



Sommaire

A la Ville de Bruxelles, mobilité rime avec transdisciplinarité	1
Fin du timbre fiscal pour la délivrance des permis de conduire	5
Sécurité routière et conventions avec les zones de police, la situation bruxelloise	6
Le marquage des contresens cyclables	9
Étude d'un réseau piétonnier sécurisé communal	10
Le carnet d'adresses	12
La STIB en quête d'une mobilité durable	14
L'agenda de la mobilité	15
Le point sur quelques questions relatives à la gestion du stationnement	15
Le point sur les caméras automatiques dans la Région de Bruxelles-Capitale	19
Les caméras automatiques sont efficaces	20
Y a une moto dans ton rétro...	22
Les routes congestionnées !	23
Zone 30 abords d'école : conditions de placement des signaux routiers	25

Par Philippe Decloux

Échevin de la Mobilité à la Ville de Bruxelles

S'il est inconcevable aujourd'hui de négliger la mobilité, il ne suffit généralement pas de s'attarder sur cette seule problématique sans évaluer l'impact d'une politique de mobilité sur d'autres domaines. En effet, les choix posés en termes de mobilité doivent s'inscrire dans une politique globale, et dans un rapport à l'espace public bien déterminé. A la Ville de Bruxelles, le credo du Collège au départ était claire-

ment d'envisager l'espace public comme un lieu de vie et de rencontres, et pas seulement comme un lieu de passage destiné aux moyens de déplacement. C'est ainsi que les actions concrètes quant à la mobilité ont été précédées de profondes restructurations de l'espace public (parcs, voiries, trottoirs,...), faisant la part belle aux visiteurs, aux habitants, aux chalands. Ces aménagements tenaient compte aussi des projets à venir, et favorisaient les moyens de déplacement « doux » (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite,...)

Mais ce rapport à l'espace public n'était pas suffisant pour justifier les changements. C'est pourquoi les projets de mobilité ont été adaptés aux objectifs du Collège en matière de commerce, de culture, de tourisme,

de logement, d'environnement et de santé publique. Dans cet ordre d'idées, il était primordial de rendre la Ville plus vivable, plus agréable, notamment en y diminuant la pression automobile. Un cadre de vie agréable signifie plus de plaisir pour les touristes, plus de flânerie et donc des retombées commerciales importantes, mais également un atout pour faire revenir vers le centre historique de la Ville les habitants qui l'ont déserté au fil des décennies. Car sans logement, sans occupation constante de l'espace public,

« Le credo du Collège au départ était clairement d'envisager l'espace public comme un lieu de vie et de rencontres, et pas seulement comme un lieu de passage destiné aux moyens de déplacement »

...Dernière minute...

Le Ministre Fédéral de la Mobilité, Renaat Landuyt, a demandé aux communes, dans une lettre datée du 4 mars 2005, d'informer le Service public Fédéral Mobilité et Transports sur les points suivants :

- le nombre d'abords d'école dans la commune;
- le nombre d'abords d'école actuellement délimités par une zone 30;
- le mode de délimitation de ces zones 30 (signalisation permanente ou signalisation variable électronique);
- si la commune englobe une zone 30 : le nombre d'abords d'école inclus dans celle-ci;
- le planning des abords d'école restant à délimiter comme zone 30;
- si la commune a l'intention de ne pas délimiter les abords d'un établissement scolaire déterminé comme zone 30, la motivation de cette décision.

La réponse doit être adressée à Madame Anne MEERKENS avant fin mai 2005 (e-mail: securite.circulation@mobilite.fgov.be ou téléphone 02/287.31.93).

Objectif Mobilité

A la Ville de Bruxelles, mobilité rime avec transdisciplinarité

une ville demeurerait morte quelle que soit l'ampleur de son attrait touristique et commercial. Et l'un des facteurs principaux qui puissent favoriser le logement, c'est clairement la diminution des nuisances dues aux voitures. Ceci dit, à aucun moment, le Collège n'a voulu supprimer la voiture : la réalité bruxelloise fait qu'un nombre considérable d'activités nécessite l'usage de l'automobile. Les projets sont donc conçus de manière à équilibrer l'utilisation des moyens de déplacement existants, mais également à promouvoir de nouvelles formes de mobilité.

Enfin, il va sans dire que la pollution due aux automobiles, ainsi que les conséquences de nos choix de mobilité sur la santé publique (selon les études, la voiture accentue le stress et les carences en exercices physiques), sont des facteurs importants à prendre en compte dans l'élaboration de projets.

La Zone Confort

Le Collège des Bourgmestres et Échevins a récemment approuvé le projet d'aménagement d'une zone de restriction de la pression automobile (« zone confort ») autour de la Grand-Place et de la Place Saint-Géry.

Le projet prévoit d'augmenter le nombre de rues piétonnes, sans pour autant fermer toute la zone à la circulation. En effet, plusieurs expériences similaires ont montré qu'une zone exclusivement piétonne risque de créer des difficultés, notamment en termes de logement : les quartiers commerçants entièrement fermés à la circulation deviennent souvent déserts après la fermeture des magasins, ce qui diminue le potentiel de réinvestissement des logements qui y sont situés. Or, la Ville mène depuis plusieurs années une politique de réaménagement des logements inoccupés, afin d'attirer des habitants dans le Centre. Dans un souci de cohérence entre les différentes politiques, le projet Zone Confort prévoit donc de diminuer la présence automobile plutôt que de la supprimer. L'expérience montre dans plusieurs cas que ce type d'aménagement amène des résultats positifs sur la vie économique mais aussi sociale et culturelle.

Les deux principaux facteurs d'attractivité automobile dans la Zone sont le stationnement et le trafic de transit. Ce sont donc ces deux facteurs que le projet prévoit de supprimer :

- pour éviter le trafic de transit, un système de circulation en boucles à sens unique sera instauré sur l'ensemble du périmètre (sauf sur les axes



copyright ddv-aos

des rues du Lombard, Plattesteen, des Teinturiers, du Midi, Henri Maus, et sur le boulevard Anspach.)

- Le stationnement libre sera supprimé, et les places seront attribuées en zones de livraison, en places réservées exclusivement aux riverains, en places réservées aux personnes à mobilité réduite, en places réservées à la police, et en places réservées aux taxis.

Pour faire de la Zone Confort un espace réellement accueillant pour les piétons et pour y favoriser l'activité commerciale et culturelle, l'ensemble du périmètre sera aménagé en « Zone 30 », et le nombre de rues piétonnes sera augmenté.

En outre, des études complémentaires sont envisagées concernant le système de contrôle des zones de livraison, la création d'un régime de stationnement favorisant le stationnement rotatif dans les rues commerçantes (mise en place d'horodateurs avec une durée limitée à deux heures), et l'amélioration de l'accessibilité des parkings publics.

Le projet concilie donc la volonté d'améliorer le cadre de vie des habitants, et le souci de maintenir l'accessibilité du périmètre aux activités touristiques, culturelles, et commerciales.

Le début des aménagements est prévu pour le second semestre de l'année 2005, le Collège devant se prononcer sur les remarques et suggestions des habitants et des associations

La « Zone 30 » Notre-Dame-aux-Neiges

Le chantier de mise en « Zone 30 » du quartier, à l'arrêt depuis quelques temps, va enfin reprendre, suite à

l'obtention par l'entrepreneur (accord de coopération Beliris), des dernières autorisations nécessaires. Les aménagements visent principalement à contrecarrer le trafic de transit très important dont souffre ce secteur et, de la sorte, à favoriser la circulation des piétons et des cyclistes. Un système de sens uniques successifs sera installé pour créer des boucles de circulation destinées à reporter le trafic sur la petite ceinture. Le projet envisage également de réserver l'accessibilité de la place de la Liberté aux seuls bus de la STIB. Tous les aménagements seront réversibles : si l'on constate que le trafic se reporte sur les quartiers environnants plutôt que sur la petite ceinture, des modifications pourront être amenées sans devoir recourir à de nouveaux travaux lourds.

La Ville a veillé également à ce que les politiques de mobilité ne nuisent pas aux activités commerciales du quartier. Les études montrent que la part de chalands venant expressément en voiture pour faire leurs courses dans le quartier, reste minoritaire. Sans compter l'importance toute particulière accordée aux transports en commun, qui sont utilisés par près de la moitié des visiteurs du quartier.

Le quartier Notre-Dame-aux-Neiges est le premier des 6 quartiers du Pentagone à être mis en Zone 30. Progressivement, les 5 autres secteurs (Marolles, Béguinage – Canal, Anneessens – Flandre, Quartier Royal et Beaux-Arts) seront également aménagés.

« Bus 8 » et contresens bus

Lancé fin 2003 lors des « Plaisirs d'Hiver », l'expérience du Bus 8 a été renouvelée lors de l'édition 2004 du Marché de Noël. Il s'agit d'une navette spéciale reliant les principaux centres d'activité commerciale et touristique du Centre-Ville (Grand-Place, Espagne-Madeleine, Sablon, Rue Neuve, Chapelle et Marolles, etc...)

Cette année, pour diminuer la durée des trajets et assurer une meilleure desserte, l'itinéraire a été scindé en deux boucles distinctes qui se croisent à hauteur de la Gare Centrale.

L'initiative se voulait être un début de réflexion pour créer un mode de déplacement alternatif aux chalands et visiteurs du Centre. Noël est la période de l'année où Bruxelles attire le plus de touristes et où les commerces tournent le mieux, et il est donc important d'offrir des choix de mobilité variés. Le souhait de la Ville serait de conférer au trajet du Bus 8 un caractère permanent, de sorte que les avantages qui en découlent en termes de mobilité et de commerce ne se limitent pas à la simple période des « Plaisirs d'Hiver ». Des pourparlers seront donc menés avec la STIB et la Région pour inclure le projet dans le Contrat de Gestion de la STIB.

Un Bus 8 permanent serait un projet qui s'accorderait avec les autres initiatives de la Ville en termes de mobilité et avec sa volonté de créer un espace urbain où des offres de déplacement alternatif permettraient de

diminuer la pression automobile, créant ainsi un cadre de vie agréable.

Pour améliorer les performances des lignes de bus existantes, la Ville promeut l'aménagement de sites propres pour les bus sous forme de contresens bus. En ce moment, la phase 4 des travaux a débuté et porte sur l'aménagement des rues Montagne aux Herbes Potagères, d'Assaut, et Fossé-aux-Loups.

Le « Car-Sharing »

Autre mesure destinée à diminuer la pression automobile, le « car-sharing » (voitures partagées) permet de n'utiliser la voiture que lorsque cela s'avère nécessaire. Des dizaines de clients réservent à l'avance une automobile pour des trajets précis, mettant ainsi fin à l'usage abusif de la voiture et à l'occupation indéfinie de places de stationnement.

Si le projet se répand sur toute la région bruxelloise, la Ville n'en reste pas moins l'un des meilleurs élèves dans la promotion du Car-Sharing : 3 stations ont récemment été inaugurées (De Brouckère et Bockstael, fin 2004 ; Fontaines en janvier 2005), et l'objectif du Collège est de compter d'ici la fin de l'année 5 stations au total. Là encore, il s'agit de fournir aux habitants, travailleurs, touristes et chalands, un moyen de déplacement complémentaire, capable de pallier à la limitation de l'usage de voitures privées que les projets de Zone confort et Zone 30 induisent dans le Centre.

Les rangs scolaires

En collaboration avec ProVélo, la Ville souhaite mettre en place des ramassages scolaires en vélo, offrant aux jeunes générations des moyens de déplacement « doux », mais également une formation anticipée au code de la route. Un projet-pilote a été mené pendant 3 semaines en septembre 2004 à l'école Heembeek. Des enseignements ont été tirés de l'expérience : possibilité de généraliser la démarche ; implication de la Police

pour la surveillance des rangs mais aussi pour étayer la formation des petits au code de la route ; implication des parents, pour promouvoir le vélo auprès de plu-



copyright ddv-aos

sieurs générations à la fois, mais aussi pour que ceux-ci assurent, à terme, eux-mêmes la surveillance des rangs à tour de rôle (ceci montre également le versant social du projet : réinvestissement des parents dans les fonctions scolaires, création de liens sociaux inter-générationnels,...).

A la Ville de Bruxelles

Outre les mesures prises en vue de sensibiliser les citoyens et modifier leurs habitudes, la Ville s'attache à donner l'exemple, via ses services internes et son personnel.

Le renouvellement progressif du Parc Automobile se fait conformément à des objectifs environnementaux. Récemment, la Ville a acquis cinq nouveaux véhicules à moteur hybride, moins polluant.

Le Plan de Déplacement du centre administratif sera bientôt approuvé par la Collège. Celui-ci énumère également une série d'actions à mener au sein du personnel de la Ville afin de le sensibiliser aux enjeux de mobilité. Parmi les mesures, figurent notamment :

- l'information du personnel sur les alternatives à la voiture ;
- la formation à l'utilisation du vélo ;
- l'intervention majorée de la Ville dans les frais d'abonnements train et transports en commun ;
- le remplacement progressif des voitures de service par le car-sharing ;
- l'amélioration des cheminements piétons, cyclistes (sens uniques limités), et transports publics dans le Pentagone ; et l'aménagement d'une « coulée verte » sur le boulevard de l'Impératrice.

En guise de conclusion, nous pouvons affirmer que les choix de la Ville de Bruxelles en termes de mobilité ne sont pas simplement restrictifs ; ils envisagent également de nouvelles solutions, et témoignent d'un souci de transdisciplinarité, prenant en compte les divers acteurs de la vie en ville que sont les habitants, les visiteurs, les touristes, et les commerçants.



copyright ddv-aos

Pour plus d'information concernant le politique mobilité de la Ville de Bruxelles:

Contact :

Erdem Resne

Cabinet de l'Échevin Philippe Decloux

Bureau: 02 / 279 48 16

Fax: 02 / 279 48 21

E-mail: erdem.resne@brucity.be

Fin du timbre fiscal pour la délivrance des permis de conduire. Et qu'est-ce qu'on fait maintenant ?

Par Mary-Ann De Beuckelaer, Service public fédéral Mobilité et Transports, Service Permis de Conduire

Suppression des timbres fiscaux en vue de l'acquittement des redevances dues pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international et introduction de nouvelles modalités de paiement.

Introduction

En exécution de l'accord du gouvernement du 10 juillet 2003, le Conseil des ministres du 23 décembre 2004 a décidé de supprimer les timbres fiscaux pour les permis de conduire à partir du 31 mars 2005.

Bien qu'à l'heure actuelle, les modifications réglementaires en vue de la suppression de ces timbres fiscaux ne soient pas encore terminées, une première communication concernant ces futures modifications s'impose.

La présente notice tend à expliquer ces futures modifications réglementaires mais doit être considérée comme un document provisoire pouvant encore être modifié aussi longtemps que la procédure réglementaire ne sera pas définitivement terminée.

1. Principe

Conformément à la nouvelle réglementation, le citoyen aura à partir du 31 mars 2005¹ la possibilité de payer la redevance due pour la demande d'un permis de conduire, d'un permis de conduire provisoire, d'une licence d'apprentissage ou d'un permis de conduire international en espèces, par virement ou par voie électronique.

Le demandeur paiera la redevance

directement à la commune qui décide librement et en toute autonomie des modalités de paiement qu'elle veut instaurer.

2. Mois de transition

Bien que l'utilisation des nouvelles modalités de paiement sera de règle à partir du 31 mars 2005², il sera toutefois encore possible de payer au moyen de timbres fiscaux pendant un mois.

Cette mesure a été prise en vue de faciliter la transition.

3. Acquisition de timbres fiscaux

Vu l'implémentation imminente du nouveau système de paiement, il est recommandé aux communes qui mettent elles-mêmes les timbres fiscaux à disposition, de limiter l'acquisition de nouveaux timbres.

Elles devront en effet demander elles-mêmes le remboursement du montant des timbres invendus au Service public fédéral Finances à la fin du mois de transition.

4. Rétribution des administrations communales

L'introduction du nouveau système de paiement entraîne aussi la modification du système de rétribution des administrations communales.

Le système du remboursement annuel par l'autorité fédérale des dépenses encourues par les communes pour la délivrance et la gestion des permis de conduire sur la base d'un relevé de créance, ne sera plus d'application.

Dorénavant, les communes pourront directement récupérer les frais exposés en retenant un montant fixe de 3,75 EUR par document délivré.

Elles pourront ainsi immédiatement disposer de la rétribution attribuée et ne devront plus réclamer leur rétribution au moyen d'un rele-

vé de créance.

Les communes verseront deux fois par an au Service public fédéral Finances les redevances perçues au cours des six mois qui précèdent, déduction faite des sommes qui lui reviennent.

Il est à noter que si en 2005 les communes pourront retenir immédiatement la part qui leur revient, elles obtiendront aussi la rétribution qui leur est due pour les permis de conduire délivrés au cours de l'année 2004. De même, en 2006, elles recevront leur rétribution pour les permis délivrés en 2005 avant la suppression des timbres fiscaux.

5. Registre et relevé justificatif

Tous les six mois, les communes feront parvenir au Service public fédéral Mobilité et Transports un relevé justificatif des sommes qu'elles ont retenues à titre de rétribution.

L'exactitude des montants ainsi retenus pourra se vérifier à l'aide des données du fichier central des permis de conduire, du registre communal et du relevé justificatif.

Cette vérification ne s'effectuera du reste que si le Service public fédéral Finances constate une disparité entre les montants reçus et les données fournies par les communes et transmis par le Service public fédéral Mobilité et Transports.

Pour terminer

Il va de soi que d'autres instructions concernant le développement et l'implémentation du nouveau système de paiement au niveau des communes suivront.

La présente notice explicative doit donc être considérée comme une première information de notre part sur les modifications réglementaires qui interviendront bientôt.

A l'heure actuelle, la procédure réglementaire n'est pas encore achevée. Une date définitive sera communiquée bientôt.

Contact:

maryann.debeuckelaer@mobilit.fgov.be

¹ Date sous réserve de l'achèvement définitif de la procédure réglementaire, à savoir la signature des arrêtés et leur publication au Moniteur belge
² ibid.

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

Sécurité routière et conventions avec les zones de police, la situation bruxelloise en 2004

Par Anne Meerkens (Directrice, SPF Mobilité)

Fin des années 90 début des années 2000, la problématique de la sécurité routière a été de plus en plus mise à l'agenda politique; pas seulement localement mais également sur le plan national voire européen, l'on accorde une attention croissante à un problème auquel tous les Belges sont tôt ou tard, directement ou indirectement, confrontés. En effet, il ressort du Moniteur de la sécurité biennal réalisé à la demande du Ministre des Affaires Intérieures que la population considère la "vitesse inadaptée" comme étant la forme de nuisance la plus gênante.

Les États généraux de la sécurité routière ont donné lieu, ces dernières années, à la formulation de bon nombre de recommandations. Ces dernières se sont à leur tour traduites par de nombreuses mesures (nouvelle répartition des infractions, amélioration des contrôles et de la politique de maintien et de répression, du Code de la rue ...). Parmi celles-ci, la Loi du 7 février 2003¹ portant diverses dispositions en matière de sécurité routière a peut-être été la plus radicale en raison de la nouvelle classification des infractions routières et des amendes s'y rapportant.

Partant du constat que:

- la sécurité routière fait partie des sujets de sé-

curité du Plan Zonal de Sécurité,

- l'insécurité routière doit être approchée par le biais de la sensibilisation, la communication et les actions répressives,
- le maintien et la répression constituent une partie importante de la mission de police,
- un plan de maintien et de répression est nécessaire,
- le risque tant objectif que subjectif d'être pris doit être augmenté,
- la convivialité de la circulation routière doit être améliorée,

L'Autorité fédérale a prévu la possibilité pour les zones de police de conclure des conventions en matière de sécurité routière avec l'autorité fédérale et a fixé, par la loi du 7 février 2003, le cadre légal des conventions de Sécurité routière.

Le cadre légal

La Loi du 7 février 2003² prévoit explicitement la possibilité de conclure des conventions avec les zones de police effectuant des investissements supplémentaires dans la sécurité routière.

Elle établit également que la convention prévoit un plan



Et le panneau, est-il bien utile ?

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



Il est vrai que la zoologie n'est pas au programme de cours des gestionnaires de voiries...

¹ Moniteur belge du 27 février 2003

² MB 25 avril 2003

d'action définissant des priorités et comportant, en fonction de ces priorités, les actions suivantes:

- la mise en oeuvre d'actions d'information du public par rapport aux problèmes de sécurité routière dans la zone de police concernée, en ce y compris sur l'organisation de contrôles et leurs résultats ;
- la mise en oeuvre d'actions de prévention par rapport aux problèmes de sécurité routière relevés dans la zone de police concernée;
- l'organisation d'actions de contrôle, en précisant les objectifs de ceux-ci.

De plus, la convention doit s'inscrire dans le cadre du plan zonal de sécurité. Outre ces dispositions générales, la zone de police s'engage également à désigner un coordinateur qui veillera à la réalisation effective de ses objectifs en matière de sécurité routière.

L'autorité fédérale assortit cette convention annuelle d'un financement des actions complémentaires "sécurité routière" via le Fonds des amendes.

Enfin, la zone s'engage également à adresser aux ministres un rapport d'évaluation sur l'exécution de la convention, comportant notamment la répartition des effectifs affectés aux différentes actions mises en oeuvre dans le cadre de la convention.

L'Arrêté royal du 3 mai 2004³ donne davantage de précisions concernant l'exécution des dispositions générales de la Loi. Il détermine les domaines par rapport auxquels les zones doivent fournir un investissement supplémentaire dans le cadre des conventions:

- le respect des limitations de vitesse;
- la prévention ou la lutte contre la conduite en état d'imprégnation alcoolique ou d'ivresse;
- la prévention ou la lutte contre la conduite sous influence d'autres substances qui influencent la capacité de conduite;
- le respect des règles relatives au port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation d'autres moyens de protection;
- le respect des règles spécifiques du transport routier;
- la lutte contre le stationnement gênant et dangereux ou les comportements agressifs dans la circulation.

Les critères pour la répartition du solde du Fonds des amendes sont également définis dans ce même Arrêté:

- ⇒ 54 % est réparti sur la base d'une catégorisation des zones de police en 5 groupes en fonction du cadre organique policier
- ⇒ 37 % est réparti entre les 196 zones sur la base

de la différence entre le total annuel maximum du nombre de morts et de blessés graves recensés dans la zone dans les années 1998, 1999 et 2000, sur les voiries relevant de la compétence de la police locale, et le total annuel du nombre de morts et de blessés graves recensés dans la zone à l'année t-2 (t étant l'année où la convention est signée). Le résultat exprime le pourcentage du montant accordé à la zone;

- ⇒ 9 % est réparti entre les 196 zones en fonction du kilométrage de voiries locales et régionales de la zone, sur base du rapport entre le nombre de kilomètres de voiries locales et régionales sur la zone x 100, divisé par le nombre de kilomètres de voiries locales et régionales sur l'ensemble du territoire. Le résultat exprime le pourcentage du montant accordé à la zone.

L'objectif des conventions est clair: par le biais du système de subsides l'on souhaite arriver à ce que les zones de police développent davantage d'actions en matière de sécurité routière que ce soit en termes de prévention, d'information ou de contrôle. Il s'agit d'amener également à un meilleur respect des dispositions légales relatives à la conduite sous influence, aux excès de vitesses, au stationnement dangereux, ...

A partir du moment où les zones ont conclu une convention, elles contractent un certain nombre d'obligations ayant trait à:

1. une analyse des problèmes de sécurité routière dans les zones de police ainsi qu'à l'inventorisation des activités existantes en matière de maintien et de répression,
2. l'exécution des projets et des engagements approuvés dans ce contexte par les zones de police,
3. la mise en place d'un plan de maintien et de répression,
4. la désignation d'un coordinateur "sécurité routière" au sein du corps de police,
5. la fourniture des éléments nécessaires à l'évaluation,
6. l'adhésion aux activités fédérales de collecte des données en matière d'activités et d'accidents de la route.

De plus, la convention doit s'inscrire dans une philosophie de sécurité intégrale et assurer une grande cohésion avec le plan de sécurité zonal, dans lequel la politique de sécurité de la zone de police est exposée.

Concrètement, un montant total de 41 837 740 € a été réparti dans le cadre des convention 2004, en fonction des critères énoncés ci-dessus. Pour les six zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale, il s'agissait au total d'une enveloppe budgétaire de € 2 306 788. Bien que les zones n'étaient pas obligées de conclure une convention avec l'autorité fédérale, les 6 zones ont chacune présenté un projet de convention pour un mon-

Zone	Nom	Montant Arrêté ministériel	Montant convention sécurité routière
Bruxelles/Ixelles	BRUXELLES-CAPITALE/IXELLES	377.357,00	377.357,00
Ganshoren/Jette/Koekelberg/Berchem-Sainte-Agathe/Molenbeek-Saint-Jean	BRUXELLES-OUEST	380.923,00	221.166,96
Anderlecht/Saint-Gilles/Forest	ZONE MIDI	517.477,00	517.477,00
Auderghem/Uccle/Watermael-Boitsfort		296.667,00	296.667,00
Etterbeek/Woluwe Saint-Lambert/Woluwe-Saint-Pierre	ZONE MONTGOMERY	309.054,00	308.311,00
Evere/Schaerbeek/Saint-Josse-Ten-Noode	ZONE NORD	425.310,00	230.785,00

tant total de 1 951 736 €, ce qui correspond à une convention à 84,61%.

Lors de l'examen des priorités par rapport auxquelles les différentes zones souhaitent effectuer des investissements supplémentaires, nous obtenons le tableau ci-contre.

Phénomène	Nombre de zones Bruxelles	Nombre de zones Belgique	Pourcentage du montant total Bruxelles	Pourcentage du montant total Belgique
Vitesse	6	193	43,66%	58,50%
Alcool	4	161	7,87%	13,92%
Drogues	2	112	1,06%	4,17%
Ceinture, casque	5	136	8,67%	6,38%
Transport	1	101	0,92%	4,33%
Stationnement	4	124	8,74%	6,16%
Agressivité	2	85	29,05%	6,53%

A l'instar de l'ensemble du territoire belge, la problématique de la vitesse inadaptée dans le cadre de la circulation routière bénéficie également d'une priorité absolue en Région de Bruxelles-Capitale. L'analyse des 6 conventions nous enseigne que le nombre de contrôles – effectués par caméra automatique ou non – doit être augmenté ainsi que les actions préventives au

moyen de panneaux d'avertissement "Vous roulez trop vite".

Il est toutefois surprenant que l'approche de l'agressivité dans la circulation routière représente 29,05% des moyens bruxellois contre seulement 6,53% pour l'ensemble de la Belgique.

Zone	Vitesse	Alcool	Drogues	Ceinture	Transport	Stationnement	Agressivité
Bruxelles/Ixelles	57%	11%	0%	14%	0%	18%	0%
Ganshoren / Jette / Koekelberg / Berchem-Sainte-Agathe / Molenbeek-Saint-Jean	93%	3%	0%	2%	0%	3%	0%
Anderlecht/Saint-Gilles/Forest	7%	0%	0%	3%	3%	3%	85%
Auderghem/Uccle/Watermael-Boitsfort	85%	0%	0%	0%	0%	15%	0%
Etterbeek/Woluwe Saint-Lambert/ Woluwe-Saint-Pierre	56%	9%	4%	31%	0%	0%	0%
Evere/Schaerbeek/Saint-Josse-Ten-Noode	23%	42%	5%	4%	0%	25%	1%

Pour les zones bruxelloises, les coordinateurs en matière de circulation routière sont:

CP De Keyser, Zone Bruxelles/Ixelles

Johan Janssen Zone Ganshoren/Jette/
Koekelberg/Berchem-Saint-Agathe/Molenbeek-
Saint-Jean

Albert Roosens, Anderlecht/Saint-Gilles/Forest

Jan Camp, Zone Auderghem/Uccle/Watermael-
Boitsfort

Eddy Vandekerkhove, Zone Etterbeek/Woluwé-
Saint-Lambert/ Woluwé-Saint-Pierre

Victor Michaux, Zone Evere/Schaerbeek/Saint-
Josse-Ten-Noode

Lorsque nous examinons séparément l'affectation des moyens par zone en fonction des priorités, nous obtenons le tableau de la page précédente.

La priorité accordée par la zone d'Anderlecht/Forest/Saint-Gilles à l'approche de l'agressivité routière attire l'attention. En effet, 85% des moyens sont alloués à un projet éducatif comprenant l'achat et l'aménagement d'un parc éducatif en matière de circulation routière et la création d'une piste d'habilité destinée aux écoles.

En 2004, une part importante des moyens a été consacrée à l'achat et à la remise à neuf de l'équipement. Toutes les zones ont prévu l'achat de radars (préventifs ou répressifs), de caméras, de curvomètres ou de véhicules équipés.

La priorité accordée par les 3 zones à la problématique du stationnement gênant ou dangereux (Bruxelles/Ixelles - Auderghem/Uccle/Watermael-Boitsfort - Evere/Schaerbeek/Saint-Josse-Ten-Noode) n'est également pas surprenante. Dans les zones urbaines celui-ci représente l'un des problèmes majeurs en matière de sécurité routière.

Bien que les actions sur le terrain se traduisent la plupart du temps par une augmentation du nombre de contrôles, il convient de souligner que certaines zones accordent également une attention toute particulière

aux aspects préventifs et éducatifs de la politique de sécurité routière. L'initiative susmentionnée s'inscrivant dans le cadre d'une approche de l'agressivité routière n'est qu'un exemple à cet égard. La même zone se fait également remarquer par le projet éducatif "BOBBY" visant à sensibiliser les élèves du degré inférieur à la problématique de la circulation routière par le biais d'une bande dessinée.

Les zones d'Evere/Schaerbeek/Saint-Josse-ten-Noode - Etterbeek/Woluwe-Saint-Lambert/ Woluwe-Saint-Pierre et Anderlecht/Saint-Gilles/Forest prévoient expressément des actions à voitures ou des actions de sensibilisation au moyen de gadgets et de campagnes d'affichage.

Conclusion

Cette petite analyse des conventions bruxelloises nous démontre que la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale revêt un caractère parfaitement prioritaire pour les 6 zones et les incite à réaliser des investissements supplémentaires dans le cadre des conventions avec l'autorité fédérale. Ces conventions représentent clairement un soutien important aux plans d'action en matière de sécurité routière établis par la police locale dans le cadre du Plan zonal de Sécurité.

Comme il s'agit de conventions annuelles, il est également important qu'il y ait une bonne mise en adéquation avec les plans d'action qui doivent à leur tour se traduire par une diminution du nombre de victimes de la route.

Les nouveaux projets de convention 2005 devraient certainement encore fournir une meilleure vision de l'importance des conventions de Sécurité routière dans le cadre des objectifs présupposés du gouvernement.

Contact : anne.meerkens@mobilit.fgov.be



Recommandations pour le marquage des contresens cyclables en Région de Bruxelles-Capitale

Le Département Infrastructure et Mobilité de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) et l'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale, avec la collaboration du Service Public Fédéral Mobilité et Transport, de communes (notamment la Ville de Bruxelles et les communes de Saint-Gilles et Anderlecht), de zones de police (notamment la zone Midi et la zone Bruxelles-Ixelles) et de l'asbl Pro Velo, ont réalisé un vade mecum relatif au marquage des contresens cyclables. Cette brochure regroupe 9 fiches techniques ayant trait aux marquages de base et aux marquages complémentaires à la sortie et l'entrée des contresens, aux cas particuliers des carrefours à feux ou encore des zones d'évitement. Bref, une mine d'informations pratiques pour le gestionnaire de voirie.

Contact : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

Étude d'un réseau piétonnier sécurisé communal pour les PMR

Par F. Saelmackers (Tekno)

Dans le cadre de l'année européenne de la personne handicapée et des actions visant à promouvoir l'intégration des personnes à mobilité réduite (ou "PMR" en simplifié) dans la vie quotidienne et dans la ville, les communes d'Evere et de Watermael-Boitsfort ont décidé de mettre en œuvre un réseau piétonnier accessible à tous. La notion d'handicap physique (lié aux différents types de déficiences, visuelle, auditive, membres inférieurs, vieillesse, etc.) est alors élargie à un concept plus large de handicap de situation où les déficiences peuvent être temporaires ou ajoutées (personne accidentée, conduite d'un landau, grossesse,...).

Le principe d'une boucle communale

A l'image de ce qui s'est fait à l'étranger, notamment à Barcelone, les projets à Evere et à Watermael-Boitsfort se présentent sous la forme de boucles reliant différents pôles d'activités entre eux, qu'ils soient administratifs, commerciaux, touristiques, de loisirs ou de transports publics. En se limitant, dans un premier temps, à une boucle de 2,5 km de rayon, les communes espèrent la concrétiser rapidement, en fonction des budgets disponibles



Source : AMT Concept

et des travaux envisagés. A terme, en additionnant plusieurs boucles

qui se jouxent, il sera aisé de créer un réseau permettant progressivement un accès aux PMR à tous les sites d'intérêt situés sur le territoire communal.

Une expérience pilote

La présente mission représente une expérience pilote en Région de Bruxelles-Capitale et, à ce titre, a bénéficié d'un subside régional. Elle a été menée sous la direction des services communaux, au nom des Echevinats de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, en collaboration avec le cabinet du Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.



Source : AMT Concept

La mission a été réalisée par l'asbl A.M.T. CONCEPT, qui a assuré l'examen critique des aménagements auxquels les PMR sont confrontées et la mise au point des propositions d'intervention et par le bureau d'études TEKNO qui s'est chargé des relevés de terrains, de la mise en place des outils informatiques permettant leur encodage sur les supports appropriés (BD, cartographie) et de la présentation générale.

Une approche opérationnelle par phase

L'étude ne s'est pas limitée à des recommandations générales mais bien à voir comment il était possible d'adapter ces principes à des cas concrets existants. Afin de permettre une réalisation effective des aménagements proposés, la mission

a consisté en un repérage visuel précis, in situ, des trottoirs, traversées piétonnes et mobiliers associés repris sur l'itinéraire déterminé, en quatre étapes ou phases :

- un inventaire comprenant les éléments constitutifs et l'environnement immédiat des zones piétonnes;
- un relevé des dégradations des zones piétonnes avec des propositions de travaux urgents (immédiat), à court terme (1 an) et à moyen terme (3 à 5 ans);
- le diagnostic des situations conflictuelles entre les différents utilisateurs et un examen critique des aménagements auxquels sont confrontées les personnes à mobilité réduite;
- des propositions simples de solutions.

La mission a également consisté à mettre au point les supports cartographiques utiles au projet (plan de situation existante, plan de l'état des trottoirs, plan de diagnostic et plan de présentation des propositions d'aménagement) et la structure d'un SIG et des bases de données associées, permettant par la suite à l'Administration Communale de compléter, au fur et à mesure des opportunités et des projets en cours, un état des lieux complet de ses voiries.



Source : Tekno

En définitive, la mission a visé trois axes d'actions :

- Des recommandations générales en matière de mobilité douce, de PMR, etc.
- Des réalisations concrètes sur site :
 - ⇒ Mise en œuvre de la boucle
 - ⇒ Inventaire des travaux urgents, métrés, bordereaux, etc.
- La mise en place d'outil permettant une gestion quotidienne ultérieure
 - ⇒ Mise à jour, suivi des plaintes de riverains, observatoires
 - ⇒ Prévisions travaux (plan triennal, etc.) et gestion de stock (mobilier, etc.)
 - ⇒ Planification (rationalisation des matériaux de trottoir, du mobilier, mise au point contrat avec régie, etc.)
 - ⇒ Transfert d'information vers d'autres services, administrations.



Source : AMT Concept

Autonomie, confort et sécurité

Les principes qui ont régi le projet sont le confort et la sécurité pour tous mais aussi l'autonomie totale des PMR, c'est-à-dire sans aucune dépendance, ni aide de tiers.

Le concept d'accessibilité pour les PMR doit répondre à trois critères fondamentaux accéder, circuler et utiliser (horizontalement et verticalement) toutes les infrastructures sans aucune dépendance (sans l'aide d'un tiers, ni direction.)

Idéalement, l'accessibilité complète pour les différents usagers de la rue comprend la liberté de circuler

en toute autonomie et d'effectuer les actions suivantes :

- Disposer d'un espace cohérent et continu pour parvenir jusqu'à l'entrée des principaux lieux d'activités (administration, loisirs, sport, commerces,...) et un stationnement à proximité pour éviter toute fatigue supplémentaire ;
- Se repérer dans la rue, y compris la possibilité de lire ou interpréter l'ensemble de la signalisation extérieure (visuelle, sonore ou tactile) permettant de prévoir tout changement de direction, d'être avisé des dangers d'une traversée piétonne ou d'un chantier en cours ;
- Se déplacer dans la rue en toute sécurité avec une largeur de passage optimale, des revêtements de sol antidérapants, des aires de repos dans les pentes trop longues, des abaissements de bordures comprenant des dalles d'éveil à la vigilance et de repérage;
- Utiliser tous les instruments qui correspondent aux besoins concrets de tous les citoyens (WC public, guichets, téléphone, information,...)



Source : AMT Concept

Un diagnostic systématique

Les critères de base qui ont été pris en compte dans l'analyse de la conformité du cheminement aux spécificités PMR sont les prescriptions du Règlement Régional d'Urbanisme et plus particulièrement les titres IV et VII. Toute une série de recommandations complémentaires, spécifiques aux PMR ont été ajoutées et sont détaillées ci-après.

Les 5 critères principaux qui ont été analysés sur le parcours sont :

1. Le cheminement, c'est-à-dire l'espace laissé libre pour le passage des piétons (hors encombrement du mobilier urbain)
2. Les traversées piétonnes, endroit où les piétons sont amenés à circuler sur la chaussée
3. Les arrêts de transports en commun
4. La signalisation ou les marquages spécifiques aux PMR (dalles non-voyants, parkings handicapés, etc.)
5. L'accessibilité aux services en voirie et aux immeubles.



Source : AMT Concept

L'analyse des informations encodées a permis de mettre en évidence certaines caractéristiques.

Les causes des dégradations sont multiples mais généralement bien identifiables :

- Trafic piétons importants
- Entrées carrossables
- Stationnements illicites sur trottoirs
- Revêtements inappropriés
- Cheminements trop étroits
- Cheminements "illicites"
- Chantiers riverains en cours.

En ce qui concerne le diagnostic PMR, c'est clairement les **traversées piétonnes** qui sont les plus problématiques et qui nécessitent le maximum d'attention et d'interventions.

Pour les **cheminements**, certains tronçons ont une largeur inférieure à 1,50 mètres. Le dévers et la pente longitudinale sont aussi trop importants. Par endroit, le mobilier encombre le cheminement.

*Le carnet d'adresses***Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale**

A toutes fins utiles, nous avons rassemblé pour vous les coordonnées des conseillers en mobilité des différentes communes bruxelloises. Ces conseillers sont les personnes de contact dans leurs communes respectives.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Plusieurs **arrêts de transport en commun** ne sont pas encore aménagés selon les nouvelles prescriptions et restent en encoches. La largeur libre du trottoir et des passages autour des abris est, à ces endroits, le plus souvent insuffisante.



Source : AMT Concept

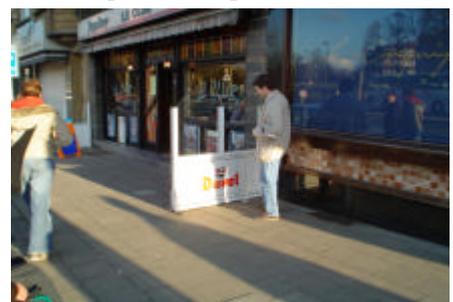
Les équipements en voirie (téléphone, distributeur de billet, boîte aux lettres, poubelles suspendues, etc.) ne sont pas accessibles parce que situés trop haut.

Plusieurs conflits sont également repérés. La végétation envahit fréquemment le trottoir (débordement de terres dans le cas de bordure non saillante ou arbres mal taillés.) Du stationnement illicite est repéré à certains carrefours trop larges et sur les traversées piétonnes.

Des propositions intégrées

Les propositions qui sont formulées dans le cadre de l'étude sont soutenues, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, par des exemples de bonnes pratiques en Région bruxelloise. Elles s'adaptent au prescrit du nouveau "Code de la Rue".

Il conviendra d'adapter les traversées piétonnes avec les aménagements destinés aux personnes mal ou non-voyantes (lignes guide et lignes de vigilance.) Il conviendra également de veiller à dégager les lignes guides naturelles (notamment le long des façades) de tout obstacle en plaçant ces derniers préférentiellement au bord du trottoir. Des couleurs tranchées seront préférées pour le mobilier



Source : AMT Concept

qui ne pourra pas être enlevé du cheminement naturel. Le marquage spécifique aux arrêts de transports en commun (ligne de vigilance et zone d'attente) sera intégré.

Le mobilier devrait idéalement être le plus réduit possible dans les endroits fort fréquentés.

Les passages surélevés et les plateaux sont proposés là où le plan de mobilité et le plan zone 30 prévoit de créer des zones protégées de la circulation de transit. Aux entrées de parkings collectifs privés, des trottoirs traversant sont proposés.

Là où cela n'est pas possible et où le stationnement est illicite, des "oreilles" ou des élargissements de trottoir sont proposés.

De même, des solutions minimalistes peuvent être trouvées pour élargir les zones de trottoir trop étroites (nouvelle délimitation des zones de plates bandes latérales.)

Lorsque les traversées sont trop longues, des changements de phase de feux ou l'implantation d'îlots centraux peuvent être proposés.

Enfin, les zones d'attente et embarcadères des arrêts de transport en commun seront adaptés aux prescriptions actuellement en vigueur à la STIB (en particulier la suppression des arrêts en encoche remplacés par des avancées de trottoirs.)

Une mise en œuvre coordonnée

La mise en œuvre de ces différentes propositions dépend de plusieurs facteurs. Il y a d'abord à prendre en compte le **gestionnaire de la voirie**, à savoir la Région de Bruxelles-Capitale et la Commune. Certains aménagements en voiries communales sont également pris en charge par la Région, comme par exemple la mise en œuvre des itinéraires cyclables régionaux, l'amélioration des conditions de circulation des transports en commun (projet VICOM), la rénovation des arrêts existants. Dans le cas de la boucle PMR, il faut également prendre en compte les intervenant privés ou semi-privés comme la Régie des Postes (pour les boîtes aux lettres), Belgacom (pour les téléphones) et

les agences de banques (pour les distributeurs de billets), les gestionnaires des supermarchés, etc.

Le **type et l'ampleur des travaux** sont également des éléments importants. En effet certains aménagements et/ou réparations peuvent se faire dans le cadre d'un entretien courant de voiries (réparations des dégradations, abaissement léger de bordures, implantation de lignes guide.) Par contre d'autres doivent faire l'objet d'une réflexion plus globale prenant en compte non seulement les cheminements piétons, mais également la voirie dans son entièreté, avec tous ses usagers (rétrécissement des bandes de circulation, mise en place de plateaux, trottoirs traversant, réaménagement de rond-point, etc.) Dans ce dernier cas, le diagnostic PMR est à intégrer dans une réflexion globale visant un meilleur partage de l'espace et prenant notamment en compte les données et les impératifs en terme de circulation (plan de mobilité, plan zone 30, etc.)

En terme de **phasage** et d'opportunité, les réparations des zones dégradées sont les plus urgentes. Les autres endroits, en particulier les aménagements récents ne sont pas prioritaires. Les zones complexes nécessitent souvent des réflexions plus longues et l'élaboration de nombreux plans.

La mise en place de ligne de repérage pour les personnes non ou malvoyante est également à mettre en avant dans le cadre d'une boucle optimale PMR. Ces derniers aménagements doivent toutefois se faire avec un souci d'intégration et de simplicité dans les matériaux et les mises en œuvre (calpinage, etc.)

Un suivi permanent

Il semble également important de pouvoir **donner une information sur le parcours** qui sera finalement mis en œuvre. Un folio d'information, des bornes tactiles à proximité de l'administration communale, des dalles de repérage au sol indiquant la direction ou le trottoir à suivre, semblent indispensables pour concrétiser le projet mais aussi pour conscientiser les riverains. Ces derniers devraient en tout état de

cause être impliqués et intéressés par le projet. Ils devraient également prendre en compte leur rôle de citoyen et ne pas encombrer inutilement le trottoir, particulièrement là où l'espace a été partagé.



Source : AMT Concept

Il conviendra enfin d'instaurer un **entretien régulier** du parcours et de la zone. La rapidité d'intervention est capitale pour éviter que des dégradations minimales n'entraînent des dégradations plus importantes ou même du vandalisme. La vigilance est également de mise, notamment dans le cadre du contrôle de la police de l'environnement pour les dépôts illicites ou dans le cadre des relations avec les commerçants (pose de publicité non autorisées, aménagement de terrasses en trottoir, etc.).

La Ville de Bruxelles a également entrepris un travail similaire mais de sa propre initiative.

Maître de l'Ouvrage
Communes d'Evere et de Watermael-Boitsfort

Auteurs de projet
Association momentanée : AMT Concept – Tekno

Direction de projet
M. Gerez (AMT Concept)
F. Saelmackers (Tekno)

Montant des études
de 25 à 50.000,00 €

Délais
Evere : novembre 2003 - mai 2004
Watermael-Boitsfort : mars - octobre 2004

Contact :

f.saelmackers@tekno-solutions.com

La STIB en quête d'une mobilité durable

Par Frédéric Madry (AVCB)

Dans sa note politique "STIB 2020: vision d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles", la STIB a résolulement tiré la carte du développement durable.

Quand on parle de mobilité durable, les sociétés des transports publics apparaissent comme l'un des acteurs clés. Elles offrent les meilleures garanties en vue d'une mobilité durable, et ce tant sur le plan environnemental (moins de nuisances) que social (une mobilité accessible à tous) et économique (p.ex. la STIB emploie 6.000 personnes et en réduisant les embouteillages, elle limite les pertes de temps).

Collaboration avec l'IBGE

Afin d'accentuer ses ambitions dans le domaine de l'environnement, la STIB a conclu un accord stratégique de collaboration avec l'IBGE. Les points communs entre la mobilité et l'environnement sont évidents: nuisances sonores, émissions de CO₂, consommation d'énergie, santé, ...

Dans le cadre du colloque « La STIB en route pour le développement durable » qui s'est déroulé le 19 novembre dernier, Monsieur A. Flausch, Administrateur – Directeur général de la STIB, et Monsieur J-P. Hannequart, Directeur général de l'IBGE, ainsi que leurs ministres de tutelle respectifs, Monsieur P. Smet et Madame E. Huytbroeck, ont signé un accord relatif à la politique environnementale et au développement durable.

Cet accord est une conséquence logique de la signature en 2003 de la charte du développement durable de l'UITP (Union Internationale des Transports Publics) par laquelle la STIB s'est engagée à finaliser une stratégie intégrée en matière de développement durable pour juin 2005 (http://www.uitp.com/project/susdev_Charter.cfm#2).

L'accord contient différents engagements mutuels, entre autres relatifs aux aspects environnementaux et énergétique, aux actions de communication et de sensibilisation ou encore au maillage vert. Concrètement, la STIB veut soutenir des projets pilotes pour l'applica-

tion de technologies propres ou permettant d'économiser de l'énergie (comme les combustibles bio ou le bus à hydrogène), particulièrement sur le matériel roulant. Ensuite, elle veut promouvoir le développement et l'application de projets innovants et performants en matière de réduction des bruits et des vibrations des déplacements sur rails. Enfin, la STIB veut équiper pour 2012 tous ses services du label "entreprise écodynamique". Les sites de l'atelier de Belgrado et de l'atelier central à Demets ont déjà reçu le label en 2003.

Personnes à Mobilité Réduite

La STIB veut également entreprendre des actions en ce qui concerne les 2 autres piliers du développement durable (social et économique). Ainsi, elle mène une politique conséquente en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Dans le cadre de la mise en service de 4 nouvelles stations de métro (La Roue, CERIA, Eddy Merckx et Erasme), elle y a prêté une attention particulière. D'autres stations ont également été adaptées. Pour les autres stations de métro et de prémétro, la Région a élaboré un programme intitulé

"Accès aux personnes à mobilité réduite", qui stipule qu'en 2020, toutes les stations de métro et de prémétro seront accessibles aux PMR.

Meilleure gestion des ressources humaines

La STIB veut également moderniser sa politique de gestion des ressources humaines. D'une culture basée sur le respect de la hiérarchie, la STIB veut évoluer vers un système orienté sur le respect des capacités,

la délégation et la responsabilisation et le rajeunissement du personnel. Dans ce cadre, une nouvelle politique de mobilisation, d'enrichissement et de renouvellement des capacités a été mise sur pied. Pour la STIB, il s'agit de mieux utiliser les capacités et les talents de ses collaborateurs, de rajeunir le personnel (en effet, la tranche d'âge 30-39 ans est insuffisamment représentée) et de faciliter les glissements internes afin de permettre le développement des capacités de chacun.

Contact : branderse@stib.irisnet.be



En route pour le développement durable ! (Source : www.raifaneurope.net)

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
2 au 6 avril - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
19 avril - Bruxelles	Colloque « Vélo et Commune » - action dans le cadre du plan directeur vélo 2005 - 2009	Info et inscription : Virgine De Nardi, 02/204.19.31- Fax : 02/204.15.10 - E-mail: vdenardi@mrbc.irisnet.be
21-22 avril - Lyon (Fr)	Mobilité, différenciations et inégalités : Colloque à l'initiative du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales ».	Info : http://msfs2005.entpe.fr
22 avril - Bruxelles	Derde Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: Stijn Dergent 015/44.65.55 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
31 mai au 3 juin - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28 au 30 septembre - Bruxelles	XXème congrès Belge de la Route	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Le point sur quelques questions relatives à la gestion du stationnement

Par Vincent Ramelot (AVCB)

Taxe, redevance, redevance, taxe ?

Le stationnement payant doit-il faire l'objet d'un règlement-redevance ou d'un règlement-taxe ?

Comme maintes fois rappelé¹, il y a plus d'un argument en faveur de l'un ou de l'autre système. Oui, on peut considérer que la place laissée à l'automobiliste pour stationner sur la chaussée est un service qu'on lui rend, et que le prix qu'il paye constitue la contrepartie de ce service, et donc que le caractère de redevance est clair (d'autant plus clair d'ailleurs qu'une loi² permet aux communes de percevoir des redevances de stationnement). D'un autre côté, oui, on peut aussi considérer qu'indépendamment de la réalité de ce service³, la commune a le droit de prélever des taxes sur l'occupation de la voirie, que celle-ci soit le fait d'un container, de baraquements de chantier,... ou d'un véhicule.

Mais cette question est-elle pertinente ?

Se lancer dans un querelle pour déterminer la nature réelle – civile ou fiscale – d'un prélèvement pour stationner est tout d'abord stérile. C'est ce que souligne un récent avis du « Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur »^{4 5} : si la légalité des règlements-redevance ne fait aucun doute, celle des règlements-taxes est tout aussi nette puisque les communes tirent directement de l'article 170 de la Constitution leur pouvoir d'adopter des taxes, et que les seules exceptions doivent être prévues par une loi ôtant tel objet au pouvoir fiscal communal (une telle loi n'existant pas en la matière). Quant à la jurisprudence de la Cour de cassation, dont on a pu dire qu'elle plaidait en faveur de la redevance, il est également impossible d'en tirer de telles conclusions : dans ses arrêts des 10 septembre

1998 et 10 mai 2002, la Cour a certes considéré que les règlements examinés étaient des règlements-redevances, mais n'a pas exclu (ni directement, ni indirectement) que le stationnement puisse faire l'objet d'une taxe.

Non seulement ce débat risque de durer éternellement, mais surtout il n'a aucune utilité : la nature ci-

Notes

1. Cf. V. RAMELOT, « Prélèvement pour stationner sur la voie publique : taxe ou redevance ? », in *Trait d'Union – Bruxelles*, 2001/01, pp. 15-17 ; *id.*, « Le stationnement n'est plus réglementé... plus tant ! », *cette revue*, 2004/02, pp. 14-16.
2. Loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur.
3. N'est-il pas d'ailleurs rendu davantage à la population en général qu'à une personne en particulier ?
4. Le « Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur » est un organe d'avis de la Communauté flamande dont une des tâches principales est d'émettre des avis relatifs à l'organisation administrative.
5. « Problematiek van de parkeerheffing », Advies 3-2004, disponible sur le site http://binnenland.vlaanderen.be/HRBB/adviezen_standpunten/adviezen_standpunten.html.

vile ou fiscale qu'une commune attribuera à son règlement de stationnement ne doit pas dépendre du caractère « intrinsèque » de ce type de prélèvement, mais tout simplement des objectifs qu'elle poursuit. C'est ce que met le « Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur » en évidence dans ses conclusions :

- si la commune envisage la perception pour le stationnement comme un instrument important de leur politique de mobilité, elle choisira par préférence la taxe, qui vise en premier chef l'intérêt général⁶ ;
- si la commune est particulièrement soucieuse d'instaurer des tarifs proportionnés, elle choisira la redevance.

Nous ajouterons que la taxe sera préférée par la commune qui entend mener une politique de poursuites volontariste et user de son privilège du préalable pour la perception et le recouvrement des sommes, tandis que la commune souhaitant déléguer la gestion du stationnement choisira obligatoirement le système de la redevance ; en effet, la taxe, étant l'expression de l'imperium ou, autrement dit, des pouvoirs de puissance publique de la commune, ne peut être appliquée, contrôlée et poursuivie que par la commune et non pas par une personne privée.

Bref, une commune doit d'abord déterminer les objectifs qu'elle veut poursuivre et ensuite choisir le type de règlement qui lui conviendra le mieux, et pas l'inverse.

Conséquences de la dépenalisation en matière de contrôle

Le choix du système civil ou fiscal n'est pas neutre pour la commune ; outre l'influence qu'il aura en termes de coûts et de recettes (réduits à leur plus simple expression en cas de délégation), c'est aussi la qualité des personnes habilités à constater les faits qui en dépendra, de même que leurs pouvoirs.

A. Avant toute chose, revenons sur les conséquences de la dépenalisation des infractions de stationnement

Il n'est pas inutile de rappeler que cette dépenalisation est partielle ; en effet, il est toujours interdit de stationner dans une zone de stationnement à durée limitée au-delà de la durée réglementaire, de même que de stationner dans une zone payante sans alimenter le parc-mètre ou l'horodateur, etc., mais ces infractions ne sont plus frappées de peines. Interdit, mais pas puni⁷ !

Quid alors de la possibilité pour les fonctionnaires et auxiliaires de police de constater les faits ?

Les règlements-taxe et les règlements-redevances n'étant pas des règlements de police, ils ne contiennent pas de dispositions dont la violation constitue une infraction ; les fonctionnaires de police ne sont donc pas légalement compétents pour surveiller leur application.

Il s'agit toujours d'infractions pénales, donc les fonctionnaires et auxiliaires de police sont toujours compétents pour les constater ; mais les procès-verbaux qu'ils dresseraient ne pouvant avoir de suites légales, il est inutile de les transmettre au parquet (qui se verrait obligé de les classer sans suites).

Rappelons en effet que les missions des services de police sont :

- dans l'exercice de leurs missions de police administrative, le maintien de l'ordre public, en ce compris le respect des lois et règlements de police⁸, la prévention des infractions et la protection des biens et des personnes (art. 14 de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police – en abrégé LFP), et
- dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire, la recherche et la constatation des cri-

mes, délits et contraventions (art. 15 LFP).

Les règlements-taxe et les règlements-redevances n'étant pas des règlements de police, ils ne contiennent pas de dispositions dont la violation constitue une infraction ; les fonctionnaires de police ne sont donc pas légalement compétents pour surveiller leur application. Ce contrôle doit en effet être assimilé à une tâche administrative, que les fonctionnaires de police ne peuvent pas accomplir (sauf celles que le ministre de l'Intérieur aura déterminées par circulaire ; la circulaire du 16 février 1999 relative aux tâches administratives des services de police – Application de l'article 25 de la loi sur la fonction de police – Abrogation et remplacement de la circulaire du 7 avril 1995 du même objet, *Monit.*, 14 avril, ne reprend pas le contrôle des règlements-redevances et règlements-taxes parmi les tâches administratives encore autorisées).

Il est par ailleurs hors de question de transmettre les procès-verbaux que les fonctionnaires ou auxiliaires de police auraient dressés à d'autres autorités que les autorités judiciaires ! Donc les procès-verbaux ne peuvent pas être transmis au receveur communal – et encore moins à la firme privée à qui la gestion du stationnement aurait été déléguée.

En conclusion, sauf les cas de stationnement dangereux ou gênant (art. 4.4., alinéa 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière), il n'y a pas de sens pour les fonctionnaires et

Notes

6. Un argument de plus en faveur de la taxe : l'article unique de la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur (c'est nous qui soulignons) exclut, tant dans son libellé que dans l'intitulé de la loi, la possibilité de prévoir des redevances pour le stationnement des remorques, qui par définition ne sont pas « à moteur », obstacle qui est levé si l'on opte pour le système de la taxe.

7. Cf. V. RAMELOT, « Le stationnement n'est plus réglementé... plus tant ! », *loc. cit.*, pp. 14-16.

8. Il s'agit bien des « lois de police et des règlements de police », ce qui apparaît plus clairement à la lecture du texte néerlandais : « de naleving van de politiewetten en -verordeningen ».

auxiliaires de police de dresser des procès-verbaux d'infraction à l'article 27 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

B. Quid des contrôles?

Qui peut constater qu'un automobiliste a commis un fait frappé soit d'une taxe, soit d'une redevance?

Excluons d'emblée les fonctionnaires et auxiliaires de police, qui comme on l'a vu supra, ne peuvent plus intervenir que dans le cadre d'une procédure « purement » pénale. Ne reste donc plus que du personnel civil : fonctionnaires communaux, membres d'une asbl communale ou d'une régie communale, membres d'une société privée.

1. Le contrôle général du stationnement

Stationnement réglementé par le biais d'une redevance :

C'est le cas le plus simple parce que, vu la nature civile de la redevance, il ne faut pas se prévaloir d'une qualité spécifique pour pouvoir contrôler le respect de ce règlement. Ainsi, tout agent communal

Lorsque la gestion du stationnement est externalisée, l'accès à la DIV doit donc se faire obligatoirement par la commune (via le receveur ou le bourgmestre).

(fonctionnaire, agent contractuel, steward urbain,...) désigné à cet effet pourra être affecté à cette tâche, sans qu'il soit besoin d'un quelconque serment par exemple, ni, pensons-nous, que cet agent soit engagé dans le cadre d'un statut. Un autre avantage réside dans le fait que, si la gestion du stationnement est externalisée, le contrôle du règlement peut être lui aussi délégué au personnel de la société délégataire.

Stationnement réglementé par le biais d'une taxe :

La solution est sensiblement la même ; tout agent communal désigné à cet effet peut contrôler l'application du règlement de stationnement, indépendamment de sa quali-



té, d'un éventuel serment, etc.

Mais, bien entendu, vu l'impossibilité de déléguer à un tiers la gestion du stationnement fiscalisé, seul du personnel communal peut effectuer ce contrôle.

2. Le contrôle d'identité de l'automobiliste

Les contrôles d'identité, bien entendu, restent réservés aux fonctionnaires de police (art. 34, §1^{er}, LFP)⁹.

Cette exclusion s'applique quel que soit le mode de gestion du stationnement qui a été choisi.

3. Les recherches pour déterminer l'identité de l'automobiliste

La plupart du temps, l'utilisateur d'un véhicule n'ayant pas payé sa redevance ou sa taxe de stationnement n'est pas pris sur le fait (et, même s'il est présent, il peut comme nous l'avons vu refuser de dévoiler son identité) ; l'agent qui contrôle doit donc retrouver cette identité par d'autres moyens. Celui qui semble le plus indiqué est la consultation de la banque de données du service « DIV » de la direction Circulation routière, c'est-à-dire la direction responsable pour, entre autres, l'immatriculation des véhicules auprès de la Direction géné-

rale Mobilité et Sécurité routière¹⁰, que nous appellerons ci-après « DIV ».

Cependant, n'a pas accès à la DIV qui veut.

En effet, cette banque de données contient des données à caractère personnel ; le régime de leur consultation est donc soumis à la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel (la consultation d'une banque de données est considérée, à l'article 1^{er} de la loi du 8 décembre 1992, comme un traitement de données à caractère personnel).

L'accès à la DIV ne peut avoir lieu que pour répondre à une des 19 finalités mentionnées à l'article 6, §2, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001. Parmi ces finalités, l'art. 6, §2, 2^o mentionne « l'identification de la personne physique ou morale par laquelle sont dues les taxes ou les redevances liées à l'acquisition,

Notes

9. Ajoutons qu'en vertu de l'article 59.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, « toute personne âgée de plus de quinze ans est tenue de présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute réquisition d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation » ; la liste de ces agents qualifiés figure à l'article 3 du même arrêté. Cela dit, l'hypothèse examinée ici est celle où le contrôle d'identité n'est pas effectué à l'occasion d'une infraction ou d'un accident.

10. Art. 1^{er}, 16^o, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 royal relatif à l'immatriculation de véhicules, *Monit.*, 8 août.

l'immatriculation, la mise en circulation, l'utilisation ou la mise hors circulation d'un véhicule ».

« *L'identification de la personne [...] par laquelle sont dues les taxes ou les redevances liées à [...] l'utilisation d'un véhicule* » : voilà qui entre incontestablement dans notre cas de figure ! Cela ne suffit cependant pas pour accorder le droit d'accéder à la DIV à tout qui est chargé du contrôle du stationnement. Lorsque le stationnement est géré par la commune elle-même, c'est le receveur (en tant que responsable du recouvrement des recettes communales) ou le bourgmestre (en tant qu'autorité de police administrative) qui peuvent accéder à la DIV et obtenir les informations recherchées. Mais quand la gestion du stationnement est confiée à un tiers, il est hors de question que ce soit ce tiers qui accède à la DIV.

En effet, il a été jugé¹¹ que seules les autorités publiques peuvent avoir accès à la DIV : « *Certes, énonce le juge, en sa qualité de concessionnaire d'un service public, la demanderesse [= la société de gestion du stationnement] s'est vue confier par la Ville d'Arlon [...] la gestion et l'exploitation de places de stationnement payantes situées sur le domaine public, ainsi que le recouvrement des redevances communales impayées* ». Mais « *La demanderesse n'en demeure pas moins un concessionnaire privé, nullement autorisé à invoquer l'article 6, §2, 2°, de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 pour se faire communiquer par le maître du répertoire des véhicules l'identité du titulaire de la plaque minéralogique qui a omis de payer une telle redevance* ».

La circonstance que la consultation est demandée dans le cadre du contrôle d'un règlement-taxe ou d'un règlement-redevance ne peut être invoquée que par l'autorité publique qui a adopté ce règlement, et pas par un éventuel concessionnaire privé qui serait associé, en vertu d'une disposition contractuelle, à la gestion du stationnement. En effet, le prélèvement ne

revêt la qualité de « taxe » ou de « redevance » que dans le chef de l'autorité publique ; en revanche, ce n'est pas le recouvrement d'une « taxe » ou d'une « redevance » qui est poursuivi par une société privée, mais celui d'une créance civile, créance qui correspond à l'avantage financier que ladite société retire de

« *...rappelons que la consultation de la DIV, si elle est fructueuse, ne renseigne que l'identité du titulaire d'immatriculation (art. 7, 3°) et non pas, forcément, celle du conducteur !* »

l'exploitation du stationnement. Créance en vue du recouvrement de laquelle la consultation de la DIV n'est pas prévue légalement. Permettre à un particulier, fût-il concessionnaire de la gestion du stationnement, fût-ce même via un huissier de justice, d'accéder à la DIV constituerait une infraction tant à l'arrêté royal du 20 juillet 2001 qu'à la loi du 8 décembre 1992.

Lorsque la gestion du stationnement est externalisée, l'accès à la DIV doit donc se faire obligatoirement par la commune (via le receveur ou le bourgmestre).

Les choses ne s'arrêtent cependant pas là. En effet, transmettre des données à caractère personnel, c'est également, selon l'article 1^{er} de la loi du 8 décembre 1992, opérer un traitement de données à caractère personnel, lequel traitement doit répondre à trois conditions :

- les données doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes ; cette première condition sera remplie en indiquant précisément dans l'acte de concession les finalités du traitement des données, de même qu'en précisant que le traitement se fera par un sous-traitant, à savoir la firme cocontractante (cf. infra) ;
- les données doivent être adéquates, pertinentes et non excessives ; pour cette deuxième condition, l'acte indiquera quelles sont les données

transmises, à savoir les nom, prénoms et adresse des propriétaires des véhicules concernés (qui sont d'ailleurs les seules données dont les sociétés privées ont besoin) ;

- les données ne peuvent pas être conservées pendant une durée excédant celle nécessaire à la réalisation des finalités pour les lesquelles elles sont collectées : l'acte de concession prévoira que les données ne peuvent être conservées au-delà de la période nécessaire à la réalisation des finalités.

Comme dit plus haut, le concessionnaire de la gestion du stationnement doit être considéré comme un « sous-traitant » au sens de l'article 16 de la loi du 8 décembre 1992, à qui un traitement peut être confié. Pour respecter les dispositions de cet article, la commune doit prévoir dans le contrat passé avec la société des clauses visant à sécuriser le traitement des données, à déterminer la responsabilité du sous-traitant à l'égard de la commune et à établir l'obligation pour le sous-traitant d'agir uniquement sur la seule instruction de la commune (cette dernière disposition semble difficile à conceptualiser dans le cas de figure qui nous occupe).

En résumé, le contrat par lequel la commune confie la gestion du stationnement payant à une firme privée doit mentionner que la consultation de la DIV se fera par le receveur ou le bourgmestre et que la communication des données recueillies se fera selon des modalités précises, respectueuses des finalités de la loi du 8 décembre 1992.

Pour apporter la touche finale à ce tableau qui n'incite guère à l'optimisme, rappelons que la consultation de la DIV, si elle est fructueuse, ne renseigne que l'identité du titulaire d'immatriculation (art. 7, 3°) et non pas, forcément, celle du conducteur !

Contact : vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

Notes

11. J.P. Arlon-Messancy, 14 mai 2004, City Parking / x (inédit) ; ce jugement se fonde entre autres sur un avis de la Commission pour la protection de la vie privée, émis en août 2003.

Le point sur les caméras automatiques dans la Région de Bruxelles-Capitale

Par Ir. Philippe Boogaerts (Administration de l'Équipement et des Déplacements, Direction Techniques Spéciales)

Situation

A l'instar de la Région flamande, en 2001-2002, le Ministre de l'époque, Monsieur Jos Chabert, a entrepris une démarche visant à installer des caméras automatiques à la hauteur de certains carrefours. En 2003, en guise de test, des installations pilotes ont été placées aux carrefours suivants:

- Avenue des Croix du Feu / Avenue des Buissonnets: direction A 12 Anvers;

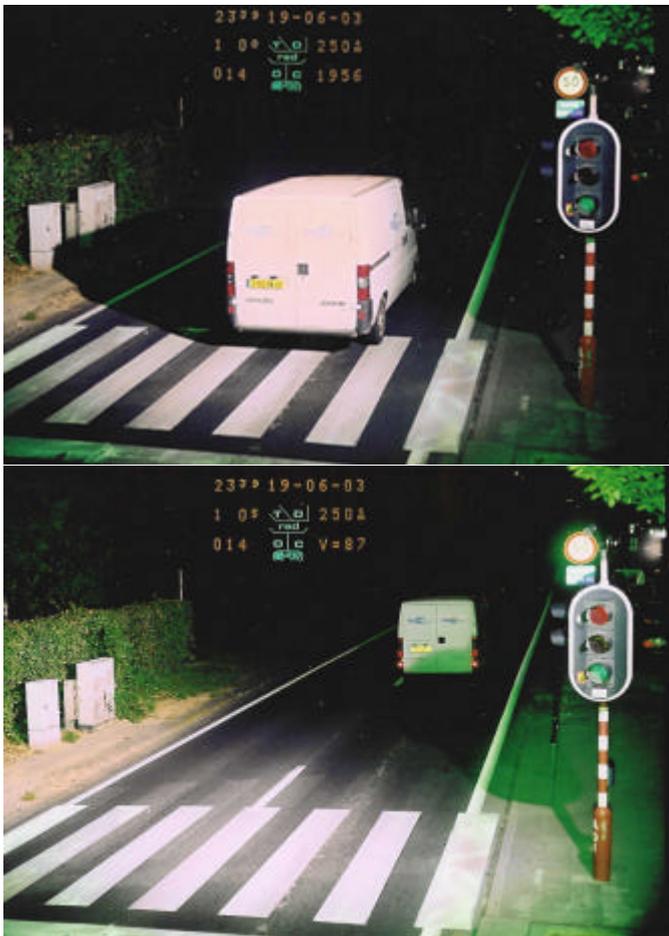


Fig. 1 : Photo-test de la caméra automatique au carrefour Avenue des Croix du Feu – Avenue des Buissonnets

- Avenue Général Jacques / Avenue de la Couronne: direction Bois de la Cambre et direction Reyers.

Les caméras sont de type analogique à pellicule argentique et mesurent la vitesse à l'aide de deux boucles par bande de circulation. Deux photos sont prises par infraction: la deuxième photo suit la première à 0,5 seconde d'intervalle.

Les radars sont équipés de "flashes esclaves", afin de permettre des prises de vue de nuit avec reconnaissance de la marque et de la couleur du véhicule (fig. 1 et 2). Les caméras sont étalonnées et techniquement opérationnelles.

Des radars préventifs doivent avertir l'automobiliste de l'existence des contrôles de vitesse automatiques, comme celui à l'Avenue des Croix du Feu (fig. 3).

Programme triennal 2005-2007

Comme annoncé aux États-Généraux de la Sécurité routière de la Région de Bruxelles-Capitale, Monsieur le Ministre Pascal Smet voudrait installer dans la période 2005-2007 au total 90 radars aux points noirs. Au total, on prévoit 30 caméras qui peuvent être déplacées d'un radar à l'autre.



Fig. 2 : Photo-test de la caméra automatique au carrefour Avenue Général Jacques – Avenue de la Couronne, direction Reyers

Les caméras sont interchangeable entre les radars automatiques, à condition:

- qu'elles soient équipées du même objectif: 45 mm pour 2 ou 3 bandes contrôlées; 75 mm pour 2 bandes contrôlées;

- que le voltage soit identique pour les lanternes: 230 V pour les lanternes classiques ou 42 V pour les LED.

Le protocole d'accord pour l'installation et l'utilisation de caméras automatiques fixes prévoit une concertation entre le gestionnaire de la voirie, le directeur-coordonateur de la police administrative, le chef de corps de la police locale et le Parquet. L'envoi et le traitement des procès-verbaux au Parquet requièrent des exigences particulières quant aux logiciels de traitement.



Fig 3 : Radar préventif à l'Avenue des Croix du Feu

Et la caméra automatique numérique: c'est pour quand ?

D'après le Service de Métrologie du Ministère des Affaires économiques, un projet d'AR datant de 1999 concernant l'homologation de caméras automatiques digitales devrait encore faire l'objet d'un avis du Conseil d'Etat et de la Commission de la protection de la vie privée. Le projet comporte des renvois aux normes internationales relatives à la sécurisation et au cryptage, devant en principe permettre d'empêcher les manipulations des données digitales par des personnes non autorisées.

Le remplacement de caméras analogiques par des caméras digitales exige le remplacement du mécanisme intérieur. Le boîtier, les poteaux et les boucles peuvent en principe rester en place.

Le coût des caméras numériques dépend de l'approbation du cadre légal.

Contact : pboogaerts@mbhg.irisnet.be

Les caméras automatiques sont efficaces

Par Erik Nuyts (Rechercheur au Steunpunt Verkeersveiligheid - PHL)

On parle régulièrement des caméras automatiques dans la presse. Les défenseurs prônent un nombre élevé de caméras installées, les opposants prétendent qu'elles servent uniquement à encaisser des amendes, et des opposants encore plus fervents y mettent le feu. La question centrale devrait cependant être de savoir si elles améliorent la sécurité routière. *Steunpunt Verkeersveiligheid* a examiné la question pour trois axes de circulation à Anvers.

Utilisation d'un groupe contrôlé

Les dernières années, on utilise de plus en plus souvent des caméras automatiques pour forcer le respect de la vitesse maximale autorisée. Tant de la littérature internationale que de l'expérience en Flandre, on peut déduire que les caméras automatiques sont efficaces. Mais ces deux sources d'informations ne donnent qu'une image limitée de l'efficacité réelle des caméras automatiques en Flandre. Etant donné que la nature du Flamand est différente de celle du Suédois ou de l'Italien, les chiffres étrangers donnent une indication de l'effet en Flandre, mais on ne

peut pas les extrapoler complètement.

C'est pourquoi *Steunpunt Verkeersveiligheid* a fait une enquête relative aux caméras automatiques à la ville d'Anvers. Les caméras sont installées sur les carrefours et elles sont placées en axes, de 3 à 5 caméras sur une ligne. Elles enregistrent aussi bien les excès de vitesse que le non-respect du feu rouge. Les informations relatives au nombre d'accidents de 2000 à 2003 étaient fournies par la police de la circulation d'Anvers.

La comparaison entre le nombre d'accidents avant l'installation des caméras et le nombre d'accident

depuis leur mise en oeuvre donne une image trop positive de l'effet des caméras automatiques, parce qu'on passerait outre la tendance générale de diminution du nombre d'accidents à Anvers. Les effets des campagnes générales seraient alors également liés aux caméras automatiques. C'est pourquoi on a apporté des corrections par le biais d'un groupe de contrôle. En outre, on a aussi corrigé les effets du hasard: une année de malchance est souvent suivie d'une meilleure année, même si on n'a pas appliqué de nouvelles mesures. On appelle cet effet la régression vers la moyenne.

Efficacité des caméras automatiques anversoises

Si on considère tous les accidents, y compris les accidents provoquant uniquement des dégâts matériels, nous constatons pour les trois localisations une diminution du nombre d'accidents: -5 %, -12 % et -22 % (tableau 1). A deux des trois endroits, cette diminution n'est cependant pas significative. Dans une méta-analyse combinant les trois diminutions, nous obtenons une

	<i>Italiëlei</i>	<i>Jan Van Rijswijcklaan</i>	<i>Bisschoppenhoflaan</i>
Tous les accidents, y compris que dégâts matériels	-22% [-39%; 0%] (P<0.05)	-12% [-40%; +0.27%] (NS)	-4,5% [-26%; +0.24%] (NS)
Méta-analyse de tous les accidents, y compris que dégâts matériels	-14% [-27%; 1%] (NS)		
Accidents provoquant que des lésions corporelles	-34% [-55%; -3%] (P<0.05)	-33% [-61%; +0.15%] (NS)	-15% [-43%; +0.28%] (NS)
Méta-analyse, seulement accidents provoquant lésions corporelles	-27% [-43%; -7%] (P<0.05)		

Tableau 1: Réduction du nombre d'accidents grâce à l'installation de caméras automatiques, aux trois emplacements considérés séparément et ensemble

cative: -27 %, avec un intervalle de fiabilité de [-43 %, -7 %].

Pour les trois localisations, la diminution était plus considérable pour les accidents graves que pour tous les accidents, y compris les accidents provoquant seulement des dégâts matériels. Les caméras automatiques préviennent donc surtout les accidents les plus graves.

Impact des corrections lors du calcul de l'efficacité

L'impact des corrections varie d'une enquête à l'autre. Dans la présente enquête, la correction était claire-

à la tendance et 22 % grâce aux caméras (tableau 2). Sans correction de la tendance générale, l'effet des caméras automatiques serait surestimé de -20 % pour tous les accidents au lieu de -14 %, et de -32 % pour les accidents avec lésions au lieu de -27 %.

L'effet de la correction pour régression vers la moyenne était très limité dans cette enquête. Pour les trois axes, il était de moins de 1 % (tableau 2). La littérature internationale démontre que la négation de la régression vers la moyenne peut légèrement sous-estimer l'effet d'une mesure (jusqu'à 5 %), mais entraîne plus souvent une suresti-

Réduction (en %)	pas de correction	correction uniquement pour tendance	correction uniquement pour régression vers la moyenne	correction tendance et correction régression vers la moyenne
Italiëlei	-29,3	-22,3	-29,1	-22,1
Jan Van Rijswijcklaan	-19,6	-11,7	-20,2	-12,3
Bisschoppenhoflaan	-12,5	-3,9	-13,1	-4,5

Tableau 2: Réduction du nombre d'accidents grâce à l'installation de caméras automatiques, avec et sans correction pour la tendance et la correction pour régression vers la moyenne.

diminution non significative (P = 0.079) de -14 %. L'intervalle de fiabilité est de [-27 %, + 1 %].

Pour les accidents avec des morts ou des blessés, nous constatons pour les trois axes une plus grande diminution que si nous prenons également les accidents avec dégâts matériels en considération. La réduction du nombre d'accidents avec lésions est une diminution signifi-

ment nécessaire pour la tendance à Anvers (tableau 2). Le nombre d'accidents avait également diminué dans le groupe de comparaison vis-à-vis de la moyenne des trois dernières années. Une partie de la réduction était donc due à la tendance générale, et donc pas l'emploi des caméras automatiques. La diminution de 29 % pour Italiëlei est alors divisée en 7 % de diminution grâce

à la tendance et 22 % grâce aux caméras (tableau 2). Sans correction de la tendance générale, l'effet des caméras automatiques serait surestimé de -20 % pour tous les accidents au lieu de -14 %, et de -32 % pour les accidents avec lésions au lieu de -27 %.

Ces résultats concordent avec la littérature internationale.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Y a une moto dans ton rétro...

Par Caroline De Cock (AED)

Même s'il est trop tôt pour crier victoire, la politique destinée à assurer une meilleure sécurité routière ne cesse de porter ses fruits. Les routes sont plus sûres : chaque statistique, chaque étude, chaque bilan fait apparaître des résultats de plus en plus encourageants pour l'ensemble des usagers. Une seule exception : les motards.

Avec 971 tués et blessés graves pour l'année 2001, les conducteurs de deux roues motorisés restent le maillon faible. Il est vrai que de plus en plus de citoyens se laissent tenter par le deux roues : le nombre de motos et de scooters en circulation en 2002 était de 305.000 soit 12.000 unités de plus qu'en 2001. Le succès du Salon des utilitaires légers, véhicules de loisir et motos, en janvier, a confirmé encore cette tendance.

Dans ce contexte, l'IBSR développe, du 11 avril au 8 mai, une campagne, destinée non pas aux motards eux-mêmes, mais aux automobilistes pour les sensibiliser à la place des motos dans le trafic. Avec le slogan « gardez les motards dans votre rétroviseur », l'objectif est le partage convivial et sûr de la route.

Les dates n'ont pas été choisies au hasard : elles tiennent compte de la période pendant laquelle les accidents de motos sont les plus nombreux. Entre décembre et avril, les mauvaises conditions atmosphériques éloignent les motards des routes. A contrario, durant le printemps, avec le retour de températures plus douces et le grand nombre de congés et de possibles longs week-ends, ils sont de retour. Et donc en danger.

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, seuls 4% des accidents se produisent sur l'autoroute, 41% des accidents se passent aux carrefours et dans 3 sur 4, un autre véhicule est impliqué. C'est dire toute l'importance pour l'ensemble des usagers, de comprendre les comportements des uns et des autres et de pouvoir anticiper.

Trop souvent, l'accrochage survient parce que l'automobiliste n'a pas clairement signalé ses intentions, parce qu'il a mal évalué la vitesse de la moto ou la distance qui séparait les deux véhicules, parce qu'il n'a pas vu - ou alors trop tard - le motocycliste (c'est le cas dans 70% des collisions.)

Le motard est forcément plus fragile puisqu'il n'est au-

cunement protégé par une carrosserie. Il lui est aussi plus difficile de s'arrêter brusquement ou d'effectuer une manœuvre d'évitement

sans casse.

Ajoutons que beaucoup de ces accidents se produisent en agglomération et que les camions provoquent, eux aussi, un certain nombre de collisions. Les conducteurs chevronnés, qui font confiance à leur expérience de la route, sont moins vigilants quant à la présence éventuelle d'une moto et sont la cause de plus d'accidents que les jeunes qui débutent.

Une opération similaire a déjà eu lieu en France avec le slogan « Retro-cligno, les bons réflexes » et, dans l'ensemble des pays européens, les dangers encourus par les motards font de plus en plus souvent l'objet de telles campagnes de sensibilisation.

Avec raison : en dehors du fait que les principales victimes de ces accidents sont majoritairement des jeunes de 18 à 29 ans, il est bon de savoir que les deux roues motorisés apportent une réelle plus value à toutes les démarches en faveur de la mobilité (ce sont autant de voitures en moins sur la route).

Reste à changer, aux yeux des automobilistes, l'image du motard dangereux qui roule forcément trop vite et qui fait courir des risques à l'ensemble des usagers de la route. Le MotorCycle Council qui regroupe 10 fédérations belges concernées par les motards et qui vise à rendre l'utilisation de la moto « socialement acceptable » a participé à la mise sur pied de la campagne de l'IBSR.

Il ne faut pas, pour autant, culpabiliser les « 4 roues » et les rendre responsables de tous les accidents de motos. La brochure « automobilistes, connaissez-vous les motards ? » qui sera distribuée, s'adresse aussi aux motards en leur rappelant l'ensemble des mesures de prudence à respecter pour adopter une conduite préventive et diminuer les

risques qu'ils encourent.

Appuyée par un spot TV et l'affichage traditionnel le long des autoroutes, la campagne devrait constituer le point de départ d'une action à plus long terme visant à intégrer les deux roues motorisés dans l'ensemble des actions destinées à améliorer la sécurité routière. Le but est de réduire de 50% le nombre d'accidents impliquant des motos d'ici 2010.

Contact : cdecock@mrbc.irisnet.be



Les routes congestionnées !

Par Marc Roman (Conseiller général, Direction Mobilité, SPF Mobilité et Transports)

Pas besoin d'être un spécialiste de la mobilité pour parvenir à cette conclusion ! Quiconque doit prendre la route tous les jours peut formuler ce constat. Le manque de mobilité exerce une influence non négligeable sur l'économie, la vie des entreprises et la qualité de vie des travailleurs. Mais dans quelle mesure ? Pour arriver à chiffrer ces données, il faut d'abord établir une image précise du comportement des citoyens en matière de déplacement, ce qui devrait mener à des décisions politiques efficaces. C'est pourquoi une enquête à grande échelle sur la mobilité s'est avérée indispensable.

Les déplacements domicile-lieu de travail interviennent pour 25% dans le total des déplacements dans notre pays. Ceux-ci se concentrent essentiellement le matin et le soir et occasionnent de nombreux ralentissements du trafic. A leur tour, ceux-ci provoquent des difficultés dans la vie des entreprises. Les travailleurs ont de plus en plus de mal à arriver à l'heure au travail et y arrivent souvent tellement stressés que la qualité de leurs prestations en souffre et se traduit même parfois par une augmentation des risques d'accidents.

Le meilleur moyen pour établir un cadastre des déplacements domicile-lieu de travail est de susciter un dialogue entre travailleurs et employeurs.

Sous l'impulsion de la Ministre de l'époque la décision fut prise de réaliser cette enquête. Le projet fut confié à la Direction Mobilité.

Après une large concertation avec un grand nombre d'instances (le Conseil National du Travail, le Conseil Central de l'Economie, la Commission pour la Protection de la Vie Privée, le Comité A de la fonction publique, la Commission

paritaire de la RTBF, le Comité de négociation du personnel militaire, le Comité de négociation des Entreprises publiques...) le projet a été présenté aux régions puis soumis à l'avis du Conseil d'Etat. La banque de données fut réalisée par FEDICT en collaboration avec un consultant externe. Les informations déjà disponibles via les activités de l'ONSS, de l'ONSS-APL, de la Banque Carrefour des Entreprises, de la Banque Carrefour de Sécurité Sociale y seront intégrées, dans le respect des règles de l'*government*.

Les textes

Le premier travail fut l'adaptation de la Loi sur l'organisation de l'économie du 20 septembre 1948. Les conseils d'entreprise ont ainsi reçu une nouvelle compétence : la remise d'un avis sur le diagnostic sur les déplacements domicile-lieu de travail, établi par l'employeur.

La réglementation de base se retrouve essentiellement dans la Loi-programme du 8 février 2003 (M.B. du 17.04.2003), la loi-programme du 22 décembre 2003 (M.B. du 31.12.2003) et l'arrêté royal du 16 mai 2003 portant l'exécution du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (M.B. du 05.06.2003).

En outre nous signalons encore l'arrêté royal du 29 octobre 2004 portant exécution du Titre XI, chapitre 2 de la loi-programme du 22 décembre 2003 relatif aux déplacements domicile - lieu de travail, et deux arrêtés ministériels du 29 octobre 2004, l'un fixant le mode de collecte des informations pour la banque de données concernant les déplacements entre le domicile et le lieu du travail, l'autre fixant les conditions pour l'obtention d'informations de la banque de données. Ces trois arrêtés ont été publiés au Moniteur belge du 26.11.2004.

En résumé, chaque entreprise ou institution publique à tous les niveaux et qui compte au moins 100 travailleurs est tenue d'établir tous les 3 ans un diagnostic sur les déplacements domicile-lieu de travail de son personnel. Ce travail est également obligatoire pour chaque implantation occupant au moins 30 personnes. Selon les textes, le premier diagnostic doit se baser sur la situation existante au 30 juin 2005. Il doit être soumis au conseil d'entreprise ou au comité de concertation compétant (secteur public), qui à son tour, dispose de deux mois pour rendre son avis. Après quoi le diagnostic sera transmis au plus tard le 30 avril 2006 à la Direction Mobilité.

Attention, l'avis ne doit pas être envoyé avec le diagnostic ! Il suffit d'indiquer dans le formulaire d'enquête la date à laquelle l'avis a été donné ainsi que la référence du document dans lequel il peut être trouvé.

Le formulaire d'enquête

Se compose de six parties importantes :

1. l'organisation du temps de travail dans l'entreprise ou l'organisation ;
2. le nombre de travailleurs par rue où est situé leur domicile ;
3. les modes de déplacement principaux ;
4. l'accessibilité du lieu de travail ;
5. les principales mesures déjà prises par l'employeur en matière de gestion de la mobilité ;
6. les problèmes de mobilité spécifiques à l'entreprise ou à l'organisation.

Pour un certain nombre d'items les questions obligatoires, telles que publiées au Moniteur belge, sont accompagnées de questions facultatives. Ces dernières ne sont pas publiées au Moniteur belge, mais apparaîtront sur le formulaire d'enquête électronique (avec la mention qu'elles sont facultatives) elles ne sont donc pas obligatoires mais les compléter apporte d'intéressantes informations du point de vu de la gestion de la mobilité. Un exemple. La question obligatoire relative

aux modes de déplacement principaux utilisés par les travailleurs est complétée d'une question sur les moyens de transport complémentaires qui sont utilisés pour le trajet d'approche et pour le trajet final.

Via www.belgium.be

Les employeurs rempliront le questionnaire en ligne sur le portail fédéral (aucune version papier ne sera proposée ni acceptée). Les informations déjà disponibles auprès de la Banque carrefour de la Sécurité sociale, la Banque carrefour des entreprises etc. seront complétées au préalable pour chaque entreprise ou institution publique.

Il sera possible de consulter le formulaire dans le courant du mois de mars sur le site web du SPF Mobilité et Transports (www.mobilit.fgov.be) et via le site du portail fédéral (www.belgium.be). Le formulaire sera utilisable à partir de fin septembre 2005 et ce parce qu'il faut 2 à 3 mois à l'ONSS pour traiter les déclarations du 2^{ème} trimestre (en ce compris les données au 30 juin) et les mettre, sous des conditions très strictes, à la disposition du SPF Mobilité et Transports.

Qu'est-ce qui doit être entrepris concrètement afin de pouvoir faire une déclaration ?

Les données de l'enquête devront obligatoirement être référencées à l'aide des numéros attribués par la Banque Carrefour des Entreprises (BCE) dans le but de fixer l'identité de l'entreprise ou organisme et la localisation de ses unités d'établissement. Si vous voulez vérifier votre situation, consultez le site www.kbo-bce-ps.mineco.fgov.be

Les données de mobilité devront obligatoirement être introduites via l'accès sécurisé du Portail fédéral destiné aux entreprises et organismes publics, ceci afin de garantir la confidentialité des données.

Si votre entreprise ou organisme utilise déjà l'accès sécurisé du Portail fédéral (par exemple pour introduire les données pour la sécuri-

té sociale), ce même accès vous permettra d'introduire vos données mobilité via n'importe quelle clef d'accès (nom d'utilisateur + mot de passe) déjà attribuée.

Si votre entreprise ou organisme n'utilise pas encore l'accès sécurisé du Portail fédéral, vous devrez en faire la demande, obligatoirement par écrit et sur un formulaire ad hoc téléchargé du site www.socialsecurity.be/site_fr/infos/employeur/index.htm.

L'adresse postale pour envoyer vos formulaires est :
SMALS MvM Centre de Contact Eranova (tel. 02/511.51.51)
Rue du Prince Royal 102
1050 Bruxelles

Pour introduire les données vous vous connectez à l'application via le Portail fédéral [//www.belgium.be](http://www.belgium.be), onglet « entreprises » rubrique (à gauche) « services en ligne pour entreprises », « application domicile travail » Vous donnerez successivement les clefs d'accès (nom d'utilisateur et mot de passe) pour la SMALS, l'indication de l'entreprise ou organisme, et vous choisirez dans la liste l'unité d'établissement considérée, que vous confirmerez. Les pages du formulaire d'enquête se suivent alors.

Situation spécifique pour les entreprises et institutions publiques qui sont établies au sein de la Région de Bruxelles-capitale.

Nous voulons nous arrêter ici très brièvement devant quelques différences et similitudes qui existent avec l'arrêté du 5 février 2004 du Gouvernement Régional Bruxellois relatif à l'application d'un plan de déplacements aux organismes de droit public ou privé occupant plus de deux cent personnes sur le même site (M.B. 18.03.2004).

La différence la plus importante entre la loi fédérale et l'arrêté du Gouvernement Régional Bruxellois réside dans le fait que celui-ci établit l'obligation d'établir un diagnostic en plus de celle de réaliser un plan de déplacements.

La réglementation fédérale se limite quant à elle à imposer un diagnostic, c'est à dire de faire l'analyse qui précède l'établissement du plan de déplacements.

De plus, si la réglementation bruxelloise est d'application à partir de 200 travailleurs, la réglementation fédérale est elle déjà d'application à partir de 100 travailleurs et, au sein de cette catégorie, pour chaque lieu d'établissement qui comporte plus de 30 travailleurs.

Par contre, la nature des questions que l'on retrouve dans les formulaires d'enquête respectifs est pratiquement similaire. Ce qui implique e.a. que ceux qui ont déjà satisfait à l'obligation bruxelloise, ce qui devait être chose faite pour le 31 décembre 2004, peuvent en profiter dans une très large mesure pour répondre à l'obligation fédérale (avec ici ou là une actualisation).

Une politique de mobilité efficiente

Cette campagne vise également à sensibiliser les entreprises et les institutions publiques au fait que cette enquête, qui peut paraître gourmande en temps, pourrait bien avoir des répercussions positives sur la vie économique, dans la mesure où les informations récoltées devraient permettre de prendre des décisions politiques efficaces.

La Direction Mobilité se chargera de la collecte et de l'analyse des données. Par après, elles seront mises gratuitement à la disposition de l'autorité publique, des partenaires sociaux, des entreprises privées, des centres de recherches (universités, hautes écoles...) qui ont pour objectif une meilleure gestion de la mobilité.

Contact:

Marc ROMAN
Conseiller général
Direction Mobilité
SPF Mobilité et Transports
e-mail: marc.roman@mobilit.fgov.be

Zone 30 abords d'école: conditions de placement des signaux routiers

Par Caelen Erik (AVCB)

Les gestionnaires de voiries doivent avoir délimité toutes les écoles maternelles, primaires et secondaires à l'aide des signaux routiers F4a et A23 (début d'une zone abords d'école) et F4b (fin d'une zone abords d'école) au plus tard pour le 1^{er} septembre 2005.

Dans un article intitulé « *Parcourons la nouvelle réglementation routière* », paru dans le Moniteur de la Mobilité n° 2004/3 de septembre 2004, nous avons déjà attiré l'attention sur le fait que ceci ne sera pas aussi aisé qu'on pourrait le penser.

La circulaire ministérielle du 14 mai 2002 relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des écoles précise en détail les conditions de placement desdits signaux routiers. Les signaux F4a peuvent en effet être placés soit de manière permanente, soit par l'utilisation de signaux à message variable (cette circulaire peut être téléchargée sur le site de l'AVCB http://www.avcb.be/mati/mob/regl/mob_eco.htm).

Lors d'une réunion du groupe de travail « Code du gestionnaire¹ », un sujet a été abordé qui n'avait, jusqu'à présent, jamais été évoqué.

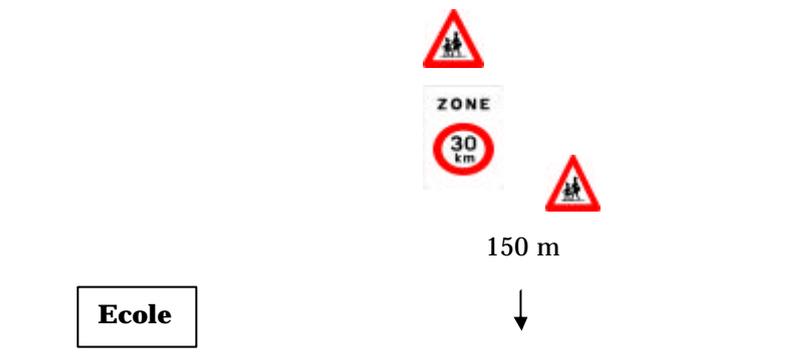
En effet, l'article 7.7. de l'Arrêté Ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière ne dispense pas les gestionnaires de voirie de placer en plus de la signalisation « abords d'école » les signaux A23 à proximité des écoles.

Quatre cas peuvent se présenter

1. La signalisation « abords d'école » est placée à **moins** de 150 m de l'entrée de l'école et le signal routier A23 à **plus** de 150 m. Dans ce cas, le signal A23 doit être complété par un panneau additionnel mentionnant la distance jusqu'à l'école.



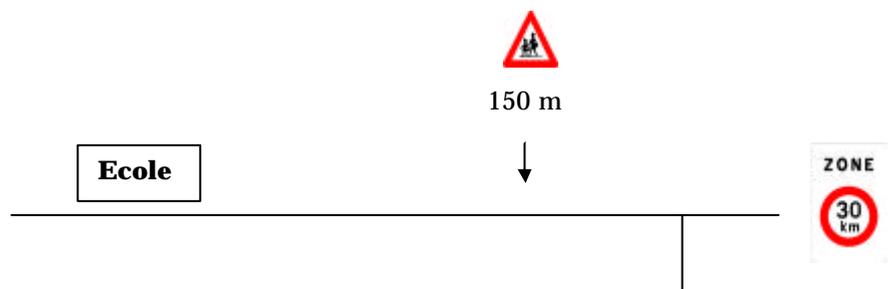
2. La signalisation « abords d'école » est placée à 150 mètres de l'entrée de l'école ainsi que le signal A23. Cette situation est à proscrire et il est à recommander de placer le signal A23 soit à une distance plus courte ou plus grande.



3. Le signal A23 est placé à 150 mètres de l'entrée de l'école et la signalisation « abords d'école » à plus de 150 mètres.



4. Dans une zone 30 existante, seul le signal A23 est placé à 150 mètres de l'entrée d'école. Dans ce cas-ci, la signalisation « abords d'école » n'est **PAS** placée.



Enfin, signalons à toutes fins utiles que la brochure 30 km/h aux abords des écoles, publié en juin 2002 par l'IBSR, peut être consultée afin de s'inspirer pour aménager des zones 30 abords d'écoles.

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

¹ Le groupe de travail Code du gestionnaire a été créé à l'initiative de Monsieur J.-P. Van de Winckel du C.R.R. Dans ce groupe de travail siègent des spécialistes, entre autres du SPF Mobilité, des trois régions, du C.R.R., de l'IBSR, de Touring, du VAB et de l'AVCB avec comme mission de rédiger un Code du Gestionnaire illustré et, si nécessaire, formuler des recommandations à l'intention des instances compétentes.

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° 2005/01 — mars 2005

Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction : E. Caelen, J-M Reniers, Ph. Decloux, M.-A. De Beuckelaer, A. Meerkens, F. Saelmaekers, F. Madry, V. Ramelot, Ph. Boogaerts, E. Nuyts, C. De Cock, M. Roman

Traduction : L. Vankelecom

Coordination : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

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

Tél : 02/233.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.avcb.be



[Faites circuler !]

C'est gratuit

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

C'est écologique

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

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: 02/233.51.65

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prenom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Telephone _____

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 _____

Prenom _____

E-mail _____