entretien, et les frais liés à l'usure et aux déficiences techniques. De nombreux travailleurs disposent actuellement d'une voiture de société alors qu'ils ne parcourent que peu de km à titre professionnel. La voiture de société doit donc être plutôt considérée comme une alternative à un salaire supplémentaire équivalent ou comme un élément de motivation du travailleur.

Dans le chef d'un employeur, il est plus avantageux de mettre à la disposition d'un travailleur une voiture de société que de lui verser l'avantage équivalent sous forme de salaire supplémentaire qui entraînerait, outre une augmentation du salaire brut et une allocation pour les km parcourus à titre professionnel, une augmentation des cotisations patronales à l'ONSS, du pécule de vacances, de la prime de fin d'année, etc.. Ceci est d'autant plus vrai pour les travailleurs qui parcourent de nombreux kilomètres pour leur activité professionnelle en voiture.

La voiture de société étant donc intéressante pour les deux parties, les entreprises sont incitées à mettre des voitures de société à la dis-

³ La différence entre les données de la FEBIAC et celles de la DIV est que la FEBIAC prend en compte les voitures des indépendants.

⁴ C'est ce qui ressort de l'analyse des plans de déplacement d'entreprises en Région de Bruxelles-Capitale. Cette analyse indique qu'on dénombre trois voitures de société personnelles pour un véhicule de service ou de flotte. Elle montre que les parts des voitures de société personnelles et des véhicules de service ou de flotte sont respectivement de 76% et 24%.

⁵ Cet avantage en nature se chiffre annuellement à 22 % de la valeur catalogue de la voiture, sauf lorsque le nombre de km parcourus à titre privé n'excède pas 500 km.

position de leurs travailleurs. Mais cela entraîne une plus grande utilisation de l'automobile. Pour instaurer une mobilité plus durable, une alternative intéressante à la voiture de société pourrait prendre la forme d'un « pack mobilité » offert aux travailleurs, qui pourraient alors choisir le mode de transport qu'ils souhaitent utiliser en fonction de la nature, du lieu et du moment de leurs déplacements.

Si, dans la plupart des pays voisins, la voiture de société est certes fiscalement moins intéressante d'autres charges professionnelles telles que l'impôt des sociétés y sont moindres qu'en Belgique. C'est pourquoi, avant de rendre les voitures de société belges fiscalement moins intéressantes, il convient de veiller à ce que les mesures prises pour ce faire ne nuisent pas à la compétitivité de nos entreprises.

Des diesels puissants et bien équipés.

Les voitures de société sont principalement de grosses cylindrées roulant au diesel - type de carburant qui (par ses émissions de particules fines) porte également préjudice à la santé publique - alors qu'en ce qui concerne les voitures privées, le diesel se rencontre surtout pour les cylindrées plus importantes, les motorisations essence étant surtout liées aux petites cylindrées. Ainsi, pour les véhicules de société, on opte plus de deux fois plus souvent pour une motorisation diesel que lors de l'achat d'un véhicule privé⁶.

La répartition des voitures de société entre types de carburant n'est pas uniforme sur le territoire belge dans son ensemble. Le diesel se taille la part du lion

dans le Brabant et à Anvers alors que l'essence est fort présente dans la province du Luxembourg. Faut-il y voir une conséquence de la proximité du Grand-Duché et de ses pompes à essence à prix avantageux ?

Les voitures que l'on peut qualifier de luxueuses sont loin d'être absentes du parc des voitures immatriculées par des sociétés.

Enfin, quel que soit le dispositif technique considéré, les voitures de société bénéficient généralement d'un meilleur équipement que les voitures privées.

Des voitures récentes

En 2005, des sociétés belges ont immatriculé 138.667 véhicules sur un total de 423.883 immatriculations soit un tiers du parc mis en circulation cette année-là. La part très importante des voitures de société dans l'ensemble des immatriculations est le reflet d'un renouvellement plus rapide du parc des voitures de société.

L'âge moyen des voitures de société n'est que de 2,2 ans alors que les voitures particulières sont, elles, âgées de 6,9 ans en moyenne⁷.

Comme les véhicules de société sont en général des voitures plus récentes que les véhicules privés, ils respectent des normes de pollution plus strictes (ex. la norme EURO 5⁸). Cet élément positif du point de vue environnemental est contrebalancé par les précédentes conclusions relatives à la puissance du moteur et au type de carburant. Par ailleurs, il faut bien se rendre compte du fait que les voitures de société ne finissent pas leur vie lorsqu'elles sont déclassées par les sociétés, mais qu'elles se retrouvent alors sur le

marché de l'occasion et continuent ensuite à rouler pendant plusieurs années. Ceci tempère aussi légèrement l'aspect positif pour l'environnement du renouvellement rapide du parc des voitures de société.

On observe les mêmes tendances décrites ci-dessus concernant la puissance du moteur, le type de carburant, la marque, l'équipement et l'âge dans nos pays voisins.

Répartition spatiale

La répartition spatiale des voitures de société est principalement liée à la localisation des entreprises. Bruxelles et le Brabant flamand, et dans une moindre mesure, la province d'Anvers, sont des endroits où les immatriculations par des sociétés dépassent de loin celles effectuées par des particuliers. Ceci est une conséquence de la concentration du tissu des entreprises dans ces provinces. À l'autre extrémité du spectre, on trouve la province du Luxembourg.

La Région de Bruxelles-Capitale présente un surplus de sa contribution en véhicules de société par rapport à sa part dans l'emploi alors que la Région wallonne exhibe, de son côté, un déficit. Ce constat pourrait être nuancé en examinant les qualifications des emplois et leur distribution géographique.

Répartition par secteur d'activité

Le secteur qui immatricule le plus gros contingent de véhicules de société (263.742) est le secteur de l'immobilier, de la location et des services aux entreprises. Ceci s'explique par le fait que ce secteur comprend les entreprises

⁶ Les chiffres de la DIV indiquent qu'en 2005, 89% des voitures immatriculées par des sociétés recourraient au diesel. Pour ce qui est des voitures privées, l'essence conserve la première place dans les motorisations (environ 56%), mais la part des véhicules diesel est elle aussi importante (entre 30% et 40%).

⁷ Statistiques tirées de l'enquête MOBEL, 1999.

⁸ La norme Euro 5 sera d'application : pour les voitures particulières, à partir du 1er septembre 2009 ; pour les véhicules avec une masse maximale de plus de 2500 kilos utilisés à des fins sociaux spécifiques (p. ex. le transport des handicapés) ou pour les véhicules transportant 7 personnes ou plus, ainsi que pour les voitures utilitaires, à partir du 1er septembre 2010. Les SUV (Sport Utility Vehicles) sont exclus de ce dispositif jusqu'en 2012. La norme Euro 5 impose des exigences plus strictes en matière d'émissions de particules. Elle implique l'installation d'un filtre à particules.

s'occupant de location de véhicules automobiles.

Le second gros pourvoyeur de voitures de société est le secteur du commerce, des réparations automobiles et d'articles domestiques (191.312 voitures de société). Selon certains, le grand nombre de véhicules immatriculés par les sociétés de ce secteur provient du fait que les voitures font l'objet d'une immatriculation dès leur importation par les réseaux de distribution.

On retrouve aussi plus de cent mille (100.235) véhicules de société dans le secteur des activités financières. Les voitures de société sont dans ce secteur considérées comme des éléments de prestige.

Dans les industries extractives, les voitures de société sont quasi absentes (on en compte seulement 365). Il en va de même pour les activités des ménages (secteur qui compte au total 69 voitures de société) et pour les activités extra-territoriales (on compte seulement 27 véhicules de société).

Voitures de société et emplois

La distribution des voitures de société à travers les différents secteurs d'activité ne s'explique pas par celle des emplois entre ces mêmes secteurs. En effet, les secteurs qui emploient beaucoup de personnes, ne sont pas nécessairement ceux où les travailleurs sont les plus nombreux à disposer de voitures de société.

Cela s'observe de la manière la plus flagrante dans le secteur de l'immobilier, de la location et des services aux entreprises, et s'explique aisément par la présence, dans ce secteur, des entreprises de location de véhicules qui immatriculent des voitures, utilisées en

suite dans d'autres secteurs. Le secteur financier immatricule beaucoup de véhicules de société alors qu'il emploie relativement peu de personnes. Par contre, des secteurs fort pourvoyeurs d'emplois comme les industries manufacturières, mais surtout la santé et l'action sociale, l'éducation et l'administration publique sont peu représentés sur le marché des voitures de société.

Si dans les secteurs financiers ou ceux relatifs à l'immobilier, à la location et aux services aux entreprises, on retrouve une voiture de société par emploi, on n'en immatricule qu'une pour 1.376 emplois dans le secteur des activités de ménage. Dans le secteur de l'éducation, il faut 136 emplois pour immatriculer un véhicule de société. Dans le secteur de l'agriculture, de la chasse, de la sylviculture, de la pêche et de l'aquaculture, on retrouve une voiture de société pour deux emplois.

En moyenne, on compte une voiture immatriculée par une société pour quatre emplois. Les données issues du plan de déplacements d'entreprise de la Région de Bruxelles-Capitale montrent que si, dans le secteur public, on trouve moins d'une voiture de société par cent travailleurs, on n'en dénombre pas moins de vingt-quatre pour le même volume de travail dans le secteur privé.

Qui en sont les bénéficiaires ?⁹

Les hommes disposent davantage d'une voiture de société que les femmes. Cette disparité n'est pas que le reflet d'une différence entre sexes pour ce qui est de la possession d'une voiture puisque l'écart entre hommes et femmes se creuse lorsque l'on considère plutôt les voitures de société que les voitures privées.

Ce sont avant tout les quadragénaires qui disposent d'une voiture de société.

Les personnes disposant d'une voiture de société sont en grande majorité des employés du secteur privé, et pour plus de 20% des indépendants. Les « hommes/femmes au foyer » représentent aussi quelques pourcents de cet ensemble, ce qui signifie que, dans des ménages bénéficiant d'une voiture de société, celle-ci est laissée à la disposition de la personne restant à la maison alors qu'elle a été accordée au membre du ménage travaillant, celui-ci utilisant alors d'autres modes de transport pour effectuer ses déplacements domicile-travail.

Plus les revenus du ménage augmentent, plus la probabilité qu'il dispose d'une voiture de société croît.

Impact sur la mobilité motorisée

La voiture de société implique une plus grande mobilité motorisée, elle contribue à une augmentation de la mobilité privée : ce type de véhicule est une véritable offre de mobilité supplémentaire dont dispose l'employé qui peut l'utiliser quand il veut (week-ends et jours fériés compris).

Tant l'enquête nationale sur la mobilité des ménages (La mobilité quotidienne des belges, MOBEL, 1998)¹⁰ que l'enquête qui porte sur la Flandre (Onderzoek Verplaatsingsgedrag, OVG, 2001)¹¹ indiquent que plus de la moitié des véhicules de société roulent plus de 30 000 kilomètres par an, soit plus que les voitures privées. MOBEL nous montre qu'alors que, en moyenne, 30 kilomètres par jour sont parcourus en voiture quand on possède un véhicule privé, cette distance monte à 62 kilomètres

⁹ Ces analyses sont basées sur l'enquête MOBEL, 1999.

¹⁰ Le 14 juin 2005 Monsieur Philippe Toint, Directeur du Groupe de Recherche sur les Transports qui fait partie du Département de Mathématique des Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix à Namur, a fait, au CCE, un exposé sur l'étude « La mobilité quotidienne des Belges ». Vous pouvez obtenir le procès-verbal de cet exposé et les transparents que Monsieur Toint a utilisés pour illustrer son exposé auprès de l'auteur du présent article (Madame Michèle Pans, mipa@ccecrb.fgov.be).

¹¹ Le 30 juin 2005 Monsieur Erik NUYTS de la Provinciale Hogeschool Limburg, a présenté, au CCE, un exposé au sujet de l'étude "Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen". Vous pouvez obtenir le procès-verbal de cet exposé et les transparents que Monsieur Nuyts a utilisés pour illustrer son exposé auprès de l'auteur de cet article (Madame Michèle Pans, mipa@ccecrb.fgov.be).

quand on dispose d'une voiture de société. Ces chiffres se montent à respectivement 28 et 41 kilomètres dans l'enquête régionale sur la mobilité des ménages wallons (ERMMW, 2002).

La question qui se pose à la vue de ces chiffres est de savoir si cette augmentation du kilométrage est due à davantage de déplacements à finalité professionnelle ou non. En effet, si la réponse est positive, cela signifie que l'octroi d'une voiture de société est, au moins partiellement, justifié par son rôle dans l'activité professionnelle de son utilisateur. Par contre, une réponse négative impliquerait que la mise à disposition d'un véhicule ne se justifie pas par une mobilité professionnelle accrue, qu'elle a des retombées sur la mobilité générale en renforçant le recours à la voiture pour des trajets dont le motif est autre que professionnel. Il y aurait alors lieu de prendre cet élément en compte dans les politiques de mobilité visant à un report modal diminuant la part de la voiture. En effet, si une étude plus poussée des déplacements réalisés avec une voiture de société montrait que ceux-ci ne sont en majorité pas motivés par des raisons professionnelles, des mesures à l'encontre de ces véhicules n'auraient pas d'impact significatif sur la mobilité professionnelle puisqu'on aurait démontré que ces voitures ne sont pas principalement employées dans ce but.

Aucun lien ne se manifeste entre la mobilité professionnelle et l'importance de la flotte de voitures de société. Autrement dit, il n'y a au-

cune relation entre le fait que les travailleurs doivent se déplacer beaucoup pour leur employeur et la mise à disposition de voitures de société¹².

Pistes d'action pour le futur

Selon les chercheurs, il est hautement souhaitable que :

- des enquêtes ultérieures s'intéressent à la répartition du kilométrage des voitures de société entre mobilité à des fins professionnelles et mobilité à des fins privées ;
- des efforts de modélisation soient accomplis pour rendre compte des effets de substitution résultant de la mise à disposition de voitures de société, que ce soit en termes de modes ou de déplacements ;
- on dispose de la localisation du domicile ainsi que du lieu de travail des personnes disposant d'une voiture de société, car ceci permettrait de mieux dresser le portrait des effets possibles des voitures de société sur la mobilité en Belgique ;
- on ait une meilleure connaissance de l'impact des voitures de société sur le marché de l'occasion;
- soit investigué, par tranche de revenus le revenu moyen du ménage suivant qu'il dispose ou non d'une voiture de société, car ceci permettrait de vérifier si un tel avantage est ou non compensé par une certaine baisse de salaire ;
- les sources de données relevant des domaines de la fiscalité et

de la sécurité sociale soient elles aussi accessibles pour des études relatives à l'impact des voitures de société sur la mobilité ;

- des récoltes de données focalisées sur la problématique des voitures de société puissent voir le jour. Dans cette optique, le projet PROMOCO¹³ financé par la Politique scientifique fédérale belge (BELSPO, Belgian Federal Science Policy Office) sera déjà une première avancée ;
- le questionnaire du diagnostic fédéral concernant les déplacements domicile-travail¹⁴ soit revu pour y inclure, comme cela a été réalisé pour le questionnaire bruxellois, des questions relatives aux voitures de société. Les chercheurs regrettent que des questions relatives aux voitures de société n'aient pas été reprises dans les renseignements à fournir par les entreprises soumises à l'obligation fédérale. Selon eux, il s'agit ici d'une occasion manquée d'avoir un meilleur portrait de la problématique des voitures de société en Belgique.

Michèle Pans
(mipa@ccecrb.fgov.be)

Nous vous présenterons dans le prochain numéro du Moniteur les résultats du « Baromètre européen 2007 », enquête européenne de suivi sur les pratiques actuelles et futures des décideurs concernant leur flotte de véhicules d'entreprise

¹² C'est ce qui ressort de l'analyse des plans de déplacements d'entreprises en Région Bruxelles-Capitale.

¹³ Le projet PROMOCO (Mobilité professionnelle et voitures de société) a pour objectif final de dresser un bilan argumenté de l'impact global des voitures de société sur la mobilité durable. Il vise à répondre à deux questions : primo, est-ce que la mise à disposition d'une voiture de société implique des schémas de mobilité spécifiques et, si c'est le cas, comment ceux-ci contribuent-ils à l'impact de la mobilité sur une société durable ? ; secundo, quelle est la relation potentielle entre l'utilisation des voitures de société et la localisation des domiciles et des lieux de travail ? Dans le projet PROMOCO, l'accent est mis sur l'analyse des comportements de mobilité des ménages disposant de voiture de société et sur la description des relations entre l'accessibilité des lieux de travail et les voitures de société. Ce projet est mené par le GRT, FUNDP (Philippe TOINT & Eric CORNELIS) avec l'IMOB (Geert WETS) et le MOSI, VUB (Cathy MACHARIS).

¹⁴ L'article 168 de la loi programme du 8 avril 2003 (MB du 17 avril 2003) stipule que le ministre de la Mobilité doit, le 30 juin de la deuxième année qui suit celle de l'entrée en vigueur du chapitre XI de cette loi programme, établir une première évaluation de la pertinence du dispositif de collecte de données mis en place (c'est-à-dire le questionnaire, l'instrument du diagnostic). Cette évaluation doit être soumise pour avis conjoint au Conseil central de l'économie et au Conseil national du Travail. Au début du moins de juin 2007, Monsieur Damar, Président du Comité de direction du SPF Mobilité et Transports, a sollicité l'avis du CCE et du CNT sur cette évaluation. Les Conseils émettront prochainement un avis commun à ce sujet.



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



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-vsgb.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-vsgb.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-vsgb.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 _____

