



Le Moniteur de la Mobilité - De Mobiliteitsgids



N° - Nr 2003/03

novembre/ november 2003

Sommaire Inhoudsopgave

Voor een leefbaardere Stad...	1
Pour une Ville plus conviviale...	2
« Car sharing » ou voiture partagée	3
Studiedag parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Deel 3)	4
L'évaluation du deuxième dimanche sans voiture	6
L'agenda de la mobilité	9
L'Observatoire du vélo	10
Le Carnet d'adresses	12
Van wegcode naar straatcode	13
Le Parquet se livre !	16
La Direction des Voiries	18



VOOR EEN LEEFBAARDERE STAD ...

Op 15 september jongstleden legde Pascal Smet de eed af als Brussels Staatssecretaris voor Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp. De kersverse staatssecretaris borrelt van energie en heeft veel plannen voor Brussel, de stad waar hij 7 jaar geleden kwam wonen, die hij goed kent en waar hij van houdt.

Maar hij vindt dat Brussel veel beter kan en wil daar ook echt iets aan doen.

“Brussel mist ambitie. Dat wordt zo duidelijk wanneer je in deze stad rondloopt. Politici moeten in Brussel durven dromen voor de stad én haar mensen. Ongeacht waar zij vandaan komen. We moeten ons niet bezig houden met de politici en hun instellingen waar geen kat haar weg nog vindt. We moeten daarentegen bezig zijn met de stad weer leefbaarder te maken: groener, properder en veiliger. Dat is wat de Brusselaar verwacht. Dromen alleen is echter niet voldoende. Politici moeten plannen maken en uitvoeren. Daarvoor zijn we er. Ik ben niet tevreden met zes op tien. Brussel verdient beter.”, aldus de staatssecretaris, die in de komende maanden zijn steentje zal bijdragen tot de verbetering

stoelgebruikers en kinderwagens. Het illegaal parkeren moet integendeel streng aangepakt worden, met zeer dure boetes en eventueel zelfs de invoering van de wielklem zoals nu in Nederland al gebruikelijk is.

Nog voor het einde van deze legislatuur zal hij aan de regering twee wetteksten, de Mobiliteitsordonnantie en de Parkeerordonnantie, voorstellen. De Mobiliteitsordonnantie zal onder meer het Irisplan kracht van wet verlenen. De Parkeerordonnantie moet vooral ambitieus, innovatief en doeltreffend zijn. Naast een hiërarchisering van de parkeerinfrastructuur, zal deze ordonnantie ook de diverse types van parkeerbeheer, en vooral het toezicht erop vastleggen, alsook de diverse tarifieringen.

Een ander concreet plan dat hij de komende maanden wil realiseren is de invoering van een sneltram van het centrum naar het AZ van de VUB Jette en de naburige wijk in ontwikkeling. De verlenging van metrolijn 1A is technisch zeer moeilijk en bijgevolg zeer kostelijk en zou geen wezenlijke tijdswinst opleveren in vergelijking met de tramlijn.

van de stad.

Pascal Smet neemt zijn bevoegdheid Mobiliteit zeer ter harte. De staatssecretaris streeft naar een aangenamere stad met minder autoverkeer en sterk autoluwe zones in het historisch centrum. Niet dat hij de auto volledig wil bannen, maar hij mag het straatbeeld niet meer overheersen. Taxi's, bewoners en laad- en losvervoer moeten natuurlijk wel nog toegang krijgen tot deze autoluwe zones. Waar mogelijk moeten de straten genivelleerd worden met de trottoirs, zodat het aangename fiets- en wandelzones worden. De huidige trend om paaltjes te plaatsen tegen het wild parkeren vindt hij dus geen oplossing: de trottoirs worden hierdoor te smal en zelfs gevaarlijk voor rol-



« We moeten daarentegen bezig zijn met de stad weer leefbaarder te maken: groener, properder en veiliger »

Voor de staatssecretaris dringt een algemene mentaliteitsverandering over mobiliteit zich op, zodat er plaats vrijkomt voor frisse ideeën. Zo hebben bedrijven bijvoorbeeld veel parkeerplaatsen die enkel overdag gebruikt worden, waarom deze niet 's nachts openstellen voor omwoners? Voor snelheidscontroles kunnen de 341 camera's — die momenteel de luchtvervuiling en de verkeersvluchtigheid meten — ingeschakeld worden, op voorwaarde dat deze aangepast en geijkt worden voor deze controles.

Pascal Smet pleit ook voor veel meer groen in de stad, zowel op bestaande pleinen die vooral uit steen bestaan (Poelaertplein, Stefaniaplein...), als in zones die nu voornamelijk 'minisnelwegen' zijn (Anspach- en Lemonnierlaan), of op plaatsen die nog beter kunnen (Sint-Gillis Voorplein, Sint-Katelijneplein...). Tegelijk wil hij de aangename plekken van de verschillende gemeenten met elkaar verbinden door gebruiksvriendelijke, groene wandel- en fietscorridors - een beetje zoals de Ramblas in Barcelona.

Een ding staat vast: deze jonge 'nieuwe Brusselaar' zal zeker nog van zich laten horen met verfrissende projecten voor de metropool.

Contact: Christine Leonard,
cleonard@smet.irisnet.be

POUR UNE VILLE PLUS CONVIVIALE...

Le 15 septembre dernier, Pascal Smet a prêté serment comme Secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction Publique, de la Lutte contre l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente. Ce tout nouveau Secrétaire d'État déborde d'énergie et a un tas de projets pour Bruxelles, la ville qui l'a accueilli il y a 7 ans, qu'il connaît bien et qu'il aime.

Mais il trouve que Bruxelles pourrait faire mieux et veut vraiment y faire quelque chose.

"Bruxelles manque d'ambition. Ca se voit quand on se ballade dans la ville. A Bruxelles, les politiciens doivent oser rêver pour la ville et ses habitants, quelle que soit leur origine. Nous ne devons pas nous occuper des politiciens et de leurs institutions, un labyrinthe dans lequel plus personne ne se retrouve. Nous devrions plutôt nous atteler à rendre la ville plus vivable: plus verte, plus propre et plus sûre. C'est ce que le Bruxellois attend. Rêver n'est cependant pas suffisant. Les politiciens doivent élaborer des projets et les mettre en œuvre. Ca, c'est notre réelle mission. Je ne me contente pas d'un six sur dix. Bruxelles mérite mieux." Voilà les paroles du Secrétaire d'État, qui contribuera dorénavant à l'amélioration de la ville.

Pascal Smet prend sa compétence « Mobilité » très à cœur. Il veut une ville plus vivable, avec moins de circulation et des zones à circulation restreinte dans le centre historique. Il ne veut pas complètement fermer la ville à la voiture, mais cette dernière ne peut plus dominer l'espace. Les taxis, les habitants et les livraisons doivent évidemment continuer à avoir accès à ces zones à circulation restreinte. Aux endroits où c'est possible, les rues doivent être nivelées par rapport aux trottoirs, pour en faire des zones agréables pour piétons et cyclistes. La tendance actuelle qui consiste à placer des potelets pour lutter contre le stationnement sauvage n'est donc pas une solution: les trottoirs deviennent trop étroits



Pascal Smet plaide aussi pour plus de verdure dans la ville dans les zones qui sont utilisées comme des "mini-autoroutes"

tationnement sauvage n'est donc pas une solution: les trottoirs deviennent trop étroits

et même dangereux pour les chaises roulantes et les landaus. Le stationnement illégal par contre doit être sanctionné sévèrement, par des amendes très élevées et éventuellement même l'introduction du sabot, comme aux Pays-Bas. Avant la fin de cette législature, il soumettra par ailleurs au Gouvernement deux textes légaux: l'ordonnance Mobilité et l'ordonnance Stationnement. La première donnera entre autres force de loi au Plan Iris, tandis que la seconde devra, elle, surtout être ambitieuse, innovante et efficace. Outre la hiérarchisation de l'infrastructure du stationnement, cette ordonnance Stationnement fixera également les différents types de gestion du stationnement, et surtout déterminera les moyens de contrôle, ainsi que les diverses tarifications.

Un autre plan concret qu'il souhaite réaliser au cours des mois à venir,

consiste en l'introduction d'un tram rapide du centre vers l'AZ-VUB à Jette et le quartier avoisinant en plein développement. La prolongation de la ligne de métro 1A est techniquement très difficile et donc très coûteuse et ne donnerait aucun gain de temps substantiel par rapport au tram.

Pour le Secrétaire d'État, un changement général de mentalité face à la mobilité s'impose, pour qu'une place soit donnée à des idées novatrices. Ainsi, les entreprises disposent par exemple de nombreuses places de parking uniquement occupées en journée. Pourquoi ne pas les ouvrir aux riverains la nuit ? Pour les contrôles de vitesse, les 341 caméras — qui mesurent actuellement la pollution et la fluidité de la circulation — peuvent être utilisées, à condition qu'elles soient adaptées et étalonnées pour ces contrôles.

Pascal Smet plaide aussi pour plus de verdure dans la ville, tant sur les places existantes qui sont recouvertes principalement de pierres (place Poulaert, place Stéphanie, ...) que dans les zones qui sont utilisées comme des "mini-autoroutes" (boulevard Anspach, boulevard Lemonnier, ...) ou sur les places qui pourraient être mieux aménagées (parvis Saint-Gilles, place Sainte-Catherine, ...). En même temps, il veut relier les endroits agréables des différentes communes par des corridors verts de promenade et de cyclisme, à l'instar des Ramblas à Barcelone.

Une chose est sûre: ce jeune "nouveau Bruxellois" fera encore parler de lui, avec ses rafraîchissants projets pour la métropole.

Contact: Christine Leonard,
cleonard@smet.irisnet.be

“CAR-SHARING” OU “VOITURES PARTAGÉES”

PAR PHILIPPE BARETTE (AED)

Le principe

On définit le car-sharing comme étant la mise à la disposition de particuliers ou d'entreprises de véhicules de différents types, répartis en différents points d'un territoire et disponibles, moyennant réservation, 24h/24 et 7j/7. Les voitures sont garées sur des emplacements réservés (stations).

Les usagers du car-sharing partagent donc les frais d'acquisition et d'entretien d'une flotte de véhicules adaptés à différents usages (petite voiture pour les déplacements en ville, véhicule de type "monospace" pour les déplacements en famille, etc.).

Chaque déplacement étant facturé à l'utilisateur, celui-ci a tendance à utiliser raisonnablement la voiture et à opter, lorsque c'est possible, pour d'autres modes de transport comme les transports publics, le vélo ou la marche. Afin d'encourager cette complémentarité, les stations de car-sharing (càd les endroits où les véhicules de car-sharing sont mis à la disposition des clients) sont souvent établies dans des endroits bien desservis par les transports publics et équipés de parkings sûrs pour vélos.

La clientèle visée par le car-sharing comprend, notamment, les ménages qui n'ont pas un besoin constant d'une (seconde) voiture et les personnes pour qui les avantages de posséder une voiture ne font pas le poids face aux inconvénients engendrés (achat, assurances, entretien, stationnement, etc.).

Le car-sharing a ain-

si un effet direct sur la mobilité, et plus particulièrement le stationnement, puisqu'il limite le nombre de voiture, une voiture de car-sharing permettant de remplacer entre 5 et 10 véhicules privés. Etant donné que l'âge des véhicules utilisés ne dépasse jamais quatre ans, le car-sharing a aussi un effet bénéfique sur l'environnement, le parc de véhicules de car-sharing répondant aux dernières normes environnementales en vigueur.

Concrètement

A Bruxelles, Taxistop, la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale sont à la base de l'initiative, commercialisée sous le nom "Cambio". Un service identique existe en région wallonne (Dinant / Liège / Louvain-la-Neuve / Namur) et en Allemagne.

Les premières stations sur le territoire de la région bruxelloise ont été inaugurées le 22 mai 2003. Aujourd'hui, sept stations sont ouvertes (voir carte) :

- Evere, chaussée d'Haecht / Oud Kapellekerk / rue Conscience (station CONSCIENCE)
- Ixelles, place Flagey (station FLAGEY)

- Schaerbeek, place Dailly (station DAILLY)
- St Gilles, place Van Meenen (station HORTA)
- St Gilles, chaussée de Charleroi / rue Tasson (parking Siemens) (station JANSON)
- St Josse, place St Josse (station MADOU)
- St Josse, rue Matheus (station NORD)

D'autres stations sont projetées à court terme : à Bruxelles, place de Brouckère et à Etterbeek, à la station de métro Thieffry. L'objectif est d'arriver à 17 stations réparties dans la Région de Bruxelles-Capitale pour la fin 2005.

Deux à trois véhicules sont disponibles dans chaque station (Opel Corsa, Opel Combo, Opel Astra break, Opel Zafira).

Le car-sharing connaît un grand succès. Bruxelles compte, à ce jour, près de trois cent utilisateurs réguliers (109 en mai, 190 en juin, 223 en juillet, 253 en août et 276 en septembre).

Contact : Philippe Barette (AED)
- pbarette@mrbc.irisnet.be ou **Cambio (Optimobil Bruxelles)**
rue Fossé-aux-loups, 28 — 1000 Bruxelles — Tel : 02/227.93.02. — informations@cambio.be — <http://www.cambio.be>



STUDIEDAG PARKEERBELEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (Deel 3)

In de Mobiliteitsgids 2003/02 van september 2003 gaven we een tweede verslag van de studiedag over de mogelijke structuren van parkeerbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die door onze vereniging, samen met het Kabinet van Staatssecretaris Robert DELATHOUWER, op 17 december 2001 werd georganiseerd.

In dit nummer geven we de referaten weer van het laatste deel van de namiddag, de eindconclusies door de toenmalige Staatssecretaris DELATHOUWER, Minister CHABERT en de toenmalige Minister-President F.-X. de DONNEA.

Les principes développés ci-dessous restent tout à fait d'actualité. Certaines mesures sont d'ailleurs en cours de mise en œuvre.

BESLUIT VAN DE STUDIEDAG

Par Robert DELATHOUWER

Réunis ce 17 décembre, les responsables du stationnement des communes bruxelloises ont réfléchi à la gestion du stationnement dans la Région, aux diverses structures possibles et à ses divers aspects. Ils ont conçu le difficile exercice de concilier la nécessité d'un ancrage local qui intègre les dimensions économiques, sociale, urbanistique et environnementale, avec celle d'un ancrage supra local qui intègre la concertation entre autorités locales et le respect des objectifs régionaux de la politique de la mobilité.

Il faut tout d'abord noter que des structures novatrices et dynamiques commencent (Etterbeek, Auderghem,...) à fleurir sur le pavé régional. Dans notre réflexion axée sur une meilleure cohérence régionale, la suppression des effets de bord aux frontières communales, et les économies d'échelle, il importe certainement de ne pas enrayer les mutations communales en cours.

Les réflexions qui suivent s'inscrivent dans un cadre qui ne se veut aucunement dirigiste, dans lequel les communes s'inscrivent sur base volontaire, en respectant leur autonomie mais en ayant à l'esprit la double nature (communale et régionale) du stationnement.

1. C'est pourquoi nous pouvons tirer comme première conclusion d'approfondir les avantages/inconvénients et la faisabilité administrative de la création d'une société intercommunale de gestion du stationnement. Il s'agit de mettre en commun certaines ressources, d'atteindre une efficacité plus grande et une professionnalisation dans le traitement de certaines fonctions, de créer une structure de concertation qui soit plus active que les mécanismes existants, tout en gardant la maîtrise publique sur le stationnement.
2. Les statuts doivent préciser un droit de regard de chaque commune sur la politique menée par cette intercommunale et sur ses conséquences locales. La faiblesse légale des intercommunales à cet égard doit être compensée dans ses statuts. La portée décisionnelle des organes de l'intercommunale doit être en revanche précisée.
3. L'intercommunale doit intégrer la nécessité de réaménager l'espace public dans un sens de requalification. Dans ce contexte, cet organe devrait être habilité à envisager la suppression ou la réservation d'emplacements en voirie, à compenser par un développement, chaque fois que c'est nécessaire, des possibilités de parkings hors voirie. Ce développement doit être suffi-

sant pour rencontrer les besoins chaque fois que ceux-ci ne peuvent être satisfaits par le développement des transports en commun et la promotion des modes faibles, et pour peser significativement sur l'offre des parkings publics. Les relations de l'intercommunale avec les communes participantes, avec la Région et avec les gestionnaires de parking publics doivent être pensées en ce sens.

4. L'intercommunale, dont la forme pourrait être suggérée par le pouvoir de recommandation de la Région, issu de la loi du 26/7/71 sur les agglomérations, pourrait être constituée progressivement par les communes les plus dynamiques à cet égard, en particulier celles qui se seraient liées à la Région via les conventions de Mobilité. L'organe de coordination comprendrait une structure faitière mixte région/communes de type convention cadre de Mobilité ou accord de coopération, pour régler les aspects stratégiques. Cette structure qui reprend de fait les autorités politiques qui ont la compétence du stationnement se lierait par contrat de gestion avec l'intercommunale qui serait chargée des aspects tactiques et opérationnels (parallèle avec la STIB au niveau régional).
5. Les participants réaffirment la nécessité d'un contrôle assidu de la matière, équilibré entre stationnement payant et non payant, de manière à éviter le report des infractions d'un régime à l'autre. Ils recommandent pour cela de modifier le Code de la Route pour permettre aux agents de la société de gestion du stationnement (par exemple, steward assermenté) de constater l'ensemble des infractions au stationnement. Ceci est dû au manque de moyens et à la diversité des missions à remplir par les zones de police.
6. Vu le manque de moyens du parquet, ils proposent de dépenaliser le stationnement payant et certaines infractions mineures du stationnement, ou à tout le moins de prévoir un traitement administratif des infractions. Ce système doit être complété par une ristourne significative aux communes du produit de ces amendes. S'il échète, il convient de mettre au point un système praticable d'amendes administratives qui permette aux communes d'en récupérer intégralement le produit.
7. Il est nécessaire d'étudier soigneusement le mécanisme de financement de la structure, tout autant que l'affectation de ses recettes. Celles-ci doivent pouvoir alimenter des initiatives régionales autant

« La base de données est centrale en cette matière. Il faut donner aux communes les moyens d'y participer. Cette participation couvre l'usage des données, mais aussi l'obligation de les entretenir »

que communales, touchant à la politique de la mobilité. Côté recettes, il faut étudier un mécanisme permettant d'affecter à la structure le produit du stationnement payant autant que des amendes du stationnement non payant.

8. Des études pour permettre le pilotage de la gestion du stationnement sont absolument nécessaires, et devraient être conduites par un organisme indépendant. Ceci pourrait être fait dans le cadre d'un observatoire du stationnement, chargé de collecter, traiter et diffuser ces informations, de développer la base de données, d'apporter aux communes tout appui d'ordre intellectuel dont elles auraient besoin. Cet observatoire serait aussi chargé d'organiser ou de participer aux concertations nécessaires.
9. La base de données est centrale en cette matière. Il faut donner aux communes le moyen d'y participer (équipements informatiques, formation). Cette participation couvre l'usage des données, mais aussi l'obligation de les entretenir. Droits et devoirs de chacun devraient être intégrés dans le cadre de conventions de mobilité qui viendraient compléter le soutien donné par la Région à la mise on place du système.
10. En conformité avec le plan IRIS, un travail parallèle dans le chef de la Région sur la mobilité alternative (transports collectifs et modes faibles) est absolument indispensable, pour appuyer la restructuration du stationnement menée depuis le niveau local. Il en va de même pour la révision modulée des normes urbanistiques touchant aux parkings dans les bureaux. Le projet de PRD prévoit à cet égard les prescriptions idoines en matière de permis d'urbanisme, de permis d'environnement et de plans de transport d'entreprise.

En variante, par rapport à cette solution de référence, la faisabilité d'une régie d'agglomération continuera à être examinée au niveau juridique et administratif et sur le plan de l'opportunité technique et politique.

Par Jos CHABERT

Dames en heren,

In eerste instantie wil ik u danken voor uw deelname aan deze studiedag.

Vooral echter wil ik uw positieve inbreng onderstrepen. Het parkeerbeleid is geen eenvoudige materie.

Tijdens de voorbije jaren werden er in het kader van de "Dialoog Parkeren" een aantal contacten georganiseerd, omdat iedereen het er wel over eens is dat een gecoördineerde aanpak, op de maat van een stadsgewest, zich opdringt. Deze nood aan een gecoördineerde aanpak staat trouwens ook formeel vermeld in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan.

De politiehervorming heeft deze gedachtenwisseling in een stroomversnelling gebracht, omdat de verschillende lokale besturen plots geconfronteerd werden met een fundamentele herschikking binnen hun personeelsbestand. Deze herschikking gaat heel ver, vermits zij de wijze waarop het toezicht werd uitgevoerd, helemaal in vraag stelt. Ook de op til zijnde wijzigingen inzake de indeling van de overtredingen, noopt ons tot een fundamenteel herdenken van de aanpak van de parkeerovertredingen.

Tijdens deze dag is een heel scala van mogelijkheden inzake parkeerbeleid de revue gepasseerd.

Uit de discussies is naar voor gekomen dat het louter gemeentelijk model niet echt aangepast is aan het nieuwe landschap. Ook is gebleken dat de nood aan een coherent en gestructureerd beleid dat de gemeentegrenzen overstijgt, de beste kansen biedt om tot een leesbaar geheel te komen.

Het is echter ook duidelijk geworden dat een bovengemeentelijk beleid op een correcte manier moet kunnen opgebouwd worden, in nauwe samenwerking met de lokale besturen. Deze redenering ligt volledig in het verlengde van de bepalingen van het GewOp, dat ook reeds melding maakt van een supra-gemeentelijk orgaan.

Op welke wijze dit nu formeel dient te gebeuren, dient nu verder uitgediept te worden.

Belangrijkste is dat er een consensus is over het feit dat we dit gezamenlijk moeten aanpakken. We moeten nu de tijd nemen om samen na te denken over de vorm die deze samenwerking kan aannemen, en de wijze waarop we deze vorm gestalte kunnen geven.

Ondertussen is het echter belangrijk dat de weggebruikers de boodschap krijgen dat een fout parkeergedrag niet kan toegelaten worden. Binnen minder dan 2 weken nemen de nieuwe politiezones de taken over van de 19 gemeentepolitities.

Sommigen kunnen misschien denken dat dit oude wijn in nieuwe vaten is. Ik denk dat dit maar ten dele waar

« Uit de discussies is naar voor gekomen dat het louter gemeentelijk model niet echt aangepast is aan het nieuwe landschap »

is, en dat het belangrijk is om vanaf de start de correcte boodschap te brengen. Ik heb dan ook besloten de 6 korpschefs van de politiezones van ons Gewest uit te nodigen voor een gedachtenwisseling, om na te gaan op welke wijze zij de uitbouw van een coherent parkeer- en mobiliteitsbeleid voor ons Gewest zien, en op welke wijze het Gewest hier aan kan meewerken.

Par F.-X. de DONNEA

1. La mobilité et le stationnement préoccupent la population et les pouvoirs publics pour des raisons, notamment, de viabilité économique de la Région et de sauvegarde de la qualité de vie des habitants.

Il est donc impératif de trouver un équilibre entre la nécessité de maintenir l'accessibilité aux différentes fonctions de la ville, en évitant entre autres les délocalisations d'entreprises, et l'obligation de maîtriser la congestion et les nuisances qu'elle entraîne.

2. Le PRD présente un chapitre volontariste relatif à la mobilité dont la concrétisation doit être progressive (une réduction de 20 % du trafic routier est escomptée pour l'horizon 2010).

3. En matière de politique de stationnement, plusieurs actions doivent être menées en concertation avec les communes et les zones de police pour affiner les outils réglementaires existants, étudier de nouveaux investissements, renforcer la tarification dans le sens d'une tarification progressive, harmoniser les moyens de paiement, mettre en place une structure de coordination et de gestion du stationnement, améliorer le contrôle, la répression et la perception des taxes et redevances.

4. La réussite de la politique de mobilité et de transport passe en outre par l'implication et la responsabilisation de la Région et de ses partenaires. Ainsi, parallèlement à la mise sur pied d'une structure de gestion (intercommunale ou régie d'agglomération), il est nécessaire de réfléchir sur le pouvoir de recommandation de l'Agglomération issu de la loi de 1971, sur la pression que la Région pourrait exercer, via son pouvoir de tutelle, sur une éventuelle intercommunale du stationnement (convention Région-Intercommunale), ... En outre des instruments tels que les contrats de mobilité, les contrats d'axe, les plans communaux de développement doivent être soutenus et/ou améliorés.

5. En matière de stationnement hors voirie, la circulaire De Saeger de 1970 doit être révisée.

6. Il convient de lutter en priorité contre le stationnement illégal avant de s'attaquer au nombre de place légales.

Contact : Erik Calen (Cellule Mobilité - AVCB, mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be)

L'ÉVALUATION DU DEUXIÈME DIMANCHE SANS VOITURE

Par Michel DOYEN (AED)

“ La Vélo-cité ”, “ Une ville qui change d'air au propre comme au figuré ”, “ Bruxelles ose une vraie journée sans voiture ”, “ Un fameux coup d'accélérateur ”, ces titres, et bien d'autres encore, nous les avons tous lus lors de la première édition du dimanche sans voiture en 2002.

L'enquête réalisée suite à ce premier dimanche sans voiture a montré que le renouvellement de cette opération est souhaité par 80 % de la population. Les autorités régionales et communales étaient, bien entendu, attendues au tournant pour cette année.

Comment la population allait-elle réagir face au renouvellement d'une opération dont on pouvait penser qu'elle a paru sympathique à une majorité de citoyens en tant qu'événement ponctuel et unique avant de reprendre les “ bonnes ” habitudes ?

1. Réalisation de l'enquête

L'enquête réalisée au lendemain du dimanche sans voiture vise à mesurer l'impact de l'opération auprès de la population bruxelloise. Sans vouloir entrer dans les détails, l'enquête a été réalisée sur la base suivante :

1. *Sondage par téléphone de façon à obtenir 1 000 enquêtes valides ;*

2. *Critères de représentativité :*

- langue : 85% francophones et 15% néerlandophones ;

- âge : 18 à 30 ans (20%)

31 à 44 ans (30%)

45 à 60 ans (22%)

60 ans et plus (28%)

- sexe : 46% masculin et 54% féminin ;

- communes : échantillon proportionnel à la population de chacune des 19 communes composant la Région de Bruxelles-Capitale ;

La marge d'erreur est de 2,7 %.

Le site web de l'Association trace la route...

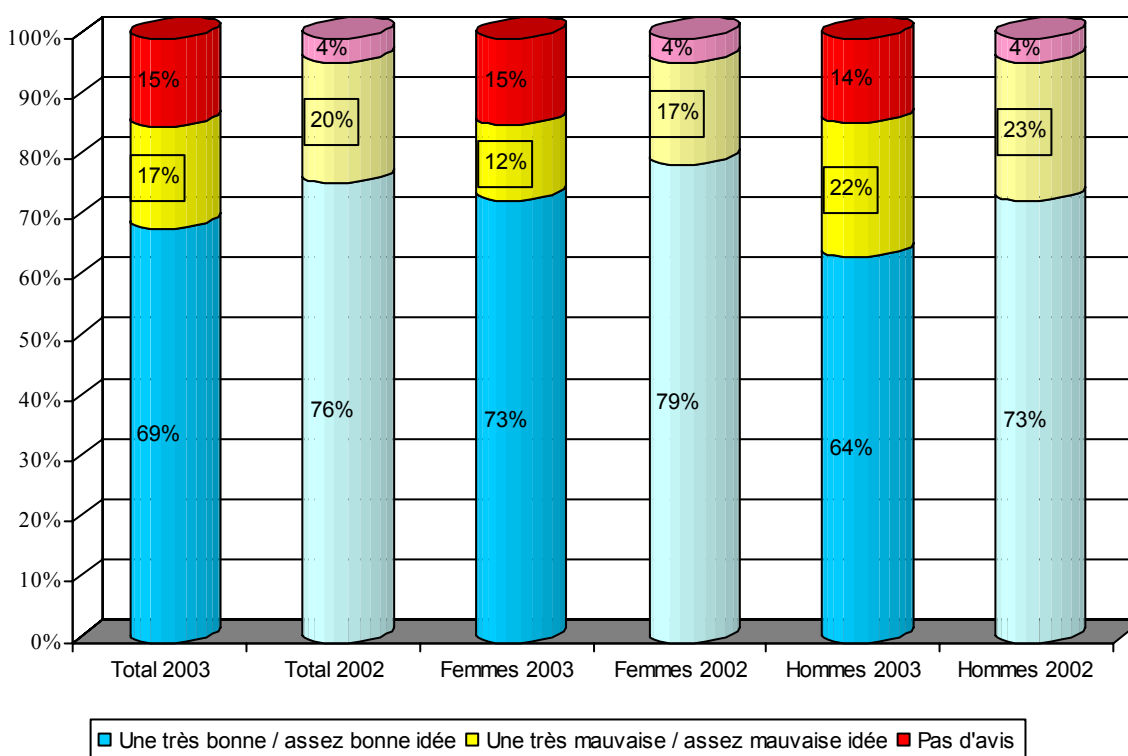
Avec le soutien du Cabinet du Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité et de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements, l'Association de la Ville et des Communes a complètement relooké son site web. Qu'on se le dise, le site offre aujourd'hui une très large place à la mobilité ! Voyez plutôt. Outre la présentation des services offerts par notre Association au travers du dialogue Parquet et de l'Observatoire du Stationnement, vous pourrez trouver on-line les versions coordonnées de la loi de base, du Code de la Route, du Code du gestionnaire, ainsi que l'ensemble de la législation relative aux infrastructures, à la carte riverain ou encore aux surveillants habilités. Par ailleurs, vous pourrez également avoir accès à toutes les études réalisées par l'Association, ainsi qu'aux PV des réunions du Dialogue Parquet. Enfin, une section spéciale est consacrée aux Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale. Bref, que des bonnes choses ! et tout ça, tout à vous, sur www.avcb-vsgeb.be.

Vous avez un commentaire concernant le site, des suggestions, des critiques ? N'hésitez pas à nous en faire part à l'adresse habituelle : mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be.

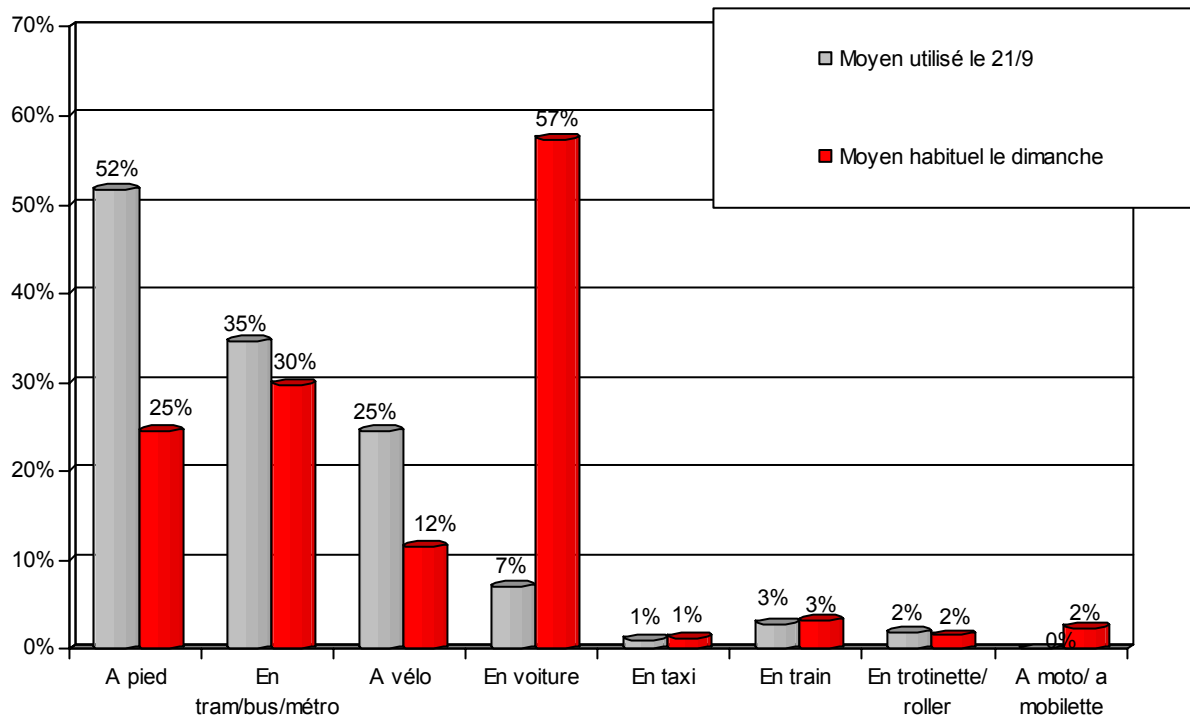
2. Résultats de l'enquête

Nous ne passerons pas en revue toutes les questions posées pour les besoins de l'enquête, mais il nous semble intéressant de s'attarder sur quelques données qui doivent nous inciter à réfléchir pour les opérations futures.

- 2.1. Les chiffres montrent clairement que le pourcentage de la population n'étant pas informé de la journée sans voiture est non seulement réduit (5,1%), mais est également en diminution par rapport à 2002 (- 3,7%) ;
- 2.2. Il se confirme que les sources principales d'information sont dans l'ordre, la télévision, la presse écrite et la radio ;
- 2.3. 61 % de la population estime avoir reçu une information complète et 79% estime avoir été informé à temps ;
- 2.4. 69 % des personnes exprime une opinion favorable à l'égard de la journée sans voiture contre 76 % en 2002. Toutefois le nombre de personnes exprimant une opinion négative reste stable par rapport à 2002. Le nombre de personnes sans avis a, par contre, triplé. On constate, en outre, que la population de 18 à 44 ans est la plus positive et que les femmes sont en général plus positives à l'égard de la journée que les hommes.



- 2.5. 75% est favorable au renouvellement de l'opération au moins une fois par an. Si on y ajoute les indifférents, on obtient 86% qui acceptent l'opération au moins une fois l'an.
- 2.6. 67% de la population est pour le renouvellement de l'opération un dimanche ou un jour férié. Si on y ajoute le nombre de personnes indifférentes (" cela m'est égal ") on obtient alors une grande majorité des Bruxellois, soit 83%, qui accepte le renouvellement de l'opération un dimanche ou un jour férié.
- 2.7. 42% des personnes pense que cette journée peut amorcer une modification des habitudes. Ce chiffre est en diminution par rapport à 2002 dans toutes les catégories d'âge.
- 2.8. La promenade est la plus citée (35%) parmi les activités exercées ce dimanche 21, bien avant les excursions à vélo/roller (16,7%), la journée du patrimoine (13%) et les fêtes de quartier (11%).
- 2.9. La voiture est le moyen de transport le plus utilisé un dimanche normal (57%) contre la marche à pied le 21 septembre (52%). Le nombre de personnes ayant circulé en voiture le dimanche 21 a augmenté de 2% par rapport à 2002.



2.10. Comme en 2002, 5% de la population a demandé une autorisation de circuler en voiture le dimanche 21 septembre. Les demandes ont été satisfaites à 73% et 86% des personnes ont utilisé leur autorisation.

2.11. La gratuité des transports en commun a incité 61 % des Bruxellois à se déplacer ce dimanche 21 septembre.

3. Conclusions

Un bref rappel des objectifs généraux n'est sans doute pas superflu.

Le **dimanche sans voiture**, organisé par la Région de Bruxelles-Capitale et les 19 communes sur l'ensemble du territoire régional, a pour volonté première de favoriser la prise de conscience d'un changement nécessaire de nos habitudes de déplacement et pour susciter un débat constructif sur l'impact négatif de nos concepts habituels de mobilité sur l'environnement et la qualité de vie. Mais en même temps, le dimanche sans voiture est une occasion unique pour permettre à la population de redécouvrir la ville et de se réapproprier la rue dans un contexte bien compris de partage de l'espace public.

Compte tenu de ces objectifs et à la lumière des résultats du sondage, nous avons plusieurs raisons d'être satisfaits : le nombre de personnes présentes en ville ce dimanche, l'utilisation des parkings en périphérie et plus particulièrement le parking C du Heysel, la fréquentation des transports en commun (3 fois l'affluence d'un dimanche normal selon les premières estimations), ...

Faut-il pour autant verser dans l'autosatisfaction ? Ce serait une erreur, car la formule dans sa conception actuelle ne peut être figée parce que, d'une part la journée sans voiture ne fait certes pas que des heureux, même s'ils sont minoritaires et, d'autre part les bonnes résolutions doivent un jour se traduire dans des actes.

Nous pensons, que certains résultats de l'enquête peuvent être autant de signaux d'alarme pour nous faire réfléchir à une remise en question constante du concept qui nécessite, d'année en année, une adaptation à l'évolution des conditions de mobilité et par-là même à l'état d'esprit de la population envers la problématique de la mobilité en général.

Quelques réflexions :

Si le pourcentage de Bruxellois défavorables à la journée est relativement stable, nous avons un tassement des personnes favorables mais surtout une augmentation importante des "sans-avis" passant de 4 à 15%. Il est donc évident que nous n'avons pas réellement convaincu les réticents. Par ailleurs, l'augmentation importante des "sans-avis" signifie-t-elle que l'organisation du dimanche sans voiture est une chose acquise et qu'elle est passée dans les mœurs un peu comme une routine ? C'est plus confortable de le penser, "il suffit" alors de concentrer nos efforts sur le pourcentage de mécontents. Mais si ce phénomène exprimait une lassitude ou un désintérêt de la population par rapport à l'organisation de la journée dans sa formule actuelle, à savoir action de sensibilisation doublée d'une journée festive ?

Nous avons vu que le nombre de personnes pensant que le dimanche sans voiture peut amorcer une modification

des habitudes est en diminution. Cette réponse signifie-t-elle que l'objectif premier " de favoriser la prise de conscience d'un changement nécessaire de nos habitudes de déplacement " n'est pas rencontré par l'organisation de la journée dans sa formule actuelle et que celle-ci est avant tout considérée comme une journée festive ?

De même, le respect des règles du code de la route ne peut être pris à la légère, il s'agit là d'un aspect sur lequel il conviendrait d'insister. Le partage équitable de l'espace public, un des objectifs essentiels de la campagne, nécessite le respect non seulement des règles de sécurité mais également des règles élémentaires de convivialité : il faut que chacun puisse tirer parti de l'opération.

Nous sommes tous confrontés, au quotidien, aux problèmes de circulation avec pour conséquences, l'insécurité, le stress, des comportements fortement ancrés et une certaine lassitude, une résignation quant à l'utilité d'un comportement individuel différent face à l'ampleur du problème. Deux facteurs influencent fortement notre comportement :

- la force de l'habitude, nous avons tous des habitudes inchangeables, nous fonctionnons sur le réflexe beaucoup plus que sur la réflexion.
- Le sentiment d'impuissance individuelle, le fait de se demander ce que nous pouvons apporter, changer à la situation à notre niveau limité d'individu, engendre une certaine immobilité ou résignation, un manque d'initiative, un sentiment d'impuissance par rapport au problème.

En partant constat, ne considérer sion aux serait d'au- grande que mandé est En d'autres but pour- tout à fait un niveau non seule- n' a v o n s rien pour

Plus d'info ?

L'évaluation du deuxième « Dimanche sans voiture » vous intéresse tout particulièrement ? Alors consultez aussi l'article de Philippe Delvaux paru dans le Trait d'Union n°9 de novembre 2003 de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, disponible à l'adresse internet suivante:

http://www.avcb.be/serv/TUB/tub_fr.htm (en français) ou
http://www.vsgb.be/serv/TUB/tub_fr.htm (en néerlandais)

de ce double peut-on que l'adhé- objectifs tant plus l'effort de- minimalisé. termes, le suivi est abordable à individuel, ment nous besoin de contribuer

activement, mais en plus nous pourrions bien apprécier ce changement de comportement. Nous sommes tous les acteurs de notre propre mobilité et le choix nous appartient de jouer les premiers rôles ou de rester des figurants.

Contact : Michel DOYEN (AED) - mdoyen@mrbc.irisnet.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.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
20/11 et 21/11	La problématique des marchandises et de la livraison en milieu urbain. Problèmes-contexte-outils et effets	Brigitte Ernon, CAMET, bd du Nord 8 à Namur — Tél. : 081/77.31.32 — bernon@met.wallonie.be
21/11	Midis de l'urbanisme : valoriser les alternatives à la voiture individuelle par l'aménagement des voiries et la sensibilisation du public	Tel: 02/219.33.45, Fax: 02/219.86.75 Séminaire de 12h à 14h au CIVA
05/12	Midis de l'urbanisme : les commerçants, acteurs d'une mobilité durable dans la ville	Tel: 02/219.33.45, Fax: 02/219.86.75
12/12	Midis de l'urbanisme: comment réduire la pression automobile et la pollution de l'air à Bruxelles	Tel: 02/219.33.45, Fax: 02/219.86.75
15/12	Logiques d'attitudes face au choix d'une automobile (Catherine Rousseau, CRIOC)	les séminaires du GRT, laetitia.legrain@math.fundp.ac.be — Tél. : 081/72.49.43,
30/03/2004	Vierdagse internationale vakbeurs voor ontwerp, beheer en onderhoud van verkeers- en vervoersinfrastructuur	Amsterdam - Intertraffic Info: http://www.amsterdam.intertraffic.com

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

L'Observatoire du vélo

Nous vous livrons régulièrement un chiffre-clé relatif à l'un ou l'autre aspect du stationnement ou plus largement de la mobilité, en Région de Bruxelles-Capitale.

Notre rubrique sera consacrée cette fois à une analyse fine de l'évolution de la place du vélo dans notre Région, chiffres à l'appui, bien évidemment !

Observatoire du vélo:

c'est fou ce qu'il y a de cyclistes à Bruxelles !



LE DÉPLACEMENT ET
LA DÉCOUVERTE À VÉLO

ETUDES ET CONSEILS TECHNI-
QUES - EDUCATION AU VÉLO -
ÉVÉNEMENTS - VÉLOTOURISME

Par Jean-Luc DE WILDE,
secrétaire général de Pro
Velo asbl

Depuis 1998, Pro Velo ré-
alise pour la Région de
Bruxelles-Capitale un
(modeste) observatoire du
vélo : des comptages et des
enquêtes pour savoir com-
bien, quand et où il y a des
cyclistes à Bruxelles. Et il y en a de plus en plus !

1) La situation de départ en 1998

Au terme d'une première année d'observation des cyclistes en 16 points de comptage répartis dans toute la Région de Bruxelles en des carrefours importants situés sur des itinéraires cyclables en projet, nous avons été amenés à largement réviser nos idées sur l'usage du vélo en ville :

les lieux : dans certains lieux, la pratique du vélo est assez répandue, atteignant jusqu'à 3 % des déplacements mécanisés (Mérode, à la jonction de l'avenue de Tervueren et du Parc du Cinquantenaire, bien pourvu d'aménagements cyclables). Dans d'autres, elle semble impossible à la plupart des gens (moins de 0,1 % au carrefour Van Praet - Chaussée de Vilvorde). A cet égard, le canal semble constituer pour beaucoup de cyclistes une barrière quasi franchissable.

les 4 zones : nos 16 points de comptage sont répartis en 4 zones de 4 points. Les cyclistes sont les plus nombreux en première couronne Est (70 à l'heure de pointe par carrefour observé), puis viennent à égalité la deuxième couronne sud-est et le centre-ville (53), tandis que le nord-ouest est peu parcouru à vélo (32)

le moment : il y a plus de cyclistes à l'heure de pointe du matin (8 h - 9 h) qu'aux autres moments de la journée ou le week-end.

la variation saisonnière : elle touche beaucoup plus les

déplacements vers le travail que les déplacements du week-end. Entre janvier et mai, le nombre de cyclistes passe du simple au double. La moitié des cyclistes sont donc très peu sensibles aux variations climatiques.

la direction : 60 % des cyclistes circulent dans l'axe centre-périphérie, tandis que 40 % ont des déplacements latéraux (rocade). Cette proportion est inversée au niveau de la deuxième couronne.

la répartition par sexe : les cyclistes sont à Bruxelles 72 % d'hommes et 28 % de femmes. La part des femmes est d'autant plus limitée qu'il y a peu de cyclistes en valeur absolue, ce qui tendrait à montrer que les femmes sont plus sensibles à la "cyclabilité" des lieux.

le nombre de cyclistes casqués atteint à peine 13 % du total des cyclistes. 3,5 % des vélos sont équipés d'un siège bébé.

le nombre moyen de cyclistes observés par point de comptage est de 30 par heure. La moyenne sur l'heure de pointe du matin est de 52, avec une pointe de 150 à Mérode en septembre.

« Il reste bien sûr beaucoup de travail avant d'arriver aux 10 % de déplacements à vélo prévus au Plan Régional de Développement, mais les tendances sont encourageantes »

la part des cyclistes dans les déplacements mécanisés atteint environ 0,6 % en hiver et 1,21 % en été.

L'enquête auprès de la population réalisée dans le cadre de Dring Dring débouche sur quelques informations intéressantes :

- la plupart des personnes interrogées font du vélo parce que c'est bon pour la santé, que cela détend et que c'est écologique. Les cyclistes quotidiens citent par contre la rapidité comme premier motif. Dans la réflexion sur les itinéraires cyclables, il y a donc lieu d'intégrer ces deux données : des parcours agréables et sains (pas trop soumis à la pollution), mais également roulants et directs pour ne pas entraver les cyclistes rapides,

- elles demandent qu'on accroisse la sécurité du déplacement à vélo, par des aménagements adaptés et visibles, notamment sur les grands axes d'où elles se sentent ex-

clues,

- elles estiment qu'il y peu de cyclistes à Bruxelles parce qu'aucune politique cycliste n'y a été menée par le passé : très peu de gens citent la topographie ou le climat comme obstacles réels pour la pratique du vélo.

2) 2000 : la grève des camionneurs

Entre 1998 et 2000, les comptages montrent une stagnation du nombre de cyclistes, jusqu'au grand réveil produit par la grève des camionneurs qui ont, durant une semaine, occupé la rue de la Loi. En un coup les vélos sortent des caves et des garages et la Région en est envahie. En moyenne, aux points où nous avons pu procéder à nos comptages durant cette semaine, nous avons enregistré un doublement voire un triplement du nombre de cyclistes.

A Mérode, on ne dénombre pas moins de 400 cyclistes entre 8 et 9 h, un record !

Ces chiffres n'ont pas été intégrés comme tels dans les moyennes de 2000, en vue de ne pas introduire de biais, mais ils montrent combien l'usage du vélo peut être dépendant de deux facteurs :

- la congestion automobile (qui était nettement accrue durant cette période),
- la disponibilité d'espaces publics sans voitures (le blocage de la rue de la Loi par les camions créait des zones importantes presque sans voitures au centre-ville et dans le quartier européen, offrant aux cyclistes une sensation magnifique de tranquillité).

3) 2001-2003 : l'expansion

A partir de 2001, la tendance est nettement à la hausse en première couronne est (+20%) et au centre (+11%). La pratique moyenne du vélo croît de 9%.

En 2002, le centre (+13%) et la deuxième couronne (+18%) s'élancent, pour une hausse moyenne de 11%.

Et en 2003, toute la Région décolle : 30% de cyclistes en plus qu'en 2002, avec des pointes à 34 % dans le nord-



Source: Pro Velo



Source: Pro Velo

ouest.

Par rapport à 1998, on compte en 2003 à Bruxelles à l'heure pointe du matin 54% de cyclistes en plus, ce qui rapproche l'usage du vélo à la bonne saison de 2% des déplacements mécanisés, alors qu'ils étaient d'environ 1,2% en 1998. Pas encore la masse, en moins la marginalité.

En valeurs absolues, on passe de 52 cyclistes en

moyenne par point d'observation à l'heure de pointe du matin en 1998 à 80 en 2003. La moyenne horaire de Mérode caracole à 179, tandis que 4 points dépassent les 100 et que même le pont Van Praet double son score, avec 40.

La proportion hommes - femmes reste constante (71% vs 29%).

Le port du casque fait une nette percée : il est désormais porté par 24% des cyclistes (26% des hommes et 20% des femmes). 4,5 % des vélos sont désormais équipés d'un siège bébé (surtout sur les vélos des femmes, où ils atteignent 6,4%).

Le réaménagement de la rue de la Loi avec des pistes cyclables répond manifestement à une demande : on y a dénombré (carrefour Loi/Arlon) 120 cyclistes à l'heure de pointe du matin en octobre 2003, contre 50 avant les travaux et 15 en 1997. Le carrefour Loi/Colonies/Royale connaît également une progression fulgurante : alors qu'il n'attirait que 42 cyclistes à l'heure en 2000, il est fréquenté par 101 cyclistes en 2003.

Il est clair que les aménagements cyclables amènent de nouveaux cyclistes, qui se sentent un peu plus admis en ville lorsqu'on leur offre un bel espace. Il reste bien sûr beaucoup de travail avant d'arriver aux 10% de déplacements à vélo prévus au Plan Régional de Développement, mais les tendances sont encourageantes.

Pour les communes qui désirent mieux savoir comment faire avancer le vélo sur leur territoire, nous leur conseillons de lire le cahier du vélo « ma commune fait du vélo », disponible sur le site web www.provelo.be ou à l'AED (02/204.19.21).

Pour de plus amples informations sur l'observatoire du vélo, pour des comptages individualisés dans une commune ou des conseils de politique cycliste, contacter Pro Velo au 02/502.73.55.

*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. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/558.08.18	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem - Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe St-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	mdecoster@berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles - Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	michel.lievie@etterbeek.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	
Altenloh Frank	Forest - Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles - Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse - St Joost	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles - St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek - Scharbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publink.be
Caes Michel	Uccle - Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort - Watermaal Bosvoorde	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@woluwe.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Van wegcode naar straatcode: een kritische bespreking van de nieuwe reglementering

Door Erik CAELEN, mobiliteitscel VSGB

Vanaf 1 januari 2004 zal de "straatcode" volledig worden geïntegreerd in het verkeersreglement. In deze bijdrage overlopen we in het kort deze nieuwe reglementering.

Inleiding

De bedoeling van de straatcode is om een nieuw en harmonisch evenwicht tot stand te brengen tussen de niet-gemotoriseerde weggebruikers en de gemotoriseerde weggebruikers. Om dit doel te bereiken moeten twee principes worden nageleefd: de huidige reglementering moet gunstiger zijn voor de zwakste weggebruiker en de verantwoordelijkheden moeten zo duidelijk mogelijk worden gesteld, m.a.w. van de sterkeren ten opzichte van de meest zwakkeren.

Definities

Enkele bestaande termen werden gewijzigd en enkele nieuwe werden ingevoerd.

De definitie van een plein werd gewijzigd. De vroegere bepaling ging uit van een loutere verkeersfunctie. Nu wordt uitdrukkelijk vermeld dat op een plein ook andere activiteiten kunnen plaatsvinden.

Ook aan de definitie van een woonerf werd gesleuteld. Naast het traditionele woonerf kunnen de wegbeheerders nu ook straten van het type "woonerf" aanleggen in schoolomgevingen, winkelstraten, enz.

Eindelijk wordt nu ook een straat gedefinieerd. Alleen jammer dat deze definitie nu vermeldt dat een straat een openbare weg is die in een bebouwde kom is gelegen. Een speelstraat kan dus bijgevolg niet meer worden ingericht

in straten buiten de bebouwde kom waar de snelheid beperkt is tot 50 km per uur. Er is hier dus duidelijk een tegenstrijdigheid met artikel 9.2bis van de Code van de Wegbeheerder.

De rotonde is nu ook officieel in het verkeersreglement opgenomen. De wegbeheerder kan nu ook geschilderde rotondes aanleggen, wat bijvoorbeeld zeer nuttig kan zijn op routes voor het bijzonder vervoer. De Franse tekst is echter duidelijker dan de Nederlandse: waar de Franse tekst spreekt over “un dispositif central matérialisé”, wordt dit in het Nederlands namelijk weergegeven als “aangelegd middeneiland”. De Nederlandse tekst zou dus best worden aangepast.

Eigenaardig genoeg was een trottoir tot voor kort niet gedefinieerd. Dat is nu verholpen en de wegbeheerders kunnen nu zelfs gelijkgrondse trottoirs aanleggen. Het trottoir moet dan wel als dusdanig door alle weggebruikers worden herkend. De uitritconstructies zijn nu ook gelegaliseerd.

De definitie van een gelijkgrondse berm zwijgt in alle talen over de parkeerzones (cfr. Albertlaan, Winston Churchillaan, enz.). Een parkeerzone die buiten de rijbaan wordt aangelegd, werd vroeger beschouwd als een gelijkgrondse berm. Moeten zulke parkeerzones dan ook niet worden gedefinieerd?

Verder worden ook de verhoogde bermen, de verkeersgeleiders, de middenbermen, de weggebruikers en de voetgangers opgenomen in het lijstje van de definities.

Tot slot wordt er gepoogd om de notie “uitgezonderd plaatselijk verkeer” en “plaatselijke bediening” te verduidelijken. Of dit zoden aan de dijk zal zetten, valt nog af te wachten: ondanks deze formulering blijft de controle zeer moeilijk. Wat wel positief is, is dat er een uitzondering wordt gemaakt voor fietsers en ruiters. Voor hen is de verbodsbepaling niet van toepassing.

Bevoegde personen

Naar aanleiding van de hervorming van de politiediensten worden ook de nieuwe benamingen van de politie in het verkeersreglement opgenomen. Maar waarom wordt de spoorwepolitie nog vermeld? Die is toch ook opgegaan in de federale politie!

Gedragsregels voor de weggebruikers

Een nieuwe bepaling vervangt gans artikel 7 en voert een algemeen principe van voorzichtigheid in, voornamelijk t.o.v. fietsers en voetgangers en zeker t.o.v. kinderen, bejaarden of personen met een handicap. Het is verbazend dat hier uitdrukkelijk vermeld wordt dat “*elke weggebruiker de bepalingen in dit reglement moet naleven*”. Elke wet moet worden nageleefd, zo ook het verkeersreglement, dat uiteindelijk toch een onderdeel van ons strafrecht is!

Een nieuw artikel 8.6 bepaalt dat de bestuurders de motor niet mogen laten draaien in vrijloopstand, behalve in geval van noodzaak. In de memorie van toelichting worden de gevallen van noodzaak verduidelijkt: stilstaan bij rood licht, stilstaan in de file, stilstaande taxi, ... Wat ons hier stoort, is dat de opsteller van de toelichting blijkbaar de begrippen “stilstaan” en “geïmmobiliseerd” door elkaar haalt. Bij wijze van voorbeeld: een voertuig staat niet stil voor een verkeerslicht, anders zou het in overtreding zijn (stilstaan en parkeerverbod op minder dan 20 m. voor een verkeerslicht).

In artikel 9.3 wordt nu een einde gesteld aan een rechts-onzekerheid. Er waren inderdaad twee tendensen merkbaar in de rechtspraak. Een eerste tendens was dat de rotonde beschouwd werd als een plein, en dat de bestuurder dus niet verplicht was om uiterst rechts te gaan rijden. Een andere tendens beweerde het tegendeel. Volgens de tweede rechtspraak was de rotonde een gewone rijbaan waar de regel van “uiterst rechts aanhouden” van toepassing was.

Artikel 28 wordt aangevuld met de verplichting voorzichtigheid in acht te nemen ten aanzien van voetgangers en tweewielers bij het openen van portieren.

Nieuwe categorieën van weggebruikers

Een reeks weggebruikers krijgt nu ook een plaats in het verkeersreglement. Het betreft de rolschaatsers (ook rollers genoemd) en de gebruikers van een step. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen gebruikers van rolschaatsen en steps van meer dan 16 jaar en die van minder dan 16 jaar. De filosofie daarachter is dat de step en de rolschaatsen als speelgoed worden beschouwd als de gebruiker ervan minder dan 16 jaar is. Kinderen horen niet thuis op de rijbaan en moeten de trottoirs, bermen of fietspaden volgen. Vanaf 16 jaar moeten de gebruikers van een step of van rolschaatsen de fietspaden volgen.

Bij het ontbreken van fietspaden moeten zij :

- de rechterkant van de rijbaan gebruiken op wegen waar de snelheid beperkt is tot 30 km per uur
- de rechterkant van de rijbaan gebruiken of het trottoir of berm wanneer de snelheid beperkt is tot 50 km per uur.

Deze categorie van weggebruikers zijn natuurlijk niet toegelaten op een autosnelweg, maar wel op een weg voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters alsook in voetgangersgebieden.

Vermeldenswaard is dat hier een foutje in de nummering is geslopen. Er wordt een categorie h) toegevoegd in artikel 22sexies1.1, maar die nummering bestaat al (toeristische treintjes, bespannen voertuigen, rijwieltaxi 's).

Steps en rollers hebben ook toegang tot speelstraten.

's Avonds of bij slecht zicht moeten zij uitgerust zijn met een wit licht vooraan en een rood licht achteraan als zij het fietspad volgen. Als zij in dezelfde omstandigheden

« De bedoeling van de straatcode is om een nieuw en harmonisch evenwicht tot stand te brengen tussen de niet-gemotoriseerde weggebruikers en de gemotoriseerde weggebruikers »

gebruik maken van de rijbaan, moeten ze bovendien een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen.

Tot slot mogen de rollers en steppers de voetgangers op het trottoir niet hinderen en in gevaar brengen. Zij moeten er stapvoets gaan.

Voorangsregeling

Bij een vorige wijziging van het Verkeersreglement werd gesteld dat de voetgangers altijd voorrang hebben wanneer ze gebruik maken van een oversteekplaats voor voetgangers. Sommige voetgangers dachten bijgevolg dat ze ook voorrang hadden ten aanzien van een tram. Om elk misverstand uit te sluiten wordt nu expliciet vermeld dat alle weggebruikers voorrang moeten verlenen aan een tram. De voetgangers mogen zich niet op een niet door verkeerslichten geregelde oversteekplaats begeven *waarover een tramspoor of een eigen trambedding loopt wanneer een tram nadert*. De term "eigen trambedding" wordt nergens verduidelijkt. Het was misschien meer coherent geweest om de bestaande term "buiten de rijbaan aangelegde sporen" te gebruiken (cfr. artikel 20).

Wat ons meer zorgen baart, is de formulering van het nieuw artikel 12.3.1: "*elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurder die op een regelmatige manier van rechts komt, behalve indien hij rijdt op een rotonde*". Die bewoording is heel dubbelzinnig: het suggereert dat als een bestuurder op een rotonde rijdt, de voorrang van rechts op deze rotonde niet meer geldt! **Dit artikel moet dringend worden aangepast!**

Het "*gedeelte van de openbare weg oversteken die niet voor hem is voorbehouden, zoals een trottoir dat de rijbaan oversteekt, een fietspad*", wordt nu ook beschouwd als een manoeuvre. Had men hier niet beter gekozen voor de term "uitritconstructie" in plaats van een "trottoir dat de rijbaan oversteekt"?

Inhalen

Voortaan is het niet alleen verboden een voertuig in te halen dat stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bromfietzers, maar nu is het inhalen ook verboden als de bestuurder deze oversteekplaatsen nadert. Dat verbod geldt eveneens wanneer de bestuurder binnen de bebouwde kom de rijstrook kiest die het best aan zijn bestemming beantwoordt, bij druk verkeer (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) en ten slotte wanneer hij de verkeersborden F13 en F15 opvolgt.

Het links inhalen van een breed voertuig is nu ook verboden "*bij regen, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm, voor de bestuurders van voertuigen en slepen met een M.T.M. van meer dan 7,5 ton*". Voor de duidelijkheid had men hier misschien beter dezelfde terminologie gebruikt als voor de snelheidsbeperking: "*op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting*".

Het nieuw artikel besluit met "Deze bepaling is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer,

noch ten opzichte van landbouwvoertuigen". Wat zijn rijstroken voor traag verkeer? Dit begrip wordt nergens gedefinieerd. Zijn er überhaupt wel rijstroken expliciet voorbehouden voor traag verkeer in België?

Richtingverandering

Een eeuwig probleem was het al dan niet gebruiken van de richtingaanwijzers bij het oprijden van een rotonde. Sommigen waren van mening dat dit niet noodzakelijk was, omdat het eigenlijk geen echte richtingverandering betreft; anderen daarentegen gingen uit van het principe dat er een beweging werd uitgevoerd en dat dus het gebruik van de richtingaanwijzer verplicht was. Nu is er geen twijfel meer mogelijk: als men de rotonde oprijdt, moet de richtingaanwijzer niet worden gebruikt, enkel bij het afrijden is dat een verplichting.

Autosnelwegen.

Het verbod om in tegenrichting te rijden wordt gepreciseerd om elke dubbelzinnigheid te vermijden.

Parkeren

Het parkeren op een voorbehouden plaats voor personen met een handicap wordt nu ook opgenomen in het lijstje van de parkeerverboden (dus stilstaan wel toegelaten). Dat vergemakkelijkt natuurlijk de taak van de verbalisant omdat vroeger enkel een boete kon worden uitgeschreven op basis van het feit dat de plaats voorbehouden was voor personen met een handicap, m.a.w. de omschrijving van de overtreding was zeer omslachtig. Zou het ook niet wenselijk zijn om in de lijst van de stilstaan- en parkeerverboden en in de lijst van de parkeerverboden ook al de andere parkeerovertredingen te groeperen (parkeren op een dambordmarkering, op verdrijvingsvlakken, in een busstrook, op een overschrijdbare bedding, enz.).

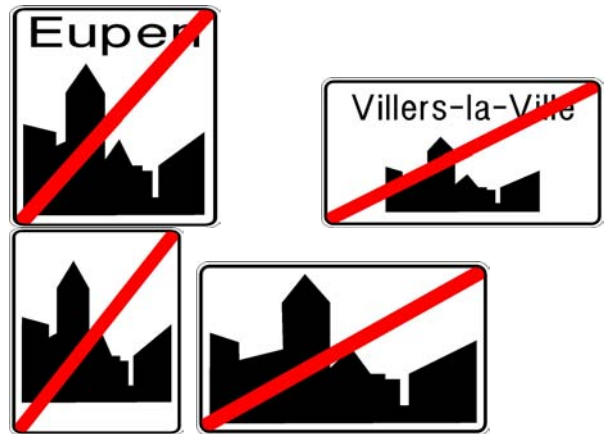
Valhelm – gedrag ten opzichte van voetgangers – groepen fietsers en motorfietsen

Postbeambten zijn in bepaalde omstandigheden vrijgesteld van de draagplicht van de valhelm. De verplichting tot dubbele voorzichtigheid wordt ingevoerd ten aanzien van personen met een handicap die een voertuig besturen dat zij zelf voortbewegen of dat uitgerust is met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets gereden kan worden (rolstoelen). Bestuurders moeten vertragen en zo nodig stoppen. Wanneer de bestuurder rijdt aan de kant van een halteplaats voor voertuigen van geregelde diensten van openbaar vervoer waar het in- of uitstappen gebeurt, moet hij stoppen om het in- en uitstappen mogelijk te maken en mag hij slechts opnieuw met matige snelheid vertrekken. Indien een voetganger zich op een reglementaire manier op de rijbaan bevindt, moet de bestuurder een zijdelingse afstand laten van ten minste één meter tussen zijn voertuig en de voetganger (een virtueel trottoir). Indien die afstand niet nageleefd kan worden, mag de bestuurder slechts stapvoets rijden en zo nodig moet hij stoppen. Het is nu ook verboden om door een groep voetgangers te breken. Groepen voetgangers (minimum vijf personen) mogen ook links de rijbaan volgen, maar dan moeten zij achter elkaar lopen. Er bestaan

nu geen wielertoeristen meer, maar wel fietsers in groep. Ook motorfietsen mogen in groep rijden. Zij mogen in bepaalde omstandigheden in twee evenwijdige rijen geschrant rijden. Soms moeten ze vergezeld zijn door wegkapiteins van ten minste 25 jaar oud.

Snelheidsbeperking binnen heel de bebouwde kom

Indien een bordje C43 (snelheidsbeperking) met de vermelding 30 km per uur boven een bord F1 (bebouwde kom) wordt geplaatst, dan geldt deze beperking binnen heel de bebouwde kom. In feite wordt dus het instellen van een zone 30 binnen heel de bebouwde kom mogelijk. Hoe dat concreet op het terrein moet worden toegepast, is nog koffiedik kijken. De Code van de Wegbeheerder zou hierin uitsluitel moeten geven.



Nieuwe verkeersborden

a) Een nieuw gebodsbord wordt ingevoerd: D10



Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers.

b) Nieuw aanwijzingsborden hebben eveneens het leven gezien: het zijn de borden F99c en F101c

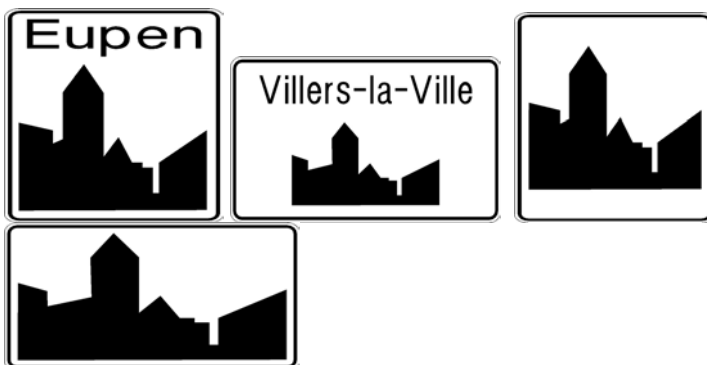


Verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwverkeer, voetgangers, fietsers en ruiters.

De wegen voor landbouwverkeer werden toegevoegd aan de wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers en ruiters.

c) de oude bebouwde-komborden worden vervangen door nieuwe:

begin bebouwde kom:



einde bebouwde kom:

Besluit

Het verschijnen van de automobiel op onze wegen op het einde van de 19^{de} eeuw noodzaakte de wetgever ertoe om die verplaatsingswijze strikt te reglementeren. De bedoeling was om wat wij nu omschrijven als “zwakke weggebruikers” te beschermen tegen de snelle auto. In de loop der jaren is de maatschappij geëvolueerd naar een “autodenkende” maatschappij, met als gevolg dat dit ook in de wetgeving werd vertaald. Het vrij en vlot autoverkeer moest primeren.

Met het verschijnen van de “straatcode” wordt een begin gemaakt van het omkeren van deze tendens. Ook andere vormen van vervoer (te voet, fiets, enz.) komen nu wat meer aan bod en worden extra beschermd.

Maar niet alles is rozengeur en maneschijn. Door de vele compromissen die er waarschijnlijk moesten worden gesloten, lijkt deze reglementering eerder op losstaande initiatieven en missen we een beetje de algemene context. Door het kunst- en vliegwerk zijn er bovendien redelijk veel fouten in de tekst geslopen. Niet alleen op conceptueel vlak, maar ook in de vertaling (o.a. in verband met het gebruik van step of rolschaatsen de alinea betreffende de andere openbare wegen, overstekende trottoirs in plaats van uitritconstructie, enz.).

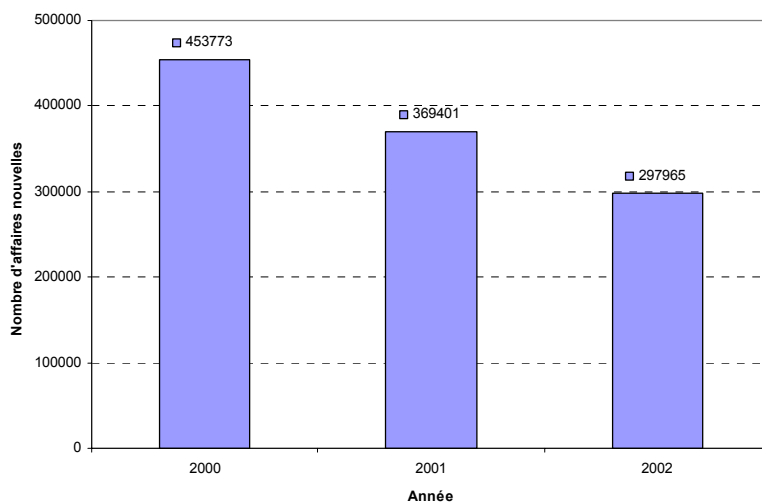
Contact: Erik CAELEN (mobiliteitscel - VSGB, mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be)

LE PARQUET SE LIVRE !

Par Jean-Michel RENIERS (Cellule Mobilité, AVCB), avec la collaboration de Michel LEYSENS (1er Substitut du Procureur du Roi)

La section Tribunal de Police du Parquet du Procureur du Roi nous a livré tout récemment les résultats chiffrés de son travail accompli au cours des trois dernières années, soit 2000, 2001 et 2002. L'occasion pour le Moniteur de mettre en lumière le travail colossal accompli, avec des moyens limités, par le Tribunal de Police et de battre en brèche certaines idées reçues.

Avant d'en venir à une analyse fine, quelques remarques méthodologiques préliminaires s'imposent afin de ne pas mal interpréter les données fournies par le Parquet. Les chiffres transmis par ce dernier concernent exclusivement les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale et pas l'ensemble de l'arrondissement judiciaire. Par ailleurs, les données englobent l'ensemble des matières pour lesquelles il est compétent : roulage, bien sûr, mais donc aussi une série d'infractions sanctionnées par des peines de police (infractions à la loi du 21/11/1989 concernant l'assurance R.C. auto, poubelles, tickets STIB...). Il faut savoir qu'environ 15% des procès-verbaux transmis au Parquet concernent d'autres matières que les infractions de roulage. Enfin, il faut rappeler que la notion de roulage recouvre d'autres notions que la vitesse, comme par exemple les accidents de la route, les infractions au stationnement ou encore la conduite sous l'influence (alcool - drogue).



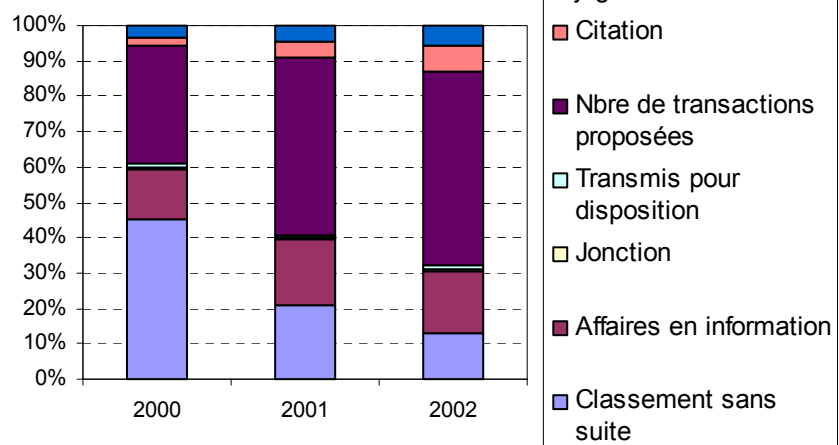
Moins d'affaires nouvelles... pour une plus grande efficacité

Le nombre de nouvelles affaires a considérablement diminué en trois ans, comme en atteste le graphique ci-dessous. Plusieurs raisons peuvent sans doute être avancées pour expliquer ce phénomène comme par exemple la dépenalisation du stationnement payant ou encore la réforme de la police qui a induit bon nombre de bouleversements dans le fonctionnement des zones en 2001 et 2002.

Toutefois, il apparaît que le profil de traitement des affaires a, lui aussi, significativement changé ces dernières années.

Traitements des dossiers : ventilation

Le graphique ci-contre indique clairement que la proportion des PV classés sans suite a diminué significativement, au profit d'un nombre croissant de propositions de transactions.

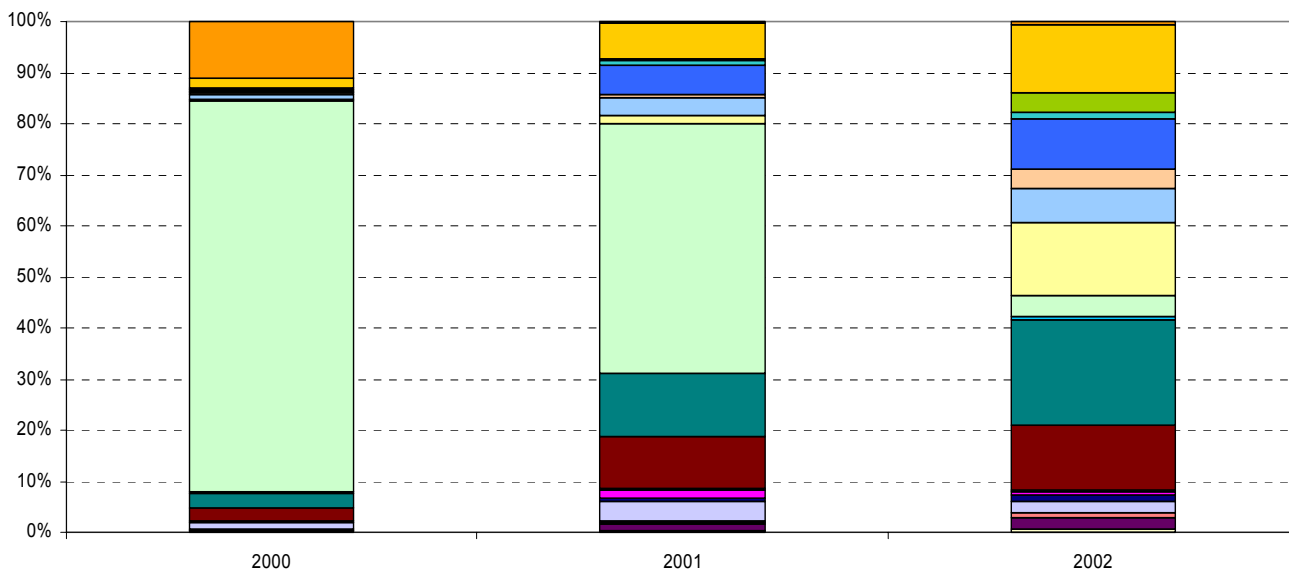


PV classés sans suite ? De l'histoire ancienne !

Comme indiqué plus haut, le taux de classement sans suite est en sévère diminution. Alors qu'en 2000, pas moins de 266.131 PV (!) avaient été classés sans suite, ce chiffre tombe à 106.299 en 2001 et 58.536 en 2002. Sur la période analysée, tandis que le nombre d'affaires nouvelles diminuait d'un facteur 1,5, le nombre de classements sans suite diminuait donc, lui, d'un facteur 4,5.

Le tableau ci-dessous démontre une modification significative de la ventilation des classements sans suite en fonction des motivations. Alors qu'en 2000, la presque totalité des classements étaient liés au fait que le Parquet accordait son attention à d' " autres priorités ", en 2002, cette proportion est tombée à quelques pourcents. Une évolution importante provient également de la part grandissante des PV classés sans suite en raison de l'impossibilité d'identifier l'auteur de l'infraction (notamment dans le cas des véhicules étrangers dont il est souvent difficile d'identifier le propriétaire). La part des PV classés à la suite de " faits occasionnels " a, quant à elle, fortement crû entre 2000 et 2001, passant de moins de 1% à plus de 10%. Enfin, remarquons que les PV classés " sans motivation " sont passés en trois ans de près de 30.000 (près de 10%) à moins de 500 (à peine 1%).

Ventilation des classements sans suite



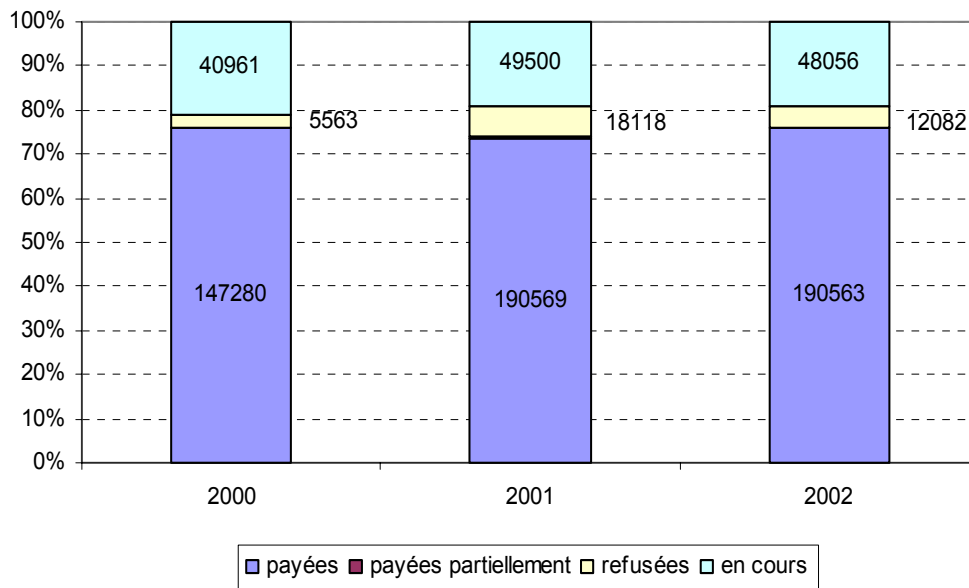
amendes administratives	amnistie	absences d'antécédents	réperc.sociale limitée	signalement (SSP)
préj. peu important	absence de plainte	absence d'infraction	comport. victime	immunité
désistem. de plainte	autorité de la chose jugée	jeunesse de l'auteur	charges insuf.	auteur inconnu
incompét. des juridict. belges	décès de l'auteur	probat.prétorienne	autres priorités	cap. enquête insuffisante
situation régularisée	infract.à caract. relationnel	cause d'excuse absolutoire	dépassem. délais raisonnable	faits occasionnels
indemnisation de la victime	prescription	conséquences disproportion.	pas de motivation	

Propositions de transactions à la hausse

Le nombre global de transactions proposées sur la période analysée a augmenté de près de 30%, passant de 194.059 propositions de transaction en 2000 à 250.885 en 2002. Il est intéressant de constater que le taux de paiement est, lui, resté constant (voir graphique "Transactions"), aux environs de 75%, signifiant par là une augmentation substantielle des recettes (voir tableau ci-dessous).

	2000	2001	2002
Total des recettes	10.722.499,48 €	14.667.240,09 €	15.987.212,30 €

Transactions

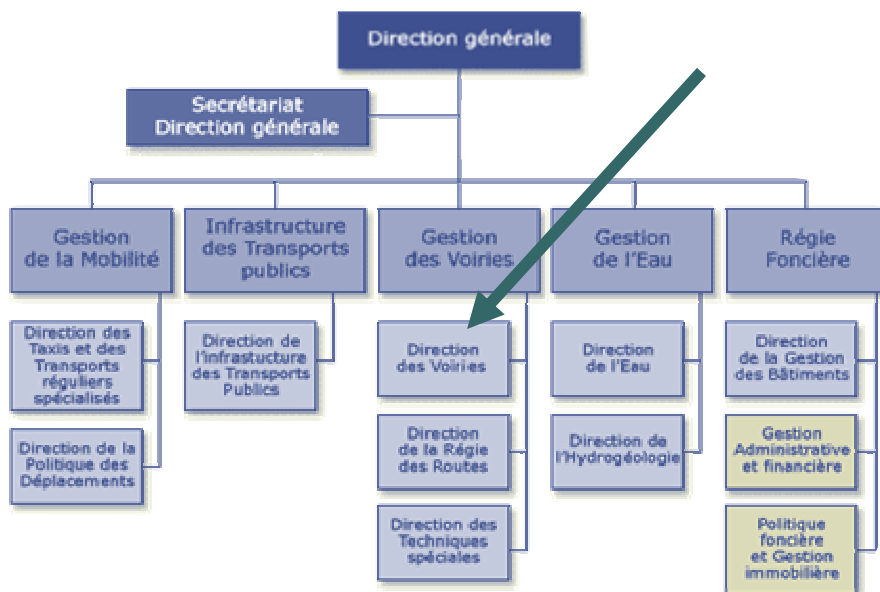


Nb: le nombre de transactions payées partiellement est pratiquement négligeable.

Conclusion

Comme le démontrent les tendances illustrées tout au long de cet article par des données chiffrées et des comparaisons sur trois ans, il semble bien que les idées reçues du type “ Je ne paye pas, le Parquet classera sans suite ” ou “ Pour cette petite infraction, mon PV va de toute façon filer au classement vertical ” soient révolues. L'efficacité de l'action du Parquet s'est fortement améliorée en l'espace de quelques années et les mécanismes de concertation renforcée avec les zones de police et les communes (comme par exemple le “ Dialogue Parquet ”), mis en place depuis quelques années, devraient contribuer encore un peu plus à un meilleur suivi par le Parquet de toutes les infractions, en particulier celles ayant trait à la Mobilité.

TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR... LA DIRECTION DES VOIRIES DE L'ADMINISTRATION DE L'EQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS



les voiries régionales pour répondre au mieux aux besoins des utilisateurs.

L'entretien et la rénovation

La Direction des Voiries assure l'entretien et la rénovation des chaussées, des trottoirs et des itinéraires cyclables.

La gestion des ouvrages d'art

Outre les travaux d'entretien, les différents ouvrages d'art nécessitent des interventions spécifiques allant parfois jusqu'au renouvellement complet de l'ouvrage.

L'implantation des œuvres d'art et des fontaines

La Direction des Voiries implante des œuvres d'art et construit des fontaines dans la Région bruxelloise.

La maîtrise de la planification des chantiers

La Région a adopté une ordonnance

Par H. Herbecq (AED)

La Direction des Voiries gère les quelques 300 kilomètres de voiries régionales.

La modernisation des voiries régionales

La Direction des Voiries modernise

relative à la coordination des chantiers soumettant ceux-ci à une autorisation préalable ainsi qu'à une analyse de leurs impacts sur la mobilité.

La Direction des Voiries prépare le travail de la Commission de coordination et intègre dans une banque de données la programmation des travaux.

La gestion des plantations

La Direction des Voiries est chargée de la gestion des plantations d'alignement et des espaces verts compris dans l'assiette des voiries régionales.

La gestion des autorisations de voiries

La Direction des Voiries émet un avis sur les demandes de permis d'urbanisme, de lotissement, de plans d'alignement et plans particuliers d'aménagement du sol en voiries régionales. La Direction des Voiries accorde les permissions de voiries c'est-à-dire les permissions d'occupation du domaine public.

L'étude de l'aménagement des voiries

La Direction des Voiries est chargée de l'ensemble des études d'aménagement ou de modification des voiries régionales. Elle prend également en charge tous les levés topographiques afférents à ces études.

Le suivi des accidents et des contentieux

La Direction des Voiries traite les plaintes des usagers des voiries et les dossiers concernant les dégâts d'accidents occasionnés sur et à la voirie régionale ainsi qu'au mobilier urbain.

Le suivi de l'accord de coopération Etat-Région

La Direction des Voiries est chargée du suivi de l'accord de coopération avec l'Etat Fédéral pour les matières qui la concernent. Cet accord du 15 septembre 1993 a pour objectif une intervention budgétaire de l'Etat Fédéral dans toute une série d'initiatives visant à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

La gestion de la signalisation

La Direction des Voiries met en place et entretient la signalisation routière constituée du marquage au sol et des panneaux de signalisation rétro-réfléchissante.

Les adresses utiles de la Direction des Voiries :

*Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Administration de l'Équipement et des Déplacements
Direction des Voiries
CCN - Rue du Progrès, 80 - Bte 1 - 1035 Bruxelles*

Directeur : Eric Ghilain

Adresse e-mail : eghilain@mrbc.irisnet.be
Secrétariat : Rita Van Der Haegen : 02.204.21.08

Marc Demunter

Cellule Modernisation
Tél. : 02.204.21.18 - Fax : 02.204.15.03
e-mail : mdemunter@mbhg.irisnet.be

Jos Walravens

District
Tél. : 02.204.22.09
contact : Roger Schelfhout : Tél. : 02.204.21.88 - Fax : 02.204.15.01 -
email : rschelfhout@mbhg.irisnet.be
Secrétariat : Erna Labro : Tél. : 02.204.21.72 - Fax : 02.204.15.01 -
e-mail : elabro@mbhg.irisnet.be

Vincent Reeners

Cellule Entretien et Rénovation
Tél. : 02.204.21.23 - Fax : 02.204.15.03 - e-mail : vreeners@mrbc.irisnet.be

Olivier Van Craenenbroek

Cellule Coordination des Chantiers
Tél. : 02.204.21.15 - Fax : 02.204.15.33
e-mail : ovancraenenbroek@mbhg.irisnet.be

Manuela de Vaulx de Champion - Christian De Buyscher

Cellule Ouvrage d'art
Tél. : 02.204.20.44 - Fax : 02.204.15.03
e-mail : mdevaulxdechampion@mrbc.irisnet.be
Tél. : 02.204.22.04 - Fax : 02.204.15.03
e-mail : cdebuyscher@mrbc.irisnet.be

Eddy Lauwers

Cellule Plantations
Tél. : 02.204.21.59 - Fax : 02.204.15.03 - e-mail : elauwers@mrbc.irisnet.be

Eric Monami

Cellule Etudes
Tél. : 02.204.27.28 - Fax : 02.204.15.03 - e-mail : obroers@mrbc.irisnet.be

Philippe Dony

Cellule Signalisation
Tél. : 02.204.21.19 - Fax : 02.204.15.03 - e-mail : pdony@mrbc.irisnet.be

Christine Van Hover

Cellule Dégâts d'Accidents
Tél. : 02.204.20.12 - Fax : 02.204.15.46
e-mail : cvanhover@mbhg.irisnet.be

Annick De Swaef

Cellule Comptabilité
Tél. : 02.204.21.47 - Fax : 02.204.15.03
e-mail : adeswaef@mbhg.irisnet.be

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° 2003/03 — novembre / november 2003

Directie - Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction — Redactie : Ph. Barette, E. Caelen, J-L de Wilde, M. Doyen, H. Herbecq, Ch. Léonard, M. Leysens, J-M Reniers

Coördinatie - Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adresse — Adres : Aarlenstraat - Rue d'Arlon 53/4 — 1040 Bruxelles - Brussel

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be

http://www.avcb-vsgeb.be

Deze publicatie is de vrucht van een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vzw



[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: mobility@avcb-vsgeb.irisnet.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: mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be

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

Rue d'Arlon 53
Boîte 4
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

mobility@avcb-vsgeb.irisnet.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 _____