



ÉLECTIONS  
2024

# TOURING

## MÉMORANDUM

**COMMENT  
TOURING VOIT  
LA MOBILITÉ**

**LA MOBILITÉ  
AUJOURD'HUI  
ET DEMAIN**

**RECOMMANDATIONS  
POLITIQUES  
DE TOURING**



UNE MEILLEURE  
**MOBILITÉ**  
POUR UNE  
MEILLEURE  
QUALITÉ DE VIE

L'organisation de mobilité Touring, qui vit, pense et aime la mobilité depuis plus de 125 ans, vous présente ce mémorandum sur la mobilité à l'approche des élections européennes, fédérales et régionales de juin 2024. Touring décrit les mesures que nous considérons comme les plus urgentes, les plus efficaces et les plus nécessaires aux différents niveaux politiques pour rendre la circulation plus fluide, plus sûre et plus propre pour tous, quel que soit le mode de transport choisi.



---

# COMMENT TOURING VOIT LA MOBILITÉ

---

Jour après jour, nous sommes tous en mouvement, partout. De A à B, en passant en vitesse par C. Nous chérissons cette liberté et lui accordons une grande importance, car être mobile est nécessaire et contribue au bien-être et à la prospérité.

Parfois, il faut faire vite, parfois nous prenons le temps d'apprécier le voyage. Nous voyageons dans un but précis, mais le voyage est encore plus agréable si le trajet l'est aussi. Voilà ce que nous faisons chez Touring. Nous croyons en une mobilité de qualité et voulons rendre chaque déplacement le plus agréable possible.

La mobilité nous rend meilleurs : nous élargissons nos horizons, vivons de nouvelles expériences, voyons d'autres personnes et faisons de nouvelles rencontres. C'est en bougeant que nous changeons. Et lorsque nous le faisons ensemble, nous progressons. Ensemble, nous développons de nouvelles solutions technologiques intelligentes qui rendent les déplacements plus durables, plus sûrs et plus agréables. Avec bon sens et esprit innovant, et en nous appuyant sur le désir de chacun de pouvoir se déplacer, nous nous engageons à vous aider et vous assister dans tous vos déplacements, proches ou lointains .

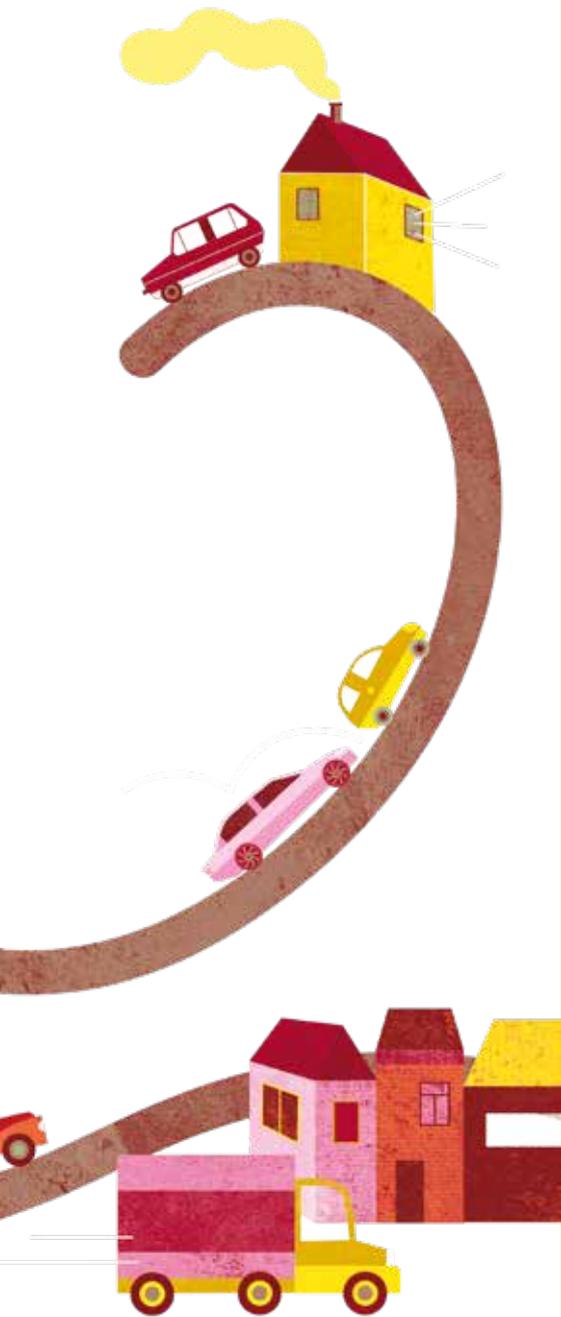
Depuis plus de 125 ans, Touring accompagne, protège et représente les usagers de la route. Aujourd'hui, plus de 2 millions d'automobilistes, de motocyclistes et de cyclistes bénéficient de notre assistance. Touring les représente et défend leurs intérêts pour une mobilité durable et inclusive. En même temps, nous informons nos membres sur les moyens de rendre leurs déplacements plus sûrs, plus efficaces et plus plaisants. Nous sommes à l'avant-garde de la mobilité, pour une meilleure qualité de vie.



CE QUE DEMANDE TOURING

# 10 PRIORITÉS PRINCIPALES

- 1 Repenser l'**agglomération** : zone 30 et zone 50
- 2 Mesurer et assurer l'**efficacité de l'infrastructure routière**
- 3 Créer **une base d'adhésion** pour la tarification routière
- 4 Donner au particulier toutes les possibilités de passer à **la conduite électrique**
- 5 Revoir le calendrier d'accès aux **zones à basses émissions**
- 6 Se concentrer sur **le respect des limites de vitesse actuelles** et leur conférer si nécessaire un caractère variable
- 7 Travailler sur **la sensibilisation aux règles** auprès de tous les usagers de la route
- 8 Rendre le parc automobile plus écologique par un regard ouvert sur toutes **les technologies propres**
- 9 Réviser **le code de la route** et accorder plus d'attention aux technologies en matière de sécurité lors de la formation à la conduite
- 10 Préserver le caractère faisable et abordable **du transport individuel** pour tous. En effet, il est et reste l'épine dorsale de notre mobilité



La mise en place d'un système de mobilité efficace, durable et abordable est une question complexe et délicate. Nous devons faire preuve de la plus grande prudence afin que la mobilité reste facile, accessible et abordable pour tous.

---

# LA MOBILITÉ

## AUJOURD'HUI ET DEMAIN

# ESSENTIELLE

## POUR CHACUN DE NOUS

---

**N**ous voulons tous garder une mobilité libre et fluide. Que ce soit pour travailler, faire des achats, se détendre ou se rencontrer : nous déplacer est souvent une nécessité, toujours un droit et doit être un plaisir. Étant donné que nous sommes nombreux à nous déplacer et que la mobilité touche différents aspects de notre vie, elle a également un sérieux impact sur ceux-ci. La mise en place d'un système de mobilité efficace, durable et abordable est donc une question complexe et délicate. Nous devons faire preuve de la plus grande prudence afin que la mobilité reste facile, accessible et abordable pour tous.

En l'occurrence, il est clair que le Belge préfère souvent s'occuper lui-même de sa mobilité et de celle de sa famille. Le transport individuel est et reste l'épine dorsale. En effet, on gagne largement en liberté, en flexibilité et souvent en efficacité en prenant en charge sa propre mobilité. Cela s'inscrit parfaitement dans notre mode de vie actuel : vous allez exactement de l'endroit où vous êtes à l'endroit où vous voulez aller, au moment qui vous convient le mieux. Souvent, le matin, vous ne savez pas exactement quels déplacements vous attendent durant cette nouvelle journée. Les systèmes de transport collectifs ne peuvent pas rivaliser avec la liberté et la flexibilité offertes par un moyen de transport privé.

La majeure partie des kilomètres que nous parcourons se font en voiture, et il en sera toujours ainsi à l'avenir, comme le montrent toutes les prévisions.

La voiture restera le vecteur de notre mobilité, même à l'avenir, mais devra céder une partie de sa domination aux déplacements à vélo, qui gagnent beaucoup en popularité. Et tout semble indiquer que le succès du vélo est loin d'avoir atteint son apogée. Quoi qu'il en soit, le transport privé représente pas moins de de trois quarts de tous les déplacements.

La mobilité évolue autrement en zone urbaine qu'en dehors des villes : le vélo, la marche et la promenade y sont omniprésents et des réseaux très denses de transports publics vous amènent presque partout. En outre, les grandes villes se prêtent au déploiement de systèmes partagés. Quiconque habite et travaille en ville a de moins en moins besoin de posséder sa propre voiture pour garder une excellente mobilité.

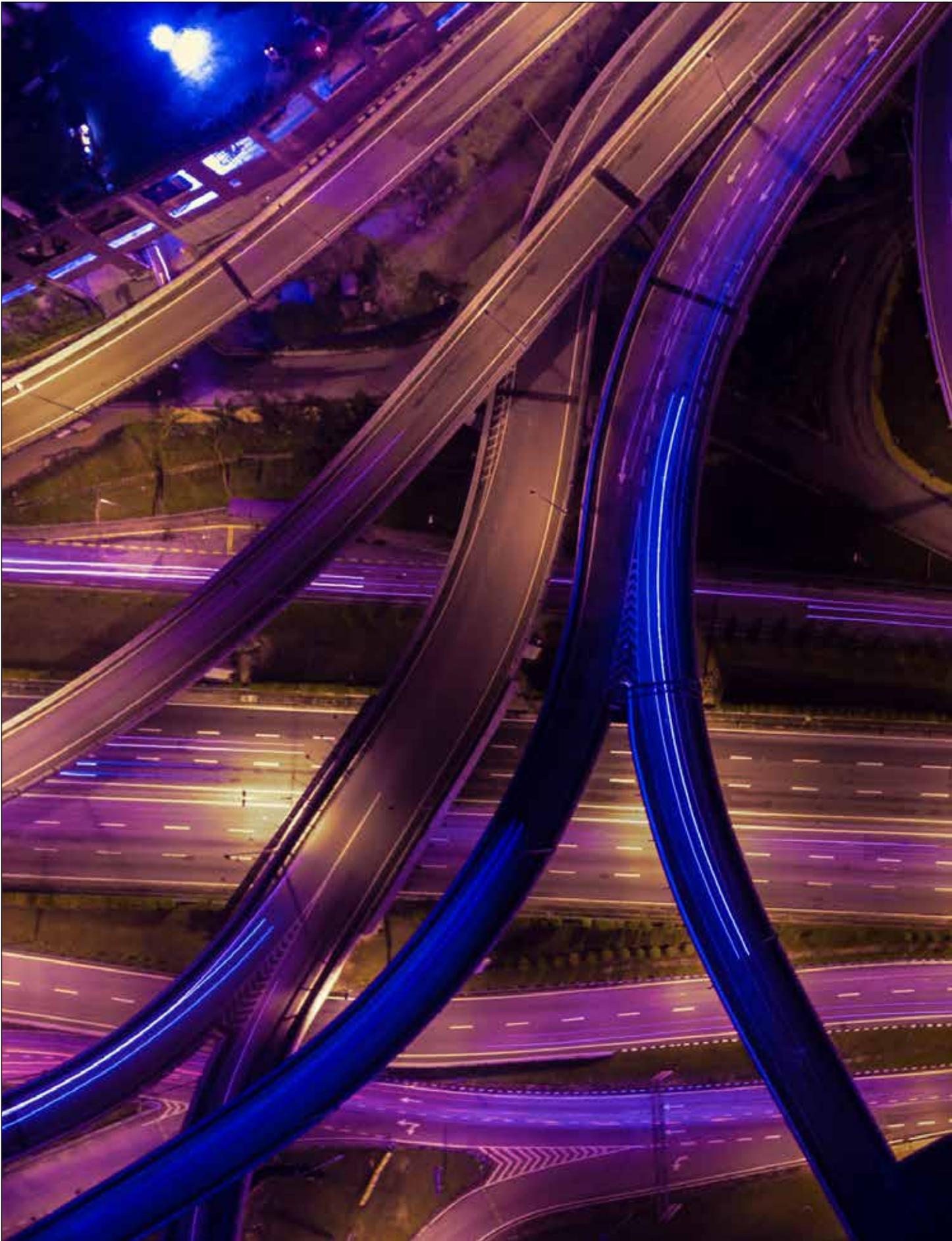
Pour sa part, le train reste un moyen de transport privilégié pour des flux de circulation prévisibles et structurés sur des liaisons fixes et des distances assez longues. Cependant, dans notre monde en rapide évolution, où, par exemple, nous nous rendons moins souvent au bureau et nous suivons même des cours à distance, le potentiel de croissance semble assez limité. Mais ce n'est pas une raison pour ne pas être ambitieux, par exemple en augmentant la part du chemin de fer, notamment dans le transport de fret.

Quoi qu'il en soit, plutôt que de mettre en concurrence les différents moyens de transport, nous devrions leur permettre d'exprimer chacun leurs meilleurs atouts et de se compléter et se

potentialiser mutuellement. Dans cette perspective, il est indispensable de faire coexister les divers moyens de transport en parfaite harmonie.

En résumé, Touring est parvenu aux deux constats suivants. D'une part, l'écart se creuse de plus en plus entre mobilité urbaine et mobilité extra-urbaine. En ville, il existe toujours plus d'alternatives valables à la voiture particulière et les transports collectifs offrent beaucoup de potentiel. En dehors des zones urbaines, nous continuons à dépendre bien plus des transports privés, motorisés ou non. Une deuxième observation est que, pour le consommateur de mobilité, il est de plus en plus facile de passer d'un moyen de transport à l'autre. Notre smartphone nous guide vers le moyen le plus rapide, le plus simple et le meilleur marché afin de répondre à un besoin de mobilité particulier. En d'autres termes, nous sommes de plus en plus souvent automobiliste, cycliste et usager des transports publics ou de la mobilité partagée. La mobilité a pris de nombreux visages.

En tant que citoyens mobiles, nous jouons de plus en plus la carte de la multimodalité, qui offre des opportunités et des possibilités. Une gestion intelligente de nos déplacements peut rendre la circulation plus durable, plus fluide, plus sûre et plus économique. Mais nous devons rester attentifs aux besoins spécifiques de chacun. Or, ceux-ci diffèrent d'une personne à l'autre. La liberté de choix doit être préservée et respectée.





---

# RECOMMANDATIONS POLITIQUES DE TOURING

---

- 1 Mobilité et infrastructure routière
- 2 Sécurité routière et comportement sûr dans la circulation
- 3 Mobilité abordable, taxation équitable des véhicules
- 4 Une circulation des voitures, motos et poids lourds tournée vers l'avenir
- 5 Cyclistes, adeptes de la trottinette et autres deux-roues

# 1

## MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

**L**e Belge fait plus de vélo, utilise plus souvent les transports publics en ville et ne parcourt pas plus de kilomètres en voiture que par le passé, voire moins. Pourtant, la congestion du trafic sur nos routes ne diminue pas, bien au contraire. Une ville comme Bruxelles, qui accueille de plus en plus de cyclistes et d'usagers des transports publics, grimpe en même temps dans le classement des villes où l'on perd le plus de temps dans les embouteillages. C'est là que le bât blesse. Nous le constatons également ailleurs : les choses ne s'arrangent pas sur nos routes, malgré les efforts de beaucoup pour se déplacer moins ou moins souvent en voiture.

Il ne faut pas chercher loin les raisons de l'aggravation de ces embouteillages : d'une part, le trafic automobile dispose de moins en moins d'espace pour circuler ou se garer et, d'autre part, le transport de marchandises en camionnettes et en camions ne cesse de s'intensifier. Mais l'aménagement routier influe également sur la fluidité du trafic.

N'en déplaise aux envieux, la voiture continuera aussi de se tailler la part du lion des kilomètres parcourus à l'avenir, et l'efficacité doit donc être au rendez-vous. Sinon, nous perdrons du temps et de l'argent et nous provoquerons un impact environnemental évitable. En effet, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> peuvent être deux fois plus élevées dans les embouteillages qu'en cas de circulation fluide.

### TOURING RECOMMANDE LES CHOIX POLITIQUES SUIVANTS

#### ◆ Introduire un test d'efficacité systématique dans le (ré)aménagement de l'infrastructure routière

Notre infrastructure routière évolue en permanence. Pour le moment, l'objectif poursuivi est souvent de donner une place plus sûre aux cyclistes et aux piétons. C'est une bonne chose, mais, outre le contrôle de sécurité pour tous les types d'usagers de la route, tout réaménagement devrait également répondre à des critères stricts d'efficacité et de fluidité. Ni la fluidité du trafic, ni la consommation supplémentaire de carburant ou d'énergie et l'impact environnemental qui en découle ne justifient d'aggraver la congestion du trafic ou d'occasionner une circulation en accordéon. Au besoin, les tunnels et les ponts doivent contribuer à la fluidité du trafic. D'ailleurs, cette mesure d'efficacité ne s'applique pas seulement au trafic motorisé et les cyclistes veulent aussi pouvoir se déplacer efficacement.

#### ◆ Repenser l'agglomération : centre 30 ; zone agglomérée 50.

Plus de la moitié des communes (flamandes) prévoient d'introduire encore des zones 30 supplémentaires cette année. Mais seules 10 % d'entre elles estiment faisable de généraliser une limite de vitesse de 30 km/h dans toute l'agglomération. Et ce, bien que les communes soient très soucieuses de la sécurité routière et de la quiétude de l'environnement résidentiel. Cela prouve que la définition actuelle

de l'« agglomération » n'est plus suffisante. Il s'agit d'un amalgame de véritables centres-villes, de villages avec de petites rues très fréquentées à de larges avenues avec peu de circulation et de bonnes infrastructures cyclables, mais avec un bâti (en ruban).

Selon Touring, nous devons viser l'uniformité et la simplicité. Nous proposons donc de diviser l'actuelle « agglomération » en « centre » et en « zone agglomérée », chaque catégorie ayant sa propre signalisation routière, son propre aménagement routier et son propre régime de vitesse. La limite de vitesse de 30 km/h devrait être la règle dans le « centre », contre 50 dans la « zone agglomérée ». Des dérogations à cette règle peuvent être consenties en fonction de circonstances spécifiques.

#### ◆ Élaborer des plans de mobilité en faisant preuve de respect, pas en déployant des blocs en béton

Intervenir sur les possibilités de déplacement des citoyens implique d'intervenir sur l'organisation de leur vie (et de leur travail). Il convient donc de procéder avec la plus grande prudence. La concertation et la communication sont essentielles, mais la qualité perçue des interventions détermine également si les intéressés sont prêts à accepter le changement et y adhérer et s'ils en perçoivent la plus-value éventuelle. Trop souvent, certaines interventions sont tellement rébarbatives et brutales que ces dernières ne trouvent tout simplement pas de base d'adhésion. Elles suscitent opposition et antagonisme au lieu d'un enthousiasme engageant. En outre, chaque plan de mobilité ou de circulation doit toujours tenir compte des besoins de chacun : « Si je peux le faire, vous pouvez le faire aussi » n'est pas une justification acceptable.

Après tout, chacun a ses propres besoins, désirs et limitations en matière de déplacements.

◆ **Conférer un caractère variable aux limites de vitesse sur tous les rings et autoroutes très congestionnés**

Nos autoroutes et rings sont très fréquentés et, dès lors, sujets aux embouteillages. Et, bien que nos autoroutes restent nos routes les plus sûres, elles sont néanmoins vulnérables aux incidents. Il est donc judicieux d'y faire varier la vitesse, en particulier sur les rings et les parties les plus fréquentées du réseau autoroutier. En fonction de la densité du trafic, des conditions météorologiques et de l'heure du jour, une vitesse maximale appropriée peut être imposée en temps réel. De tels systèmes variables peuvent également compter sur une plus grande compréhension et un meilleur respect des règles que les régimes de vitesse statiques. C'est aussi un signe de respect envers l'usager de la route.

◆ **Instituer un organe de gestion des feux de signalisation, à l'instar du «groene-golf-team» aux Pays-Bas, et opter pour des carrefours synchronisés, à la fois intelligents et sûrs**

Les flux de circulation évoluent en permanence. Un nouveau quartier résidentiel, un nouveau supermarché, des travaux routiers prolongés... Les raisons sont légion pour expliquer qu'un endroit soit tout à coup plus ou moins fréquenté. Jouant un rôle déterminant dans la fluidité du trafic, le régime des feux de signalisation doit être déterminé en fonction des flux de circulation effectifs. Malheureusement, les feux de signalisation bien synchronisés présentent un caractère plutôt exceptionnel dans notre pays. Parfois,

Nous  
conduisons  
moins, mais les  
embouteillages  
empirent.

on dirait même que les feux de circulation sont délibérément déréglés pour dissuader la circulation automobile. Quoi qu'il en soit, une technologie existe pour permettre la communication des feux de signalisation intelligents avec des flux de circulation en temps réel.

◆ **Traiter en priorité les points noirs en termes de fluidité du trafic**

Les comptages de trafic et les applis de mobilité donnent un bon aperçu des endroits qui posent très souvent problème. Ces lieux méritent une approche prioritaire.

◆ **Faire en sorte que les pôles de transports publics proposent une offre suffisante et de qualité pour le stationnement des moyens de transport privés**

Le succès du réseau de transports publics dépend également des possibilités de stationnement sûres et confortables de la voiture, la moto ou le vélo. Le prix du stationnement détermine aussi l'attrait des transports publics pour les voyageurs - dont les navetteurs en particulier. Il est grand temps d'améliorer la qualité des parkings dans les gares et de développer dans les plus grandes gares des services additionnels qui permettent une combinaison des moyens de transport aisée et attractive pour le voyageur.

◆ **Aménagement uniforme des routes et, surtout, des infrastructures cyclables**

La participation au trafic suppose d'intégrer un nombre et une diversité de signaux incroyables. La reconnaissabilité de l'environnement routier est donc une aide précieuse pour se concentrer mieux et davantage sur les autres usagers de la route. En effet, uniformité est synonyme de reconnaissabilité. Une infrastructure routière reconnaissable est confortable et sûre. Prenons par exemple les pistes cyclables et les bandes cyclables suggérées. On en trouve aujourd'hui dans une multitude de couleurs : rouge, ocre, sable, vert, voire bleu. Ou simplement dans la couleur et le matériau du reste du revêtement routier. Une telle diversité ne peut que prêter à confusion. Il faut choisir une norme et la

respecter autant que possible. Il en va d'ailleurs de même pour d'autres aménagements tels que les zones résidentielles et les ronds-points.

◆ **Zones d'accès limité par ANPR : établissement d'un registre central pour les autorisations de passage**

En tant que motocycliste ou automobiliste, vous payez une taxe de circulation annuelle. Celle-ci devrait vous donner le droit d'aller partout. Mais, de plus en plus, les municipalités ferment des rues ou des zones entières pour empêcher le trafic furtif. Ce trafic furtif s'explique par la présence d'embouteillages ailleurs dans les environs. Il faut donc commencer par y remédier. Ce n'est qu'ensuite, s'il n'y a pas d'autre solution, que des interventions peu sympathiques telles que des restrictions d'accès doivent être envisagées. Pour les entreprises d'utilité publique qui doivent parfois aborder d'urgence un problème (de sécurité), ainsi que pour les services de dépannage tels que Touring, ces restrictions d'accès sont très inconfortables et constituent une perte de temps et d'argent. Par définition, vous ne pouvez pas savoir où et quand vous devrez dépanner un automobiliste, un motocycliste ou un cycliste, ni introduire à l'avance une demande de permis d'accès temporaire. Cela implique une procédure complexe de régularisation a posteriori. Avec des contestations et beaucoup de temps perdu. Et son lot d'amendes, juste parce que vous alliez effectuer un dépannage. C'est inacceptable ! En outre, chacun utilise ses propres critères : dans certaines communes, il est possible de communiquer des plaques d'immatriculation pour les porter dans une « liste blanche », alors que dans d'autres, ce n'est pas possible. Une situation kafkaïenne ! Touring demande instamment l'établissement d'un registre central permettant aux services d'urgence, entreprises d'utilité publique et services de dépannage d'inscrire leurs véhicules sur une liste blanche. Instaurer un temps de passage minimal pour échapper à une amende ne suffit pas. Régulièrement, la réparation d'une petite panne est très rapide : remettre une chaîne de vélo, faire démarrer une voiture à la batterie déchargée,... Cela ne prend guère de

**SOIT  
DIT EN  
PASSANT**

**Soit dit en passant : Les zones sans voitures sont de plus en plus nombreuses et étendues, mais y assurons-nous la mobilité de tous ?**

De plus en plus de villes envisagent d'instaurer des zones sans voitures ou l'ont déjà fait. Et il semble bien que de plus en plus de villages et de centres-villes soient appelés à devenir piétons. Mais comment assurer la mobilité de ceux qui y vivent ? Notre population vieillit et le vélo, la trottinette ou même les transports publics ne sont tout bonnement pas une option pour de nombreuses personnes qui ont du mal à se déplacer. Or, un taxi traditionnel ne peut y circuler. Nous lançons par conséquent l'idée de voiturettes électriques lentes qui circulent dans les zones piétonnes en roulant au pas et viennent chercher leurs usagers sur un simple coup de fil. Un minibus sur appel pour les plus grands centres-villes piétonniers, en quelque sorte. Une idée folle ou irréalisable ? Non, à Ljubljana, de tels «Kavalirs» circulent avec succès depuis des années.

temps. Par conséquent, chaque année, un grand nombre d'interventions sont considérées à tort comme une traversée non autorisée d'une zone d'accès limité (ANPR). Nous sommes en droit d'attendre des règles équitables et praticables des autorités et des administrations.

◆ **Tout n'est pas possible partout**

La Belgique est déjà un pays avec une solide culture du vélo et elle le deviendra encore davantage à l'avenir. Le réaménagement ou la rénovation des routes s'accompagne donc de plus en plus souvent de la mise en place d'une infrastructure cyclable spécifique. Dans de nombreux cas, c'est un pas en avant. Mais pas toujours. Parfois, il faut laisser l'infrastructure disponible pour le trafic motorisé et faire emprunter une autre route aux autres usagers de la route. Il n'y a rien de mal à cela ; en fait, les cyclistes préfèrent même souvent bénéficier de leur propre piste cyclable peu fréquentée. Touring ne peut souscrire à la réduction dogmatique du nombre de bandes de circulation pour aboutir à un environnement cyclable en fin de compte peu agréable. La séparation des flux de circulation reste la solution la plus sûre et la plus durable.

◆ **Les nouvelles infrastructures cyclables ne s'avèrent parfois pas durables**

La Belgique se dote d'infrastructures cyclables sans cesse meilleures et plus nombreuses. C'est une bonne chose ainsi qu'une nécessité : tout indique que la pratique du vélo va aller croissant à l'avenir. Malheureusement, Touring constate que certaines nouvelles infrastructures cyclables ne sont d'ores et déjà plus sûres ni durables. En particulier, nous demandons de faire preuve de bon sens et de raison avant d'envisager l'aménagement de pistes cyclables à double sens, surtout dans les zones cyclables les plus fréquentées. Les grandes différences de vitesse représentent un risque important pour la sécurité. Les cycles, allant du vélo d'enfant au Speed Pedelec, et ce dans les deux directions sur la même piste, ne font pas bon ménage. Conclusion : même sur les pistes cyclables, la séparation physique des

flux est le choix le plus sûr et le plus confortable.

◆ **Ouvrir les voies réservées aux bus aux motos et aux vélos**

Ces dernières années, l'aménagement de bandes réservées aux bus semble une fin en soi, plutôt qu'un moyen d'assurer la circulation fluide des bus. Souvent, les bandes réservées aux bus ont un taux d'utilisation très faible : un véhicule toutes les autant de minutes... C'est une piètre gestion de l'infrastructure qui génère frustration et incompréhension parmi les autres usagers de la route, motorisés ou non. Surtout en cas d'incidents exceptionnels qui provoquent de sérieux embouteillages, la capacité supplémentaire qu'offre une bande réservée aux bus doit être utilisée temporairement pour venir à bout plus rapidement des embarras de circulation.

Touring préconise de clarifier et de simplifier la réglementation relatives aux bandes réservées aux bus. Pour le moment, la confusion règne. Ici, les cyclistes et motocyclistes sont autorisés à emprunter la bande réservée aux bus, là ils ne le peuvent pas. Ou parfois, les cyclistes sont autorisés mais pas les motocyclistes. Vous en voulez encore ? Dans certains cas, les règles changent d'un carrefour à l'autre. C'est absurde, naturellement : à défaut d'être comprises, ces règles ne sont pas respectées. Touring préconise l'ouverture systématique des bandes réservées aux bus aux motocyclistes et aux scooters, ainsi qu'aux cyclistes à défaut de piste cyclable. En effet, cela signifie que même le bus devra parfois se conformer à la vitesse du cycliste.

◆ **Les cyclistes ne sont pas des brise-vitesse mobiles**

Les rues cyclables font leurs preuves dans les centres. Mais toutes les voies ne s'y prêtent pas et ne peuvent devenir une rue cyclable sûre et confortable où les règles sont comprises et respectées. À certains endroits, les choses tournent très mal et les cyclistes sont utilisés comme des brise-vitesse mobiles. La géographie entre également en ligne de compte : aménager une rue en pente raide comme une rue cyclable est source de conflit et d'irritation entre automobilistes et cyclistes. Or, nous

avons besoin de compréhension et de respect mutuels. Parfois, il faut seulement prendre d'autres mesures.

◆ **Faire le ménage dans la signalisation routière, identifier clairement les zones bleues et clarifier les règles de stationnement**

Un usager de la route doit être attentif à de nombreux signaux. Souvent, ils sont même trop nombreux pour les enregistrer tous. C'est pourquoi Touring plaide en faveur d'un aménagement routier reconnaissable. Assez de ces fantaisies et variantes pur cru, des panneaux de signalisation non conformes, du non-respect des règles de signalisation et de tant d'autres situations - parfois vraiment bizarres - que nous constatons nous-mêmes et que nos membres nous rapportent. Mieux encore, selon Touring, il est urgent de faire le ménage dans la signalisation routière. Il y a parfois trop de panneaux, de feux de signalisation inutiles et de signaux qui prêtent à confusion. Le mot d'ordre : aspirer à un aménagement routier cohérent.

◆ **Séparer et désenchevêtrer les flux de circulation, en évitant autant que possible les conflits**

La réduction de la vitesse autorisée et l'installation de bandes cyclables suggérées font partie des interventions les plus utilisées pour rendre la circulation plus sûre pour les cyclistes. Savoir si l'intervention produira un résultat durable et robuste semble parfois une question accessoire. Loin s'en faut. Naturellement, ce n'est pas possible partout, mais le désenchevêtrement et la séparation systématiques des flux de circulation constituent le meilleur moyen d'assurer la sécurité et le confort des usagers de la route. Outre les pistes cyclables séparées, il faut aussi veiller à préserver des conflits les carrefours réglés par des feux de signalisation ; surtout, bien entendu, en cas de pratique intensive du vélo. À cette occasion, la technologie intelligente peut aider à déterminer les périodes vertes et à garantir ou préserver une circulation efficace de tous les usagers de la route autant que possible.



## EN RÉSUMÉ

INTRODUIRE UN TEST D'EFFICACITÉ EN CAS DE (RÉ)AMÉNAGEMENT DE L'INFRASTRUCTURE. UN MOT D'ORDRE : SÉCURITÉ & FLUIDITÉ.



REPENSER L'AGGLOMÉRATION : 30 DANS LE CENTRE PROPREMENT DIT, 50 À L'EXTÉRIEUR.



LA SÉPARATION DES FLUX DE CIRCULATION EST LE CHOIX LE PLUS SÛR ET DURABLE.



PLAN DE CIRCULATION ? LE RESPECT ET LA COMMUNICATION SONT LES FONDEMENTS DE L'ADHÉSION.



LIMITATIONS DE VITESSE VARIABLES SUR LES RINGS ET AUTOROUTES SUJETS AUX EMBOUTEILLAGES.



INSTITUER UN ORGANE DE GESTION DES FEUX DE SIGNALISATION, À L'INSTAR DU «GROENE-GOLF-TEAM» AUX PAYS-BAS, ET OPTER POUR DES CARREFOURS SYNCHRONISÉS.



L'UNIFORMITÉ DE L'AMÉNAGEMENT ROUTIER EST LA BASE DE LA SÉCURITÉ, SURTOUT POUR LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES.



TENIR UN REGISTRE CENTRAL DES VÉHICULES (DE SECOURS) AUTORISÉS DANS LES ZONES À TRAFIC LIMITÉ (ANPR).



MODERNISER LE CODE DE LA ROUTE ET ÉLIMINER LES PANNEAUX DE SIGNALISATION INUTILES.

# SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET COMPORTEMENT SÛR DANS LA CIRCULATION

**C**haque victime de la route est une victime de trop. Et le fait que la circulation soit déjà devenue beaucoup plus sûre ces dernières décennies n'est certainement pas une raison de nous arrêter en si bon chemin, bien au contraire. Surtout pas aujourd'hui, alors que plusieurs indicateurs de sécurité passent au rouge et que l'évolution de l'utilisation de la mobilité apporte son lot de nouveaux défis. Souvent, une mesure est présentée comme la solution, par exemple le permis de conduire à points, mais cela ne fonctionne pas ainsi. Touring croit cependant que plusieurs mesures concrètes peuvent rendre la circulation plus sûre et plus agréable. Et qu'une conduite sûre doit rester une priorité. C'est pourquoi Touring mise sur la promotion d'une conduite sûre dans ses communications avec ses membres. Mais la sensibilisation à elle seule ne suffit pas. Une mise en œuvre efficace et une bonne réglementation sont également indispensables et complètent une infrastructure de qualité.

## TOURING VOIT LES RÉPONSES SUIVANTES

### ◆ Sensibiliser davantage tous les usagers de la route au respect des règles.

Il suffit d'observer brièvement un carrefour, par exemple, pour constater que la sensibilisation au respect des règles par certains usagers de la route n'est vraiment pas à la hauteur. Pas seulement parmi les automobilistes ou motocyclistes. Un véritable débat n'a pas encore été mené à ce sujet pour le moment, mais plusieurs cyclistes, usagers de trottinettes et piétons ne s'inquiètent absolument pas d'avoir des feux de signalisation, par exemple, ou font un usage impropre de l'infrastructure. Ce faisant, ils se mettent d'abord en danger, mais contribuent aussi à donner l'impression que, dans le trafic, ce sont eux qui décident des règles du jeu. Cela envoie un mauvais signal et Touring estime que nous devons sensibiliser davantage tous les usagers de la route au respect des règles. La cécité sélective ne nous fera pas progresser.

### ◆ Permis de conduire à points ? Ce n'est pas une panacée.

Afin d'assurer un respect plus cohérent des règles de circulation, le permis de conduire à points est invoqué. Ceux qui enfreignent trop souvent les règles perdent le droit de conduire. Touring ne s'oppose pas à l'idée en principe, mais souligne certaines faiblesses du système :

- l'effet du permis de conduire à points s'avère surtout très efficace peu de

temps après son introduction mais se dilue avec le temps.

- une infraction mérite d'être envisagée dans son contexte. Vous avez peut-être brûlé un feu rouge parce que votre partenaire était sur le point d'accoucher. Le permis à points ne peut être un système aveugle. Aujourd'hui, le juge de police statue sur les circonstances, cette possibilité doit subsister.
- les vrais criminels de la route ne se laisseront pas rebuter par un permis à points ; ils continueront à prendre le volant, même sans permis.
- comment élaborer une réglementation claire et pratique des modes de récupération des points ?
- un permis à points ne s'applique pas à un nombre croissant d'usagers de la route qui ne sont pas soumis au permis de conduire obligatoire : cyclistes, usagers de trottinettes ou d'engins de locomotion électriques. Pourtant, pas mal d'entre eux adoptent un comportement inapproprié dans la circulation. Prenons l'exemple de certains coursiers à vélo qui ne respectent pas les règles et mettent leur vie et celle des autres en danger. N'est-il pas aussi important pour eux que pour les automobilistes incorrigibles de s'exposer à la menace de la perte du droit de conduire ?

Pour ces raisons, Touring se demande s'il ne serait pas plus efficace de développer un ensemble de mécanismes propices à tenir compte davantage de la récurrence dans la détermination de la sanction. Des amendes systématiquement plus élevées en cas de récurrence et la voix du juge qui, comme aujourd'hui, peut prononcer la déchéance du droit de conduire.

◆ **Nous roulons plus lentement, il faut le préciser**

Le nombre élevé d'excès de vitesse constatés n'en laisse rien paraître, mais nous roulons plus lentement qu'avant. Certains le font pour économiser du carburant, mais nous roulons surtout plus lentement parce que la limite de vitesse a été abaissée à de nombreux endroits et que les usagers de la route sont plus nombreux à avoir pris conscience des risques d'une conduite rapide. Ajoutez à cela le nombre plus élevé de radars (tronçons) et vous comprendrez pourquoi de nombreux conducteurs respectent assez bien les limitations de vitesse. Cela mérite d'être souligné. En effet, un feedback positif contribue également au renforcement du comportement souhaité. En même temps, l'évolution positive en matière de vitesse permet de se concentrer davantage sur la vitesse excessive, sur les comportements délibérément inacceptables qui irritent et mettent en danger les autres.

◆ **Ce n'est pas la limitation de vitesse qui pose problème**

L'abaissement de la limite de vitesse est souvent évoqué comme le moyen de passer de la moyenne européenne au peloton de tête des pays les plus sûrs d'Europe. Toutefois, ces derniers n'ont pas nécessairement des limitations de vitesse inférieures à celles en vigueur dans notre pays. En fait, la règle des 70 km/h en vigueur en Flandre en dehors des agglomérations est même l'une des plus basses d'Europe. Selon nous, ce n'est pas en réduisant encore les limitations de vitesse que l'on parviendra à améliorer le respect des règles et à convaincre l'utilisateur de la route que chaque limitation de vitesse a été choisie avec discernement et déterminée correctement. La priorité

aujourd'hui est de faire respecter davantage les limitations de vitesse existantes.

◆ **L'utilisateur de la route ne peut être victime du comportement asocial et voyou de certains**

De nombreux membres de Touring déplorent d'avoir la sensation d'être fliqués en permanence et mis à l'amende pour des erreurs ou infractions mineures et involontaires, alors qu'ils sont témoins de comportements routiers réellement dangereux ou asociaux insuffisamment réprimés à leurs yeux. Cela mine la crédibilité de la politique en matière de sécurité et Touring préconise par conséquent une approche ciblée sur les comportements à réprimer impérativement.

Touring attire plus particulièrement l'attention sur les comportements asociaux et voyous. Démarrer en trombe quand le feu passe au vert, faire vrombir son pot d'échappement, emprunter les bandes réservées aux bus, se garer sur les pistes cyclables...

Il existe vraiment toute une série

**Nous devons sensibiliser davantage tous les usagers de la route au respect des règles.**

d'infractions asociales que l'on peut et doit combattre avec fermeté. Surtout parce qu'elles incitent à l'imitation. Aucune personne sensée ne circule sur la bande d'arrêt d'urgence pour atteindre la sortie plus rapidement, jusqu'à ce qu'elle voie quelqu'un d'autre le faire...

Peut-être qu'une « unité anti-voyous » serait un instrument utile pour une sanction immédiate et ferme des usagers de la route qui jouent les perturbateurs.

◆ **Adopter une approche sûre à terme, déplacer au besoin les entrées des écoles**

Il n'est pas garanti qu'une situation intrinsèquement dangereuse ou risquée devienne plus sûre en installant des panneaux de signalisation ou en instaurant une limite de vitesse inférieure. Cet argument fait son chemin et, de plus en plus souvent, un réaménagement complet est envisagé aux endroits dangereux dans la circulation. Mais cela n'est pas toujours possible à court terme et n'apporte pas toujours une solution optimale pour la fluidité du trafic ou la capacité des routes. Parfois, la meilleure réponse se trouve ailleurs et il vaut mieux desservir et sécuriser un bâtiment, une école ou une zone d'activités en déplaçant son accès. De plus, dans certains cas, cela permet de créer des zones de « kiss & ride » plus sûres, par exemple.

◆ **Des contrôles ciblés plus efficaces qu'une tolérance zéro difficile à mettre en œuvre**

L'alcool au volant est de moins en moins toléré socialement, et l'horeca, par exemple, s'est adapté ces dernières années pour offrir des alternatives très attrayantes aux personnes qui ne veulent ou ne peuvent consommer

# Le partage de connaissances sur le code de la route reste insuffisant dans les campagnes de sécurité. Pour respecter les règles, il faut d'abord les connaître.

**SOIT  
DIT EN  
PASSANT**

« La voiture se gare toute seule, monsieur »

Tout comme le code de la route, l'examen de conduite doit également évoluer avec la technologie dont disposent les véhicules. Touring est convaincu que les épreuves de l'examen doivent être concentrées totalement sur la sécurité de la participation au trafic. Avec les voitures d'aujourd'hui, il est de moins en moins utile de reconnaître la jauge d'huile ou de savoir comment lire le niveau du liquide de frein. La voiture affiche simplement un problème éventuel sur le tableau de bord. En revanche, les nombreux systèmes d'aide à la conduite qui équipent aujourd'hui les voitures ne bénéficient pas encore d'une attention suffisante. Ils sont souvent méconnus et leur utilisation correcte n'est pas suffisamment enseignée et encouragée. Et non, il ne s'agit pas uniquement de la fonction de stationnement automatique, cela va de soi.

d'alcool. Pourtant, l'alcool continue de tuer sur nos routes. Le contrôle, la répression et la sensibilisation restent strictement nécessaires. Cependant, Touring n'est pas favorable à un système graduel qui impose aux jeunes conducteurs une limite inférieure à celle des automobilistes plus expérimentés. Cela donne l'impression qu'un conducteur qui prend de l'expérience et est censé mieux conduire peut se permettre de boire un verre. Cela nuit au principe de base : boire ou conduire, il faut choisir. Comme il ne peut jamais être exclu que des traces d'alcool soient encore présentes longtemps après la consommation d'alcool, Touring n'est pas non plus favorable à une tolérance zéro.

Les drogues semblent devenir le nouveau fléau dans la circulation. La consommation de cannabis est beaucoup plus répandue qu'on ne le pense parfois, et les drogues dures circulent aussi beaucoup. Une conduite sûre est impossible après avoir consommé, et il est donc impératif de renforcer et de cibler davantage les contrôles sur la prise de stupéfiants. De même, il faut créer une prise de conscience que consommation et conduite ne sont pas conciliables, qu'il s'agisse de drogues dures ou de drogues douces.

## ◆ Continuer à s'engager en faveur de la sécurité des véhicules lourds

En fait, le titre choisi ci-dessus est incomplet. Il ne s'agit pas seulement d'une sécurité renforcée des poids lourds mais aussi d'un comportement plus sûr des chauffeurs. Soyons clairs : bien que les routiers professionnels soient nettement moins impliqués dans des accidents par kilomètre parcouru, et bien que bon nombre d'entre eux s'efforcent d'adopter une conduite sûre et exemplaire, les accidents impliquant des poids lourds restent un point particulièrement préoccupant. Ils font souvent beaucoup de victimes en raison de la taille et du poids de ces véhicules. La distraction au volant et la conduite monotone sur l'autoroute sont trop souvent à l'origine d'un relâchement de l'attention et, dès lors, de terribles collisions « en fin d'embouteillage ». Touring préconise d'accorder un allègement fiscal aux poids lourds qui ne sont pas encore équipés d'un

système de freinage automatique (AEDS) ou d'aides à la conduite comparables pour qu'ils installent ces dispositifs. Le respect de l'interdiction de dépasser par temps de pluie et le maintien d'une distance de sécurité doivent susciter plus d'attention et nécessitent des contrôles ciblés. Enfin, Touring préconise d'équiper obligatoirement les bus des entreprises de transports publics d'un système de surveillance des angles morts.

◆ **Moderniser le code de la route et l'examen du permis de conduire**

Le trafic évolue sans cesse en raison de nouvelles formes d'utilisation et de nouveaux types de véhicules, sans oublier les nouveaux environnements résidentiels, les zones récréatives, les centres commerciaux etc. Le code de la route, se heurtant de plus en plus à cette complexité et à cette diversité, est devenu un enchevêtrement obsolète de règles et de dispositions. Rien que les règles de stationnement, par exemple, ne sont plus adaptées à la réalité d'aujourd'hui. Qu'en est-il du stationnement et de la recharge des véhicules électriques, ou du stationnement de triporteurs sur le trottoir ? Touring estime qu'une révision du code de la route est souhaitable.

◆ **Campagnes de sécurité : miser sur l'acquisition de connaissances en matière de circulation**

Plusieurs enquêtes montrent que les usagers de la route connaissent mal le code de la route et, en particulier, les dispositions les plus récentes. Touring préconise donc d'orienter davantage les campagnes d'information sur le partage de connaissances et d'informations. Aujourd'hui, il s'agit surtout de sensibilisation : être attentif aux motocyclistes ou cyclistes, porter la ceinture de sécurité, respecter la limite de vitesse. Souvent, le caractère répressif n'est pas loin. Selon nous, le partage de connaissances sur le code de la route reste insuffisant dans ces campagnes. Pour respecter les règles, il faut d'abord les connaître. Et il y a beaucoup de nouveautés dans le code de la route.



## EN RÉSUMÉ

SENSIBILISER DAVANTAGE TOUS LES USAGERS DE LA ROUTE AU RESPECT DES RÈGLES.



LE PERMIS DE CONDUIRE À POINTS N'EST PAS UNE PANACÉE ; IL N'ARRÊTE PAS LES AUTEURS D'INFRACTIONS ROUTIÈRES.



IL EST PLUS IMPORTANT DE MISER SUR LE RESPECT DES LIMITATIONS DE VITESSE ACTUELLES QUE D'ABAISSE ENCORE LES LIMITATIONS DE VITESSE.



POLITIQUE DE PERCEPTION IMMÉDIATE POUR LES INFRACTIONS ET CONTREVENANTS ASOCIAUX.



CIBLER DAVANTAGE LES ACTIONS DE PRÉVENTION ET DE CONTRÔLE SUR LA CONSOMMATION DE DROGUES.



MODERNISER LES EXAMENS DE PERMIS DE CONDUIRE EN FONCTION DES SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE.



ORIENTER DAVANTAGE LES CAMPAGNES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SUR LE PARTAGE DE CONNAISSANCES EN MATIÈRE DE CODE DE LA ROUTE.

# MOBILITÉ ABORDABLE, TAXATION ÉQUITABLE DES VÉHICULES

**D**epuis la seconde moitié du siècle dernier, l'accès du plus grand nombre à son propre véhicule a été un acquis majeur. Et bien qu'au-delà du bien-être et de la liberté qu'elle représente, la généralisation de la voiture privée ait apporté aussi des nuisances et problèmes, il reste très important que notre société s'emploie encore à offrir à chacun une réponse à part entière à ses besoins de mobilité. Il ne s'agit pas nécessairement d'un véhicule privé, mais, soyons honnêtes, la voiture reste indispensable dans de nombreux cas.

Pour pouvoir conduire, l'ardoise est salée pour les automobilistes : les recettes fiscales liées à la détention et à l'utilisation d'une voiture dépassent les 20 milliards d'euros par an. Ce montant ne peut continuer d'augmenter sans apporter la moindre contrepartie, à commencer une infrastructure routière sûre et robuste. Touring est aussi fermement convaincu que, d'une part, la mobilité doit rester abordable pour tous et que, d'autre part, la fiscalité automobile doit avantager les véhicules les plus propres.

## TOURING PRÔNE UNE MOBILITÉ LIBRE ET ABORDABLE PAR LE BIAIS DES MESURES SUIVANTES

### ◆ Une idée « out-of-the box » : une tarification routière sur base volontaire

Presque tout le monde est convaincu des avantages de la tarification routière. Il est logique que ceux qui conduisent peu paient moins que ceux qui avalent les kilomètres. Pourtant, le dossier est dans l'impasse car il ne bénéficie pas d'un soutien suffisant de la part des usagers de la route. Un système méconnu donc mal aimé. Touring veut rompre radicalement avec cette situation et propose de donner le choix aux automobilistes (et aux motocyclistes) : soit la taxe d'immatriculation et de circulation actuelle, soit une contribution en fonction de l'usage réel et des caractéristiques environnementales du véhicule.

Cette idée révolutionnaire va coûter de l'argent, car dans un premier temps, seuls ceux qui roulent très peu voudront adhérer au système de la tarification routière. Et seulement s'il s'avère plus avantageux que la pression fiscale actuelle. Mais, d'un autre côté, ce système sera défendu par des « convaincus », des usagers de la route qui peuvent témoigner que la tarification routière ne doit pas nécessairement coûter plus cher, qu'ils ont fait un usage plus parcimonieux de la mobilité, et qu'ils ont davantage tenu compte des critères environnementaux lorsqu'ils ont choisi leur nouvelle voiture ou

moto. C'est exactement ce qui manque aujourd'hui pour permettre une réforme radicale de notre fiscalité automobile. Au bout de cinq ans, par exemple, le système peut être évalué et éventuellement prolongé ou généralisé. Pour Touring, cela semble être une façon intéressante de façonner la fiscalité des véhicules à l'avenir en s'appuyant sur une solide expérience pratique et en connaissance de cause.

### ◆ Tarification routière : pas de double emploi !

Les automobilistes paient très cher pour détenir et utiliser leur véhicule. Il est donc évident qu'à l'avenir, la tarification routière doit venir en remplacement du régime fiscal actuel, et non en supplément. Dans l'ensemble, l'opération doit être neutre sur le plan budgétaire. Nous écartons catégoriquement les initiatives telles que le péage urbain que souhaite instaurer la Région bruxelloise, puisqu'il deviendra de toute façon une taxe supplémentaire pour de nombreux usagers.

### ◆ Un cadre fiscal incitatif et vert

Une conduite sans émissions n'est pas encore à la portée de tous. À l'achat d'un véhicule, ce sont surtout les particuliers qui sont confrontés au prix d'achat élevé d'une voiture électrique. Il est donc nécessaire de leur apporter un incitatif fiscal plus important. La transition énergétique sera plus rapide si elle est abordable.

Même ceux qui ne peuvent pas encore passer à la conduite électrique, mais qui optent pour un véhicule plus propre et moins énergivore, devraient voir leurs efforts récompensés. Il faut donner un horizon à cette politique. Rien n'est plus paralysant que l'incertitude et le manque de perspective.

#### ◆ Affecter les recettes fiscales

Les recettes fiscales liées à l'utilisation et à la possession de véhicules devraient être affectées davantage à des objectifs de mobilité. Elles seront déployées pour mieux entretenir, sécuriser davantage et moderniser plus rapidement nos infrastructures routières. Les automobilistes ne sont pas les seuls à en tirer profit, des infrastructures cyclables meilleures et plus nombreuses peuvent également être financées par les recettes fiscales générées par les véhicules à moteur. Touring persiste à défendre une approche prioritaire, surtout des points noirs en termes de sécurité et de fluidité du trafic.

Cataloguer une voiture comme « inutilisable » avant qu'elle n'ait atteint sa durée de vie attendue - de plus 17 ans en moyenne - est un non-sens tant environnemental qu'économique.

#### ◆ Zones à faibles émissions : leur disproportion écologique et économique est de plus en plus évidente

Oui, l'introduction de zones à faibles émissions a contribué à envoyer à la casse les voitures les plus vieilles et les plus polluantes. Mais aujourd'hui, les zones à faibles émissions se heurtent à leurs limites. À présent que les voitures (diesel) les plus polluantes ont été retirées du parc automobile, l'avantage environnemental de chaque nouveau durcissement diminue alors que son coût économique augmente. En effet, les voitures neuves sont devenues nettement plus chères et les prix sur le marché de l'occasion atteignent également des niveaux record. Le pouvoir d'achat étant mis sous pression, les consommateurs les plus faibles risquent de perdre leur accès à une voiture. Par conséquent, un nouveau resserrement ne pourra intervenir qu'après avoir obtenu l'assurance que le passage à un véhicule plus récent est faisable et abordable. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, c'est pourquoi Touring demande de réévaluer le calendrier des zones à faibles émissions et de maintenir plus longtemps les critères actuels. Le montant de l'amende en cas d'infraction, notamment à Bruxelles (350 €), est lui aussi complètement délirant.

SOIT  
DIT EN  
PASSANT

#### Expliquer clairement le coût de la conduite électrique

Le prix au litre multiplié par la consommation de carburant de votre voiture : il n'est pas difficile de se faire une idée du coût énergétique de votre voiture essence ou diesel. Et le prix à la pompe, vous le lisez avant même d'arriver à la pompe. Pour ceux qui roulent à l'électricité, la situation est beaucoup moins claire et les différences de prix entre la recharge à domicile, la recharge publique et la recharge rapide sont parfois énormes. Les membres de Touring déplorent que le prix de l'électricité ne soit pas toujours clair. On peut mieux faire. L'interopérabilité entre les différents fournisseurs et l'élargissement des possibilités de paiement méritent également l'attention du régulateur, dans l'intérêt du consommateur.

◆ **Une durée de vie économique complète et garantie pour chaque nouvelle voiture**

L'électrification sur le marché des particuliers est encore très lente. Pendant de nombreuses années encore, les voitures à moteur thermique seront préférées parce qu'un modèle électrique est tout simplement trop cher. Mais ces voitures thermiques, nous ne voulons plus les voir circuler dans nos villes dans un avenir proche. De nombreuses voitures n'auront donc pas encore atteint leur durée de vie normale et deviendront virtuellement inutilisables, perdant ainsi toute valeur. Il s'agit d'une forme d'obsolescence programmée ou, du moins, de perte de la jouissance normale. Cataloguer une voiture comme « inutilisable » avant qu'elle n'ait atteint sa durée de vie attendue de plus de 17 ans en moyenne est un non-sens tant environnemental qu'économique. C'est pourquoi Touring recommande vivement de ne pas encore fixer d'échéance à l'utilisation de véhicules à moteur thermique. Certainement pas pour les véhicules qui satisfont aux normes d'émission les plus récentes. L'ambiguïté présente aujourd'hui ne fait qu'encourager l'obsolescence du parc automobile, ce qui n'est certainement pas favorable à la qualité de l'air.



## EN RÉSUMÉ

INTRODUIRE, SUR UNE BASE VOLONTAIRE, UN PROJET PILOTE DE TARIFICATION ROUTIÈRE À GRANDE ÉCHELLE.



ORIENTER SANS AMBIGUÏTÉ LA TAXATION DES VÉHICULES EN FONCTION DE LEURS PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES.



INCITER - AUSSI FISCALEMENT - LA TRANSITION VERS DES VÉHICULES PLUS PROPRES, SURTOUT POUR LES PARTICULIERS.



RÉÉVALUER LE CALENDRIER DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS EN FONCTION DE LEURS COÛTS ET PROFITS ET DES RÉALITÉS ÉCONOMIQUES.



UN VÉHICULE EST UN INVESTISSEMENT IMPORTANT : DONNER À CEUX QUI ACHÈTENT UNE VOITURE NEUVE LA CERTITUDE D'UNE JOUISSANCE À LONG TERME.



AFFECTER UNE PART PLUS IMPORTANTE DES RECETTES FISCALES ISSUES DE LA MOBILITÉ AUX MESURES EN FAVEUR DE SA SÉCURITÉ ET DE SA PÉRENNITÉ.

# UNE CIRCULATION DES VOITURES, MOTOS ET POIDS LOURDS TOURNÉE VERS L'AVENIR

**L**e plus grand défi technologique auquel est confrontée la mobilité automobile est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une nouvelle amélioration de la qualité de l'air reste aussi nécessaire. C'est pourquoi l'Europe souhaite supprimer progressivement le moteur thermique d'ici au milieu de la prochaine décennie. La Flandre propose même une interdiction à partir de 2029, bien que ce calendrier témoigne d'une vision peu réaliste.

## TOURING DEMANDE DE FACILITER LA MOBILITÉ SANS ÉMISSIONS

### ◆ Masterplan véhicules électriques pour les acheteurs particuliers

L'électrification ne s'arrêtera plus. Les constructeurs automobiles investissent des sommes invraisemblables dans l'électrification de leurs produits et plusieurs marques ont déjà annoncé leur date de sortie définitive de l'ère fossile. De leur côté, les entreprises remanient leurs « car polices » à un rythme soutenu afin d'électrifier leur flotte au maximum et d'en assurer le traitement fiscal le plus avantageux. L'acheteur privé ne s'emballe pas et observe. Alors qu'ils sont effectivement désireux de suivre le mouvement, nombreux sont ceux qui sont confrontés à un prix d'achat nettement plus élevé que le budget que l'acheteur moyen est prêt à consacrer à sa voiture. C'est très décourageant et, par conséquent, la confiance dans la conduite électrique et l'envie de franchir le pas s'effritent déjà quelque peu ! Les prix énergétiques élevés, la valse hésitation des politiques sur l'approvisionnement de notre pays en électricité durant les années à venir et l'incertitude quant à la quantité suffisante d'énergie (verte) ne plaident pas en sa faveur. En conséquence, le marché des voitures particulières n'évolue guère en faveur de la conduite électrique. Comme décrit dans la section consacrée à la fiscalité, un masterplan est nécessaire, avec des incitants et des avantages qui rendent la voiture électrique attrayante

quand même pour les citoyens et les ménages. L'arsenal est large : primes, fiscalité automobile avantageuse garantie, déductibilité de l'investissement, tarifs préférentiels pour le stationnement. Et pourquoi pas : la gratuité des abonnements de transports publics par analogie aux actions liées à la restitution d'une plaque d'immatriculation.

### ◆ Miser pleinement sur un réseau de recharge étendu et fiable

Pour le moment, notre pays compte 1 borne de recharge publique ou semi-publique pour 3 voitures électriques. Mais cela ne va pas durer. Le nombre de voitures électriques circulant sur nos routes augmente sous l'impulsion des entreprises et évolue plus rapidement que le réseau de recharge. En outre, l'électrification progressive du transport de marchandises doit également être prise en compte. Celui-ci nécessite une infrastructure de recharge spécifique. Il y a donc du pain sur la planche car la conduite électrique n'est possible qu'avec une batterie chargée et les utilisateurs doivent avoir la certitude de pouvoir trouver de l'électricité partout et à tout moment. Les gestionnaires de réseau doivent disposer des ressources nécessaires pour s'adapter rapidement. À cette fin, les conditions-cadres doivent également être améliorées : politique d'octroi des permis, cadre réglementaire, fiscalité. L'approvisionnement suffisant en électricité décarbonée est naturellement d'une importance essentielle.

### ◆ Meilleure information des consommateurs sur la conduite électrique

Toutes les publicités pour les voitures neuves affichent des informations sur la consommation de carburant et les

SOIT  
DIT EN  
PASSANT

### Soit dit en passant : Si la recharge à domicile est déjà compliquée...

Ceux qui possèdent une voiture électrique se contentent le plus souvent de la recharger à la maison. Il s'agit souvent de l'option la moins chère. Mais tout le monde ne dispose pas d'une allée privée dans laquelle le câble de recharge ne gêne personne. Le câble doit dans ce cas traverser le trottoir. Le code de la route et les règlements communaux ne tiennent pas compte de cette réalité et les politiques visant à leur application sont loin d'être uniformes. Ici, c'est toléré, là c'est sanctionné par une amende. Dans une commune, c'est autorisé, moyennant l'utilisation d'un passage ou d'un tapis de câbles, dans d'autres pas. Touring préconise une situation uniforme qui facilite la recharge à domicile sans pour autant compromettre la sécurité et le confort des piétons ou des cyclistes. Il pourrait même être utile, lorsque les entreprises d'utilité publique ouvrent la chaussée, de prévoir immédiatement un passage pour un câble de recharge.

émissions de CO<sub>2</sub>. Pour les voitures électriques, cette mention obligatoire présente peu d'intérêt. Elles affichent toutes zéro émission. Pourtant, la consommation d'énergie varie considérablement d'un véhicule électrique à l'autre. Certains modèles sont économiques, d'autres moins, ce qui fait une différence en termes de bilan écologique et de coûts d'utilisation. Il faut le mentionner plus clairement. La consommation moyenne d'électricité en kWh par 100 km devrait par conséquent être indiquée dans les publicités pour voitures. Ou une comparaison avec d'autres voitures électriques. Ce sont là des moyens appropriés pour inciter les consommateurs à choisir un véhicule moins énergivore et les aider à limiter les coûts d'utilisation.

#### ◆ La voiture électrique à batterie n'est pas la seule piste pour un trafic respectueux de l'environnement

Les partisans de la conduite électrique à batterie se positionnent souvent comme des opposants farouches à d'autres technologies propres telles que l'hydrogène ou les carburants faibles en carbone. Selon Touring, ce n'est pas la bonne bataille à livrer et tous les moyens disponibles doivent être utilisés pour parvenir à la neutralité carbone du trafic dans le meilleur délai possible et au coût le plus faible.

Si l'on ne retient que la conduite électrique à batterie, l'écologisation du parc de 7 millions de véhicules sera subordonnée au renouvellement du parc automobile, plus précisément au remplacement des voitures thermiques par des modèles électriques. En revanche, le mélange de diesel ou d'essence (synthétique) pauvre en carbone a un effet immédiat sur l'ensemble du parc automobile. Même ceux qui ne sont pas en mesure d'acheter une voiture électrique peuvent ainsi adopter une démarche écologique. Nous ne devons pas laisser passer cette chance. Surtout pas maintenant qu'il est clair que les voitures électriques sont encore loin d'être à la portée de tous en termes de prix d'achat, et que la période de transition vers un parc automobile entièrement électrique risque d'être

plus longue qu'initialement prévu. En outre, dès que le marché automobile sera prêt à renoncer à ces carburants faibles en carbone ou décarbonés, d'autres secteurs, tels que l'aviation, le transport maritime et l'industrie, pourront aussi se réjouir de la généralisation de cette technologie, réalisée grâce à l'industrie automobile. L'hydrogène sera le vecteur énergétique de l'avenir, telle est la conviction de nombreux secteurs industriels. La production d'hydrogène vert devrait connaître une expansion impressionnante dans les années à venir, ce qui pourrait également profiter au secteur de la mobilité. Ce serait une erreur capitale de refuser ce développement au transport routier.

#### ◆ La politique de stationnement détermine la viabilité, et moins n'est pas toujours mieux

Ces dernières années, les villes et communes ont renforcé leurs politiques de stationnement. Des tarifs plus élevés, un nombre nettement inférieur de places disponibles, une durée maximale de stationnement plus courte, des règles plus strictes en matière de stationnement des riverains et bien plus encore. Tout cela dans le but de réduire la place de et pour la voiture. Le postulat de départ semble être de rendre l'utilisation d'une voiture difficile et peu attractive. Cette vision est loin de n'avoir que des avantages. S'il est plus difficile de trouver une place de parking, la recherche engendre un trafic plus énervant (avec les émissions inutiles correspondantes) et la tentation est grande de se garer là où ce n'est pas autorisé.

Par conséquent, les mesures initialement destinées à rendre le centre-ville ou le village plus attractif produisent l'effet inverse, entraînant l'exode urbain et la désaffectation des centres. Les entrepreneurs et commerçants locaux protestent donc à juste titre contre une politique qui aspire à compliquer le stationnement. De bonnes possibilités de stationnement, une tarification équitable et des conseils judicieux en matière de stationnement sont essentiels pour conserver ou créer un centre-ville animé et attractif.

◆ **Contrôles ANPR et restrictions d'accès uniquement lorsqu'il n'y a pas d'autre solution**

La reconnaissance des plaques d'immatriculation est aujourd'hui utilisée avec enthousiasme pour restreindre l'accès, contrôler la vitesse ou empêcher le trafic furtif. C'est assez facile et, dans de nombreux cas, cette formule est une source intéressante de revenus pour la commune. Cependant, selon Touring, certaines administrations locales mettent la charrue avant les bœufs. Tout d'abord, sans entraver la fluidité du trafic, l'infrastructure doit être adaptée au comportement souhaité (par exemple, conduite plus lente) ou la cause de l'apparition du trafic furtif doit être rectifiée. En cas d'échec de ces tentatives, c'est alors seulement que des mécanismes de contrôle tels que la reconnaissance des plaques d'immatriculation doivent être envisagés. En effet, ce n'est pas en installant des caméras que l'on améliore la qualité de l'infrastructure routière. Ce qui est totalement inacceptable, c'est la suppression de l'infrastructure de limitation de vitesse dans les zones avec radar tronçon.

Par ailleurs, Touring n'est absolument pas favorable à l'institution de zones accessibles uniquement aux riverains et défend le principe de base d'une accessibilité de principe à tous des infrastructures publiques.

Toutes les mesures disponibles doivent être utilisées pour atteindre la neutralité carbone.



## EN RÉSUMÉ

**METTRE EN PLACE UN MASTERPLAN AVEC DES MESURES INCITANTES POUR RENDRE LA CONDUITE ÉLECTRIQUE PLUS ATTRAYANTE.**



**ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT D'UN RÉSEAU VASTE ET ROBUSTE D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE.**



**ADAPTER AUX VOITURES ÉLECTRIQUES L'INFORMATION POUR LE CONSOMMATEUR SUR LA CONSOMMATION ET LES ÉMISSIONS.**



**EMBRASSER TOUTE TECHNOLOGIE SUSCEPTIBLE DE RENDRE LA FLOTTE PLUS ÉCOLOGIQUE.**



**UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT ÉQUITABLE ET UNE OFFRE SUFFISANTE CONTRIBUENT À DÉTERMINER L'AVENIR DES CENTRES-VILLES ET DES VILLAGES.**

# 5

## CYCLISTES, ADEPTES DE LA TROTTINETTE ET AUTRES DEUX-ROUES

La pratique du vélo est en plein essor dans notre pays. Tant comme sport que, surtout, pour les déplacements quotidiens : faire les courses, aller au travail et même effectuer des livraisons. L'essor des vélos à assistance électrique rend tout cela plus facile et plus confortable et donne un solide coup de pouce aux triporteurs, vélos-cargos, longtails et à tant d'autres variantes amusantes. Cela permet de réduire considérablement les émissions lors de nos déplacements et de moins occuper l'espace public. Touring soutient d'ailleurs cette évolution grâce à une gamme de services d'assistance et d'entretien spécifiquement destinés aux cyclistes. Avec plus de 70 000 cyclistes qui peuvent bénéficier de notre assistance, Touring se fait également leur interprète et le défenseur de leurs intérêts.

Le développement en Belgique d'une forte culture du vélo expose néanmoins notre système de mobilité à des défis. À tel point que les choix que nous faisons aujourd'hui détermineront si, par exemple, nous atteindrons nos objectifs en matière de sécurité routière. Dans le chapitre consacré à l'infrastructure routière, nous avons déjà évoqué la nécessité de disposer d'infrastructures cyclables de qualité et nous avons préconisé, entre autres, l'uniformisation des infrastructures cyclables, l'ouverture de bandes réservées aux bus et la mesure de l'efficacité de l'aménagement routier, car les cyclistes veulent aussi pouvoir circuler sans perte de temps.

EN OUTRE, TOURING  
ENTREVOIT UN AVENIR  
PROMETTEUR POUR LES  
« MOYENS DE TRANSPORT  
DOUX » DANS LES  
CONDITIONS SUIVANTES

◆ **Sensibiliser et informer sur les équipements de sécurité et sur la connaissance et le respect du code de la route**

Les autres usagers de la route ont la responsabilité d'être particulièrement attentifs aux usagers de la route dits actifs ou doux. De leur côté, les cyclistes peuvent eux aussi limiter le risque d'accident en veillant à leur visibilité et en respectant les règles du code de la route pour prendre part à la circulation. C'est pourquoi Touring préconise des efforts soutenus pour promouvoir le casque de vélo et les vêtements voyants. Mais, pour nous, une obligation ne s'impose pas pour autant.

Nous devons également rester attentifs à la connaissance du code de la route (complexe). De plus en plus de personnes ne passent jamais leur permis et n'ont peut-être pas non plus acquis une grande connaissance du code de la route à l'école. Ou alors, c'était il y a très longtemps. Pourtant, ils participent à la circulation, souvent avec une assistance électrique et donc à une bonne vitesse. Cela risque de poser problème. Touring considère que l'industrie du vélo a un rôle à jouer sur ce plan pour informer tous ceux qui achètent un vélo des principales règles du code de la route et des réflexes de sécurité.

◆ **S'attaquer au problème des trottinettes**

Oui, les trottinettes sont pratiques, mais elles entraînent aussi beaucoup de désagréments et de nuisances. De plus, avec leurs petites roues et leur stabilité limitée, ces moyens de transport sont risqués. Alors que le nombre d'accidents, parfois dramatiques recensés est en augmentation, le nombre d'accidents non recensés est probablement sous-estimé. Touring estime que la vitesse maximale de ce type d'engin de locomotion doit être immédiatement ramenée à 18 km/h. C'était d'ailleurs la règle jusqu'en mai 2019.

Dans les zones piétonnes, la limite de vitesse doit être réduite au moins de moitié, cela va sans dire. En outre, le nombre de trottinettes doit être limité et nous encourageons les administrations locales, si elles veulent néanmoins proposer des trottinettes électriques, à ne traiter qu'avec des entreprises qui appliquent des politiques strictes en matière de sécurité et de développement durable. Le stationnement des trottinettes reste également un point d'attention, des zones de dépôt spécifiques étant privilégiées. Le trottoir ne peut devenir une jungle et doit offrir aux piétons tout le confort et la sécurité nécessaires, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

#### ◆ Contrôle de la conformité des vélos et engins de locomotion électriques

Il est surprenant de se faire dépasser par une trottinette électrique, voire un gyroroue alors que l'on roule à vive allure sur un speed pedelec. Et il suffit d'être attentif pour remarquer des situations qui enfreignent les règles : des trottinettes avec une selle, des vélos électriques qui ne nécessitent pas de pédaler, des vélos (de sport) qui bénéficient manifestement d'une assistance supérieure aux 25 km/h max. Et la liste est longue. Certains de ces appareils sont par ailleurs de fabrication douteuse et ne répondent pas aux critères de construction et de sécurité. C'est un aspect tout aussi grave : des problèmes juridiques et d'assurance risquent de se poser en cas d'accident. Peut-être certains consommateurs sont-ils tout simplement mal informés ou sensibilisés. Mais si nous voulons jouer la carte de la sécurité, ces véhicules non conformes devraient tout simplement être retirés de la circulation.

Un nombre croissant d'usagers de la route n'obtiennent jamais le permis de conduire. C'est un problème qui se profile à l'horizon.

#### ◆ Un plan infallible contre le vol de vélos

Un bon vélo coûte de l'argent, un très beau vélo coûte même beaucoup d'argent. Et comme les vélos, contrairement aux voitures, ne sont pas soumis à l'obligation d'enregistrement et d'immatriculation, les vélos volés sont faciles à revendre. Le vol de vélos est donc devenu un véritable fléau. Touring plaide en faveur d'un système central d'enregistrement des vélos, mais rappelle également l'adage « c'est l'occasion qui fait le larron ». Or, cette occasion est déjà bien moins présente lorsque les parkings à vélos sont exposés à un contrôle social et lorsqu'un bon éclairage, voire une vidéosurveillance, sont assurés. Par conséquent, toute politique visant à promouvoir l'usage du vélo doit veiller à prévoir des parkings sûrs pour les vélos, sous toutes leurs formes.

SOIT  
DIT EN  
PASSANT

#### Garantir la durabilité des vélos électriques

Des études internationales auxquelles Touring a participé soulignent la durée de vie limitée des batteries des vélos électriques. Souvent, après 3 ou 4 ans, ils offrent à peine une capacité suffisante pour pouvoir profiter pleinement de ce beau véhicule. Le remplacement de la batterie est non seulement très coûteux, mais, dans de nombreux cas, le type spécifique de batterie n'est tout bonnement plus disponible après quelques années. Le « reconditionnement » de la batterie n'est pas toujours une solution non plus, car la communication avec la commande du moteur peut être perturbée et même entraîner un risque plus élevé d'incendie. D'ailleurs, de nombreux fabricants déconseillent fortement de (faire) remplacer les éléments de batterie défectueux. Il est vrai que l'Europe étudie une proposition visant à garantir le droit à la réparation pendant les 10 ans suivant l'achat pour certains biens de consommation. Touring attend que nos gouvernements soutiennent ce plan et qu'un cycliste ait la garantie que, même après la fin de la période de garantie ou après la commercialisation d'un produit, toutes les pièces de rechange ou des pièces de remplacement équivalentes et compatibles restent disponibles pendant une période prolongée. C'est le cas dans le secteur automobile depuis des temps immémoriaux ; cela devrait être possible aussi dans le secteur du vélo.

◆ **Un bon éclairage du vélo est une évidence**

Plus d'un tiers des jeunes se rendent à l'école à vélo sans éclairage, selon un sondage réalisé récemment par le Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Les observations de Touring donnent des résultats similaires. D'autres cyclistes aussi circulent trop souvent sans éclairage ou avec un éclairage tout à fait insuffisant. Lorsqu'il fait sombre, noir ou humide, être vu est pourtant d'une importance vitale. Au sens propre.

De plus, il n'y a guère d'excuse pour conduire sans un éclairage adéquat. L'époque des fils détachés et des alternateurs qui patinent est révolue depuis longtemps. Pour quelques dizaines d'euros, vous pouvez acheter un kit d'éclairage décent qui se retire en un clin d'œil. Et grâce à la technologie LED actuelle, il n'est même pas nécessaire de le recharger ou de changer les piles très souvent.

Outre la grande responsabilité des parents, qui sont sûrement censés veiller à ce que le vélo de leur enfant soit en ordre, les écoles elles-mêmes peuvent éventuellement apporter leur soutien.



## EN RÉSUMÉ

**SENSIBILISER ET INFORMER SUR LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ POUR LES CYCLISTES ET ADEPTES DE LA TROTINETTE.**



**MÊME LES PERSONNES QUI NE SONT PAS TENUES D'AVOIR UN PERMIS DE CONDUIRE DOIVENT CONNAÎTRE ET RESPECTER LES RÈGLES ESSENTIELLES DU CODE DE LA ROUTE.**



**LIMITER LA VITESSE ET LES NUISANCES DES TROTINETTES PARTAGÉES.**



**DANS L'INTÉRÊT DE L'UTILISATEUR, VÉRIFIER LA CONFORMITÉ DES VÉLOS ET AUTRES ÉQUIPEMENTS DE LOCOMOTION.**



**LUTTER CONTRE LE FLÉAU DU VOL DE VÉLOS GRÂCE À DES PARKINGS SÉCURISÉS ET À UN REGISTRE CENTRAL D'ENREGISTREMENT.**



**LA PRÉSENCE D'UN BON ÉCLAIRAGE SUR LE VÉLO DOIT ÊTRE ENCOURAGÉE, SURTOUT CHEZ LES JEUNES.**





**PLUS  
D'INFO ?**

Vous avez des questions concernant ce mémorandum ? Vous souhaitez avoir un échange avec Touring sur notre point de vue ? N'hésitez pas à contacter nos spécialistes.

**JOOST KAESEMANS**  
Directeur Public Affairs &  
Public Policy  
0476 26 07 95

**DANNY SMAGGHE**  
Manager Corporate  
Communications  
0476 54 21 42

**LORENZO STEFANI**  
Public Relations Manager  
0475 61 33 19



Ce mémorandum décrit les mesures les plus urgentes, les plus efficaces et nécessaires aux différents niveaux politiques pour rendre la circulation plus fluide, plus sûre et plus propre pour tous, quel que soit le mode de transport choisi.