

Le Moniteur

de la Mobilité

Trimestriel | n°3 | été 2008 | gratuit

EN COUVERTURE

La grande aventure des Conseillers en Mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

Le covoiturage à Bruxelles, c'est Carpoolplaza
Friday BikeDay : success story bruxelloise

Observatoire Zones 30

Nouvelle session Pyblik

Réforme de l'Etat et sécurité routière

GESTION DU STATIONNEMENT

La gestion du stationnement à Gand

La proposition d'Agence régionale du stationnement

Stationnement, redevance et sous-traitance

SOMMAIRE

Éditorial.....	p.3	L' Observatoire Zones 30 de Bruxelles Mobilité.....	p.18
La grande aventure des Conseillers en Mobilité....	p.4	Friday Bikeday, unique en Europe !.....	p.21
Le carnet d' adresses.....	p.7	Pyblik, formation gratuite pour les fonctionnaires régionaux et communaux.....	p.22
Que fait aujourd' hui la Région de Bruxelles-Capitale pour organiser le stationnement ?.....	p.8	Le covoiturage à Bruxelles, c' est Carpoolplaza.....	p.24
Stationnement, redevances et sous-traitance : pas si simple !.....	p.11	Réforme de l' état et conséquences pour la politiques régionale de sécurité routière.....	p.25
Expérience locale : la gestion du stationnement à Gand.....	p.15		



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° 2008/03 — été 2008

Direction : Philippe Barette - Marc Thoulen

Rédaction : Pierre-Jean Bertrand, Pierre Chastellain, Cédric Taverne, Chantal Roland, Mathieu Lambert, Hildegard Schmidt, Grégory Moors, Erik Caelen

Traduction : Liesbeth Vankelecom, Hugues Moiny

Coordination : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

Photo de couverture : Bruxelles Mobilité - AED

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

Tél : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

<http://www.avcb.be>



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



Éditorial

Ce nouveau numéro du Moniteur de la Mobilité ne déroge pas à ses objectifs habituels: offrir un maximum d'information sur la mobilité en général et développer les problématiques bruxelloises en particulier. Il vous offre une information de fond au travers de synthèses d'études ou d'analyses juridiques et des sujets d'actualité grâce à des articles sur les enjeux les plus récents.

Chacun y trouvera un sujet à son goût.

Cette fois, nous vous proposons de passer au crible la question du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles Mobilité vous présente les rôles et missions de la future Agence régionale du stationnement et l'Association s'interroge sur les modes de gestion du stationnement mis en place dans d'autres villes, notamment à Gand. Pour être (presque) exhaustif, ce petit dossier développe également une analyse juridique de la problématique des redevances et des taxes en matière de stationnement.

Mais ce Moniteur de la Mobilité ne se limite bien évidemment pas au stationnement !

Découvrez en effet aussi les idées novatrices en matière de politique cycliste avancées par la Région de Bruxelles-Capitale sur la scène européenne avec le « Friday Bikeday ».

Et posez-vous la question avec nous « les Bruxellois seront-ils les victimes du code de la route ? ». Une analyse des récentes propositions de réforme de l'Etat belge (transfert de certaines réglementations aux régions) et leurs conséquences sur la sécurité routière dans la Région bruxelloise lèvera un coin du voile...

La Rédaction



La grande aventure des

CONSEILLERS EN MOBILITÉ

Début 2000, la mobilité s'est imposée comme discipline à part entière tant dans les gouvernements régionaux qu'au gouvernement fédéral. Dans les communes bruxelloises, des échevins de la mobilité apparaissent un peu partout. La mobilité s'impose comme une branche du développement durable mais qui ne fait pas encore partie des formations universitaires à l'instar de la Flandre et de la Wallonie. Une formation de Conseiller en Mobilité a donc été lancée par l'Administration régionale en mars 2001.

Cette formation s'adressait au début au personnel de l'Administration et des communes. La première session a permis d'installer un Conseiller en Mobilité dans la plupart des communes de la Région et d'y créer des services de la mobilité.

Au fil du temps, le cours s'est ouvert à des membres de l'IBGE, de l'IBSR, de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB), de la STIB; d'Inter Environnement Bruxelles, du Brusselse Raad voor het Leefmilieu, de Pro Velo, du GRACQ, du Fietsersbond, des zones de police et enfin à des fonctionnaires fédéraux de Beliris.

Fin 2007, plus de 200 personnes avaient reçu le certificat de Conseiller en Mobilité.

Certains demandeurs d'emploi qui ont suivi le cours ont trouvé des emplois dans des communes ou dans des bureaux d'étude.

Avec la collaboration de l'IBSR et de l'AVCB, une série de formations de suivi est organisée pour ce large public.

Une formation de 20 jours permet de faire un survol important des thèmes principaux ayant trait à la mobilité et d'approfondir certaines questions plus prioritaires dans le contexte bruxellois. C'est aussi l'occasion d'apprendre à mieux se connaître et de créer des réseaux.

La présentation de ses activités par chaque participant constitue en outre une occasion de partager son expérience des métiers ayant trait à la mobilité dans tous ses états.

Pierre Chastellain, expert du bureau Transitec Ingénieurs-Conseils, qui donne ce cours, a toujours veillé à entretenir la culture du dialogue qui permet des échanges précieux et aussi formatifs que les exposés, d'autant plus riches que l'assemblée est diversifiée, tant du point de vue professionnel que du point de vue de la formation. On est toujours, pendant ce cours, dans le pluridisciplinaire.

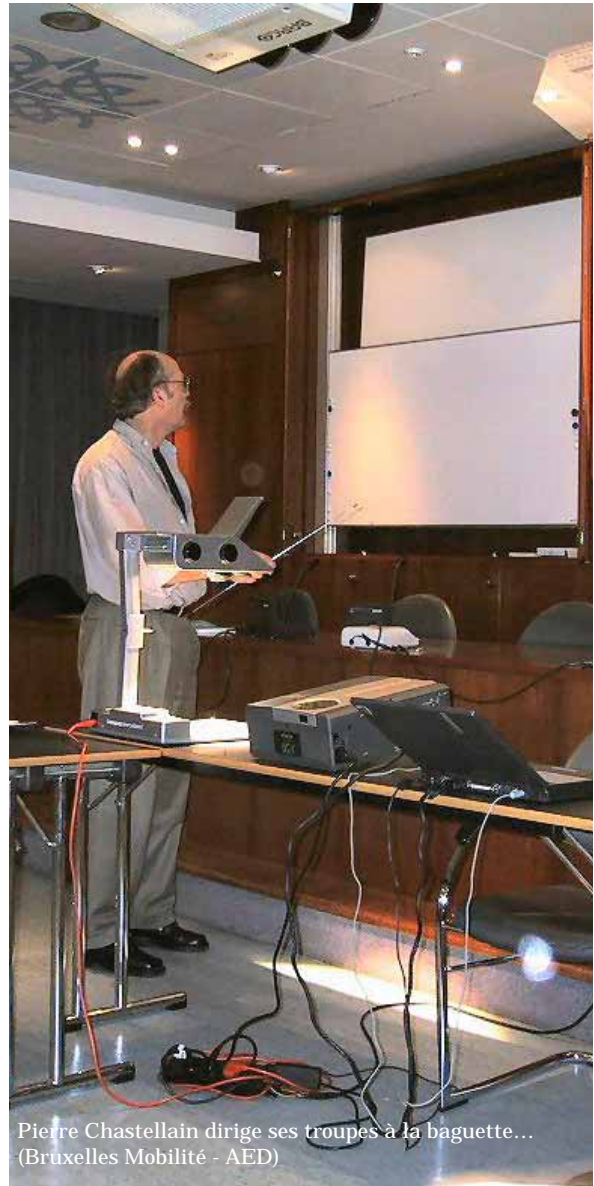
La visite d'une ville et la découverte de sa démarche en matière de mobilité est toujours un moment fort de cette formation. C'est ainsi que nous avons pu visiter Hasselt, Gent, Brugge, Leuven, Liège, Verviers et Namur.

En mars 2008, l'aventure a repris avec 30 nouveaux inscrits qui viendront rejoindre leurs prédécesseurs.

Ce cours permet aux Conseillers en Mobilité de devenir de véritables interlocuteurs en matière de mobilité vis-à-vis de leurs collaborateurs, des autorités politiques et du grand public en général. Le Conseiller sera également mieux armé pour suivre les études réalisées par des bureaux extérieurs.

C'est une expérience passionnante grâce surtout aux qualités pédagogiques et à l'engagement du titulaire du cours, Pierre Chastellain, qui nous apporte toute la rigueur suisse.

Pierre-Jean Bertrand (Bruxelles Mobilité - AED)
 pjbertrand@mrbc.irisnet.be



Pierre Chastellain dirige ses troupes à la baguette...
 (Bruxelles Mobilité - AED)

Ce qu'en pense le formateur

Être CeMa à Bruxelles...

...un cadeau empoisonné ?

La formation de Conseiller en Mobilité – CeMa (Mobilité Adviseur) fêtera ses huit ans d'existence à la fin de l'année 2008 et, comme dit Pierre-Jean Bertrand, attaché à la Direction Stratégie de Bruxelles Mobilité -AED et chargé de l'organisation et de la promotion du cours, quelle belle aventure!

L'histoire débute en 1999 en Région wallonne, sous l'impulsion des Ministres Lebrun et Anselme, et plus de sept cents CeM ont été formés à ce jour en Région wallonne.

Ils constituent, avec les deux cents CeMa bruxellois, une très grande famille sensibilisée au vaste do-

main de la mobilité permettant ainsi d'engager un dialogue constructif entre les différents acteurs concernés, et ceci également par-dessus les frontières régionales et même nationales puisque plusieurs techniciens de la ville de Lille ont suivi la formation à Namur.

Pour comprendre l'origine de la démarche, il faut savoir que l'idée du cours est venue du constat que l'on trouvait, dans beaucoup de communes, d'excellents "spécialistes" dans divers domaines tels que l'aménagement des voiries, l'exploitation des carrefours, la gestion du stationnement, l'organisation d'un réseau de transport publics, la promotion du

vélo,..., mais que relativement peu d'entre eux disposaient d'une véritable vision d'ensemble leur permettant d'appréhender les effets que pouvaient avoir leurs décisions sur les domaines des autres acteurs.

La formation CeMa ne va cependant pas faire de celui qui la suit "un spécialiste" de chaque volet de la mobilité, loin s'en faut, et il ne lui sera pas demandé, après le cours, d'être à même de résoudre tous les problèmes de transport de sa commune.

Il sera par contre attendu de lui qu'il soit à la fois un "observateur" et un "rassembleur", à savoir qu'il puisse identifier les dysfonctionnements, voire les incohérences qui pourraient apparaître dans le fonctionnement de la mobilité dans sa commune et dans les projets qu'elle envisage de développer. Il lui faudra ensuite "alerter" les responsables concernés, les réunir et créer les conditions optimums d'un dialogue qui doit permettre la mise en œuvre d'actions communes et partagées grâce au consensus obtenu.

C'est dire que le rôle de Conseiller en Mobilité ne

sera pas souvent de tout repos. Le CeMa pourra parfois être perçu comme l'empêcheur de danser en rond, par exemple dans un giratoire parce que sa vision d'ensemble lui aura permis de montrer qu'un carrefour à feux serait plus adéquat!

Il lui faudra donc beaucoup de diplomatie, de la persévérance et, pourquoi le cacher, il lui faudra parfois bien du courage, et peut-être plus encore à Bruxelles tant l'organisation de cette...ville? agglomération? capitale? région?... est complexe.

Mais il ne faut surtout pas avoir peur de tout cela et chaque CeMa doit réaliser qu'il est réellement indispensable au bon fonctionnement du système et à son évolution vers une politique maîtrisée et durable en matière de mobilité.

Et à n'en pas douter, avec le temps, son rôle sera de mieux en mieux reconnu et valorisé.

La réponse à la question un tant soit peu provocante du titre de ce message (les CeMa me connaissent!) est donc évidemment : NON!

Pierre CHASTELLAIN

TRANSITEC Ingénieurs - Conseils

Chef de projet, chargé de la formation CeMa

« ...chaque CeMa doit réaliser qu'il est réellement indispensable au bon fonctionnement du système et à son évolution vers une politique maîtrisée et durable en matière de mobilité ».





Le carnet d'adresses

Les conseillers en mobilité en Région de Bruxelles-Capitale

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

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



Stationnement ? Vous avez dit stationnement ? Comment à Bruxelles ignorer cette problématique. Qui n'a jamais tourné de (très) longues minutes à la recherche d'une place ? On en a même vu se battre parfois pour stationner leur beau carrosse ! Et oui, les places sont devenues chères à Bruxelles et les nouvelles règles en la matière ne sont pas simples: zone rouge ici, bleue là-bas, verte ailleurs. Payant ou gratuit ? Le Moniteur se propose d'aborder la question du stationnement au travers de 3 axes: la politique régionale, les aspects juridiques et la politique de gestion du stationnement à

Que fait aujourd'hui la Région de Bruxelles-Capitale pour organiser le stationnement ?

Rappelez-vous, en 1998, un programme appelé « Dialogue Stationnement » avait vu le jour en vue d'arriver à un consensus sur les objectifs et les moyens d'une politique de stationnement cohérente au niveau régional.

Constitué de 5 groupes de travail auxquels participaient tous les acteurs (Communes, Police, Région), ce programme a conclu sur l'urgence d'une harmonisation des politiques communales pour arriver à une réelle amélioration de la mobilité sur l'entièreté du territoire régional.

Après beaucoup de travail de concertation avec les différentes communes et une étude juridique de faisabilité, le Gouvernement a approuvé en première lecture le 21 février dernier, un avant-projet d'ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

Quelle est la problématique en Région bruxelloise ?

Force est de constater que sur les 750.000 véhicules qui se déplacent tous les jours, un grand nombre d'entre eux trouvent difficilement une place pour se parquer. Ces automobilistes génèrent donc du trafic pour rechercher leur place et souvent se garent en stationnement sauvage. De plus, ils sont confrontés à une tarification et une politique de stationnement différente d'une commune à l'autre et ne bénéficient pas d'une signalisation généralisée vers des parkings de transit sécurisés ou des parkings publics.

En résumé, dans la Région, la non gestion harmonisée du stationnement entraîne une mauvaise accessibilité et peu de convivialité.

Or, la gestion du stationnement est un des meilleurs outils pour accroître la mobilité. En effet, on a constaté que l'automobiliste bruxellois ou autre, hésite à prendre sa voiture s'il n'est pas assuré de trouver un parking gratuit de longue durée disponible à destination. Une politique de tarification et de contrôle du stationnement permettrait donc une diminution très forte du nombre de km parcourus

pour tendre vers les - 20% visés par le PRD et atteindre les objectifs de Kyoto en matière de qualité de l'air.

Que peut-on trouver dans l'avant-projet d'ordonnance de stationnement ?

L'avant-projet propose un dispositif qui vise à répondre à un double objectif :

1. prévoir la création d'une politique de stationnement coordonnée au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale et en fixe le cadre et les principes;
2. prévoir la création d'une Agence régionale du stationnement destinée à encadrer la mise en œuvre sur le terrain de cette politique du stationnement et à assumer un certain nombre de tâches liées à l'exécution et à la gestion dans le cadre de cette mise en œuvre.

Quel en est le principe ?

D'une part la Région fixe le cadre de la politique du stationnement en Région bruxelloise par un **plan de politique régionale du stationnement**. Cela veut dire une harmonisation des types de zones de stationnement, une harmonisation des tarifs et une harmonisation des types de dérogation.

D'autre part, la Région délègue aux communes le **plan d'action local** avec un certain nombre de tâches d'exécution dont le contrôle sur les voiries régionales et communales. Les communes gardent ainsi le contrôle au niveau des voiries qu'elles soient communales ou régionales.

Qu'est-ce que le plan de politique régionale du stationnement ?

C'est un plan qui est stratégique. Il fixe le cadre général de la politique que la Région veut mener pour 5 ans. Il devra comprendre:

- ⇒ **un volet indicatif** constitué d'une description, d'une analyse et d'une évaluation de la situation existante ainsi que de la mention des objectifs poursuivis;

⇒ **un volet réglementaire** constitué de dispositions applicables en matière de stationnement et fixant par exemple pour le stationnement en voirie, le nombre d'emplacements admissibles, le nombre d'emplacements réglementés par zone, le nombre minimal d'emplacements de stationnement réservés (PMR, livraisons...) et les tarifs.

Qu'est-ce que le plan d'action communal de stationnement ?

Sur base du plan de politique régionale, chaque commune établit un plan d'action de stationnement pour les voiries communales et régionales. Chaque plan d'action de stationnement comporte:

- l'élaboration du plan de politique de stationnement au niveau de la rue avec la localisation concrète des zones, les emplacements de stationnement réservés,...
- les actions nécessaires pour la mise en œuvre du plan d'action de stationnement : règlements complémentaires de circulation, travaux d'infrastructure, signalisation ...;
- une prévision financière, c'est-à-dire l'estimation des coûts et des recettes.

Le plan de politique régionale et les plans d'action communaux doivent être approuvés par le Gouvernement.

Et concrètement en voirie ?

L'avant-projet d'ordonnance crée **trois types de zones** de stationnement réglementé:

1. la zone rouge: stationnement payant pour tout le monde;
2. la zone verte: stationnement payant pour tout le monde sauf pour les détenteurs d'une carte de dérogation;
3. la zone bleue: stationnement gratuit mais limité à une durée de 2 heures, sauf pour les détenteurs d'une carte de dérogation.

Si une rue ne fait pas partie d'une de ces zones, le

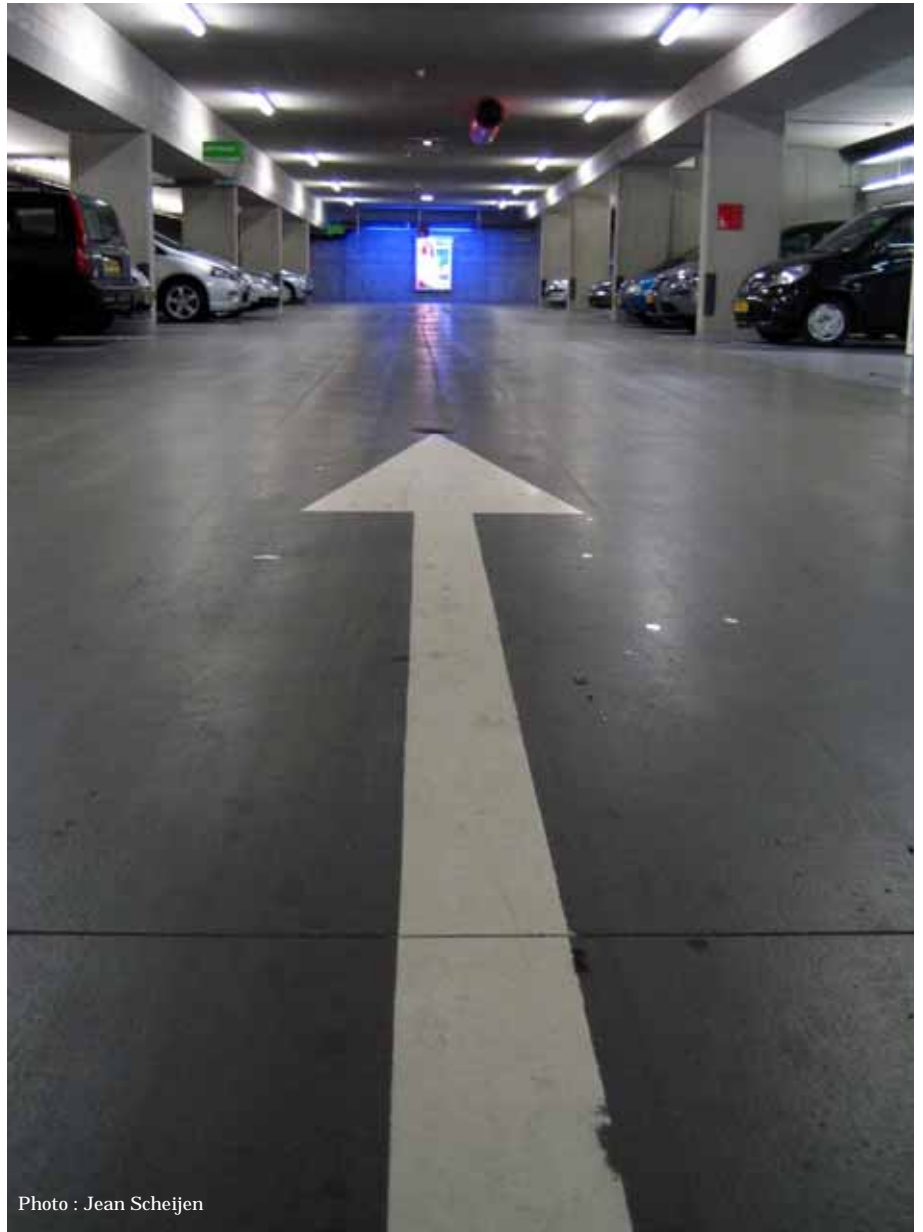


Photo : Jean Scheijen

principe du stationnement gratuit et illimité est d'application

Le Gouvernement a en charge de déterminer les catégories d'usagers qui peuvent bénéficier d'une **carte de dérogation**. Il s'agit des riverains, des utilisateurs d'un véhicule de carsharing, des moins valides et des dispensateurs de soins, pour autant qu'ils doivent procurer de l'aide médicale urgente.

Le **contrôle du stationnement** est effectué soit par la commune, soit par l'Agence régionale si la commune le demande et comme dit plus haut, pour simplifier le contrôle, il n'y a pas de différenciation entre voiries régionales et voiries communales

Pour le paiement du stationnement, actuellement, il existe deux systèmes : soit une taxe soit une redevance. L'ordonnance a opté pour une **redevance régionale**. C'est l'Agence qui centralise toutes les recettes dans un premier temps. Ensuite, elle rembourse à chacune des communes les coûts réalisés

en matière de contrôle, et maintient elle-même une partie pour les coûts qu'elle a engagés en matière de perception et de suivi des mauvais payeurs. Déduction faite de 15% pour le fonctionnement de l'Agence et les missions qu'elle doit mener à bien, le produit du stationnement est transféré à chacune des communes. Ce pourcentage se situe entre les 10% demandés par la Conférence des Bourgmestres et les 30% auxquels aurait droit la Région sur base des recettes à percevoir sur les 350 km de voiries dont elle est gestionnaire.

Pour pénaliser le stationnement gênant ou illicite qui reste un grave problème, le texte prévoit d'instaurer une **sanction administrative régionale**. Cette mesure simplifie grandement le contrôle puisque actuellement, c'est la police qui sanctionne ces infractions.

L'Agence qui va être créée a donc un rôle à jouer tant sur le plan de la préparation de la politique avec l'élaboration de la politique régionale que sur le plan de l'exécution avec la mise en place de cette politique, sauf pour les tâches confiées aux communes.

Quelles sont les missions de l'Agence régionale du stationnement ?

Les missions sont nombreuses mais les plus importantes seront:

- la création et la mise à jour d'une banque de données mise à la disposition de la Région et des communes;
- la mise en œuvre de la politique régionale du stationnement avec la collaboration à la rédaction, à l'avis et au contrôle des instruments de la politique de stationnement; l'élaboration des plans d'actions communaux si une commune le lui demande ; la gestion et le contrôle de l'exécution de la politique de stationnement en ce compris la perception des redevances et des amendes administratives et bien sûr, l'évaluation des plans d'action.
- l'organisation d'un service régional d'enlèvement de véhicules ou l'exercice du contrôle sur ce service;
- l'organisation, la gestion et le contrôle de tous les parkings publics et de transit de la Région;
- l'élaboration d'un système régional de guidage et de téléjalonnement du stationnement;
- la prévision de facilités de stationnement dans des parkings privés en dehors des heures de bureau pour soulager la congestion du stationnement riverains;
- l'organisation d'une offre de stationnement et

d'une signalisation y conduisant pour les autocars et les poids lourds;

- le développement d'une offre de parkings vélo sécurisés, publics et couverts

Et l'organisation de l'Agence du stationnement ?

L'avant-projet d'ordonnance prévoit aussi les lignes directrices pour l'organisation de l'Agence. Il propose une société anonyme de droit public, dotée de la personnalité juridique. Les communes qui le souhaitent pourront souscrire au capital de l'Agence. Elles pourront aussi proposer la nomination de membres pour siéger au conseil d'administration.

L'Agence sera principalement financée par les recettes issues d'une partie des redevances de stationnement et des sanctions administratives et elle sera soumise à un contrat de gestion d'une durée de cinq ans conclu avec le Ministre qui a en charge la mobilité.

En conclusion

La Région travaille déjà à la réussite de la future Agence en complétant son Observatoire du stationnement afin d'en faire un outil utile à la mise en place des futurs plans qu'ils soient stratégique ou d'action communale.

Pour les communes qui ont ou sont en train de réaliser les plans communaux de mobilité, la Région envoie les données qu'elle possède afin de travailler en bonne intelligence

En ce qui concerne les parkings de transit, elle va mettre en place un système de gestion qui permettra de donner réellement priorité aux automobilistes qui abandonnent leur voiture en périphérie pour se rendre au centre en transport en commun ou en vélo. Cela se fera via la carte MOBIB développée par la STIB.

La Région est également en train de travailler à un téléjalonnement dynamique pour conduire les automobilistes vers les parkings de transit ainsi que les parkings publics du centre afin d'améliorer la fluidité du trafic.

Enfin, un plan de stationnement de courte, moyenne et longue durée pour les autocaristes est presque finalisé et des emplacements de parkings poids lourds régionaux ont été proposés au Ministre.

La Région de Bruxelles-Capitale mérite une politique de stationnement cohérente en vue de garantir la qualité de vie à ses habitants ainsi que l'accessibilité de son territoire à l'égard de tous.

Chantal Roland (Bruxelles Mobilité - AED)
croland@mrbc.irisnet.be



Tout le système de redevances est-il remis en cause ou les articles parus dans la presse récemment sont-ils exagérés ? Après avoir étudié la jurisprudence et la doctrine, nous parcourons la problématique pour vous.

Stationnement, redevances et sous-traitance : *PAS SI SIMPLE !*



Un automobiliste a été récemment dispensé du paiement de sa redevance de stationnement. Le juge de paix d'Ostende a estimé dans un jugement du 22 janvier 2008¹ que la manière dont les entreprises privées perçoivent les redevances de stationnement, même si c'est sur l'ordre d'une commune, est contraire à la loi sur la protection de la vie privée. Ce jugement a provoqué une grande agitation, tant dans la presse qu'au parlement. Et c'est à juste titre, car on craint en effet que cela remette en question l'ensemble du système de la politique de stationnement des villes et communes.

Quels sont les faits ? Depuis 2003, les redevances de stationnement sont dépénalisées. La loi du 7 février 2003² a engendré la dépénalisation de diverses dispositions relatives à la sécurité routière. À côté de bon nombre d'autres modifications, le pouvoir d'imposer des redevances, des amendes en matière de stationnement, a été octroyé aux communes. Depuis lors, les communes peuvent instaurer des redevan-

ces pour le stationnement. Elles peuvent se charger elles-mêmes du paiement de ces redevances ou le confier à un tiers, une entreprise privée ou une régie communale autonome.

Dans l'incident d'Ostende qui a donné lieu au jugement, il apparaît que la perception des redevances avait été sous-traitée à un tiers. Et c'est là que le bât blesse, car ce tiers est-il autorisé à encaisser le montant impayé ? Pour ce faire, il doit pouvoir retrouver l'identité du détenteur du véhicule, et la seule indication utile à cet effet est la plaque d'immatriculation. Il convient de se demander si ce tiers peut consulter le répertoire des véhicules auprès de la Division de l'Immatriculation des Véhicules (ci-après DIV). Le juge de paix estime que ce n'est pas le cas, et ce, pour différentes raisons. Tout d'abord, le juge de paix constate que le législateur fédéral a élargi la compétence des entreprises de gardiennage en 2004³, si bien que sur ordre de l'autorité compétente ou du titulaire d'une concession publique, ces

¹ J. de paix Ostende, 22 janvier 2008, non publ.

² Loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, *M.B.* 25 février 2003.

entreprises peuvent réaliser des constatations dans la mesure où elles se rapportent exclusivement à la situation immédiatement perceptible de biens qui se trouvent sur le domaine public. Nous en parlerons plus tard. Ensuite, et indépendamment de la qualification juridique du tiers, le juge de paix examine s'il est encore question de redevances.

La discussion visant à savoir si tout cela est légal ou pas n'est pas neuve. Des questions parlementaires posées précédemment le prouvent. En 2002⁴, on s'est demandé s'il était bel et bien possible pour les concessionnaires d'obtenir les données de la DIV. Dans ce cadre, on a toutefois oublié de se demander si la transmission de données à des tiers (car il s'agit d'un concessionnaire), est en fait autorisée conformément à la loi du 8 décembre 1992⁵. On s'est uniquement penché sur la question de l'accès direct. Le ministre de la Mobilité signale ceci :

"C'est donc par le biais de ce maillon intermédiaire police-bourgmestre, auquel l'entreprise privée est liée par une concession, que se déroule l'identification de la plaque d'immatriculation, en premier lieu, des personnes qui optent pour un tarif déterminé via un bon de redevance, et ensuite, des personnes qui ne paient pas la redevance de stationnement. Étant donné que ces entreprises privées, outre leurs missions de concession pour une ou plusieurs communes, ont souvent aussi des activités dans la gestion de places de stationnement privées, garages et bâtiments, le risque existe que dans le mélange des missions, des fichiers de la DIV soient consultés pour des affaires sans finalité. ... En conclusion, je peux dire que les entreprises privées ont bel et bien accès au fichier de la DIV, mais que dans un souci de protection de la vie privée, le but ne peut pas être qu'elles dévoilent ces données publiquement ..."

Le ministre conseille aux entreprises de stationnement-concessionnaires de passer par le bourgmestre pour demander les données, précisément pour une question de protection de la vie privée. Un an plus tard, une question⁶ est encore posée au parlement à propos du même sujet, cette fois parce que la DIV ne communique plus les données aux entreprises de stationnement privées. La personne qui a posé la question souligne la difficulté pour les entreprises privées de devoir toujours passer par la commune

pour demander des données. Entre-temps, nous avons un nouveau ministre de la Mobilité, mais il renvoie à son prédécesseur et souligne : *"je souhaite maintenir la position de mon prédécesseur et je renvoie à ce propos aux arguments qui ont déjà été développés précédemment à ce sujet et qui ont été repris dans la question actuelle. Mon administration essaie de trouver une solution tant sur le plan juridique que sur le plan pratique ... En attendant, la seule solution pratique qui évite une trop grande diffusion des données à caractère personnel est de passer par l'autorité communale."*

Entre-temps, la Commission de la protection de la vie privée (ci-après Commission vie privée) a émis différents avis⁷ sur cette problématique. Dans son avis du 28 août 2003, la Commission scinde son raisonnement relatif à la possibilité d'obtenir des données selon le caractère du montant perçu. Tout d'abord, elle signale que lorsque la perception de redevances est sous-traitée, donnée en concession, à une entreprise privée, on ne peut plus parler de redevances. Pour cette raison, le concessionnaire ne peut plus invoquer l'article 6, § 2 de l'A.R. du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules⁸ (ci-après l'A.R.) pour obtenir l'identité du propriétaire. La Commission stipule que les données ne peuvent être obtenues ni directement, ni indirectement. Le concessionnaire ne peut donc pas demander à la commune de demander ou transmettre des informations. La commune peut obtenir les informations, mais la loi lui interdit de les transmettre. Cependant, dans sa réponse du 24 novembre 2003⁹, le ministre de la Mobilité avait proposé cette possibilité, selon laquelle la seule solution sûre est de passer par l'autorité communale et la Direction générale ne peut pas prendre le risque d'accorder l'accès aux entreprises privées qu'elle ne peut pas suffisamment contrôler à propos de l'utilisation de données à caractère personnel.

Le ministre de la Mobilité abandonne cette position ; désormais, il reprend le raisonnement de la Commission vie privée. Dès qu'une commune confie la perception de redevances à un tiers, elle ne peut plus consulter la DIV parce que les montants à percevoir perdent la qualité de redevance. La DIV peut uniquement transmettre des données en vertu de ce qui est stipulé à l'article 6 A.R. Dans cet article, il est expressément mentionné que le répertoire des véhicules est un fichier de données informatisé. Par

3. Loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage, *M.B.* 29 mai 1990.

4. *Q. et R.*, Chambre, 2001-2002, 22 mai 2002, 24 (Q. n° 7246 Van Campenhout).

5. Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, *M.B.*, 18 mars 1993.

6. *Q. et R.*, Chambre, 2003-2004, 31 juillet 2003, 1033 (Q. n° 12 Van Campenhout).

7. Délibération AF n° 02/2007 du 7 février 2007 et Avis n° 37/2003 du 28 août 2007 de son propre chef concernant l'accès au répertoire des véhicules de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service public fédéral Mobilité et transport pour l'identification des personnes physiques ou morales qui sont redevables de taxes ou de redevances en matière de stationnement de véhicules.

8. A.R. 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, *M.B.*, 8 août 2001.

9. Cette question est citée dans *Q. et R.*, Sénat, 2004-2005, 24 mars 2005 (Q. n° 3-2381 Nyssens), mais nous pensons qu'il s'agit d'une question du 31 juillet 2003.

conséquent, il relève donc de l'application de la loi du 8 décembre 1992, parce que cette loi régit le statut juridique des fichiers de données. En vertu de cette loi, les données ne peuvent être traitées qu'à des fins déterminées, et leur transmission est strictement régie, ce que l'on retrouve également à l'article 6 de l'A.R. Les fins auxquelles les données personnelles du répertoire peuvent être traitées sont notamment l'identification de la personne physique ou morale qui doit payer des *taxes ou redevances*.

La DIV peut uniquement transmettre des données sur l'identité de la personne qui doit payer une taxe ou une redevance à la société qui la perçoit. Cela nous amène à la question de savoir qui peut percevoir une taxe ou redevance. À la lumière des propos de la Commission vie privée et selon les règles du droit administratif, il apparaît en effet qu'une fois que la commune a décidé de céder la constatation et la perception de redevances à des tiers, ces montants ne peuvent plus être considérés comme des redevances. Et comme l'article 6 de l'A.R. vise uniquement les taxes ou redevances, ces tiers ne peuvent plus invoquer cet A.R. Ils n'ont plus accès aux données lorsqu'un automobiliste n'a pas payé la redevance ou, plus précisément, le montant à payer.

Ce point de vue a déjà été confirmé à quelques reprises dans la jurisprudence. Dans un premier jugement, le juge de paix d'Arlon¹⁰ se range derrière le point de vue de la Commission vie privée et confirme l'avis. Le ministre ne partage toutefois pas ce point de vue¹¹. Selon lui, une redevance conserve son caractère, même s'il s'agit d'un tiers, une entreprise privée, qui est chargée de la perception. Il signale ceci : "*en outre, dans son avis, la Commission vie privée stipule toutefois à tort [qu'étant donné que le montant de l'indemnité qui devra être payée par l'utilisateur fait l'objet d'une négociation contractuelle, la Commission estime que l'on ne peut plus parler d'une redevance ou d'une taxe]*". Il est cependant attentif à ce que ces concessionnaires, qui sont également parfois des entreprises de gardiennage, n'abusent pas de ces données. Selon le ministre, il est légitime et donc possible que le concessionnaire passe par le receveur pour demander les données.

On se demande toutefois vraiment si cette construction est possible sur le plan légal. La Commission vie privée argumente en effet *a contrario*, qu'une redevance ou une taxe est un prélèvement appliqué d'office par l'autorité à charge de la personne qui en est redevable¹². Un concessionnaire n'est pas une autorité et pour cette raison, n'est pas habilité à percevoir une redevance ou une taxe. L'indemnité peut donc uniquement avoir un caractère de droit

privé.

Le fait est que la DIV s'en tient aux propos de la Commission vie privée, ce qui est confirmé dans la jurisprudence. D'ailleurs, dans le jugement le plus récent du juge de paix d'Ostende¹³, nous retrouvons le même raisonnement. Une redevance cesse d'exister dès que la commune charge une entreprise privée de la perception. Le texte de l'article 6 de l'A.R. ne laisse subsister aucune équivoque. Les données relatives à l'identité peuvent uniquement être transmises pour les rétributions. Il ne nous paraît pas indiqué de suivre le point de vue du ministre.

Le point de vue de la Commission vie privée, exprimé dans son avis du 28 août 2003,¹⁴ est clair. L'accès au répertoire de la DIV est octroyé au receveur communal en vertu de l'article 136 N. Loi com. Pour les sociétés privées, l'accès direct est exclu. En cas de concession de service public, l'autorité confie un service à un tiers qui assume la responsabilité relative à la prestation de ce service. Cette concession est toujours accompagnée d'avantages financiers qui sont convenus entre l'autorité et le concessionnaire. Dans un premier temps, il s'agit du montant qui sera imputé à l'utilisateur d'un service public. La Commission vie privée décrit les choses de cette manière : "*en d'autres termes, le concessionnaire se charge de l'exploitation du service public à condition de pouvoir exiger une indemnité de l'utilisateur*". L'indemnité qui doit être payée de cette manière par l'utilisateur fait l'objet d'une négociation contractuelle¹⁵. Pour cette raison, le concessionnaire privé ne peut pas invoquer l'A.R. de manière opportune et ne peut pas non plus obtenir cette information indirectement via le concédant "*parce que ce dernier, pour la même raison, n'a pas le droit d'obtenir ces informations du répertoire*".

Ce n'est toutefois que le premier aspect du problème, mais jusqu'à présent, personne ne s'était déjà cassé la tête à propos de la qualification juridique que l'on doit donner à l'entreprise privée. Le juge de paix d'Ostende s'appuie sur le raisonnement de la Commission vie privée et y ajoute même un autre argument. Selon le juge de paix, les concessionnaires, les entreprises privées, sont soumis au champ d'application de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière¹⁶. Dans l'esprit de cette loi, l'entreprise privée est une entreprise de gardiennage, car il s'agit d'une personne morale qui, en dehors d'un contrat de travail, effectue pour un tiers des constatations portant exclusivement sur la situation immédiatement perceptible de biens qui se trouvent sur le domaine public. Même si ces entre-

10. J. de paix Arlon, 14 mai 2004, non publ.

11. Q. et R., Sénat, 2004-2005, 24 mars 2005 (Q. n° 3-2381 Nyssens).

12. Avis n° 37/2003, p. 5.

13. J. de paix Ostende, 22 janvier 2008, non publ.

14. Avis n°37/2003

15. Avis n° 37/2003 p. 5.

prises privées peuvent être exemptées de l'obligation de permis, elles doivent tout de même s'en tenir aux termes de la loi de 1990. L'article 8, § 3 bis de la loi du 10 avril 1990 stipule expressément que "*lors de l'exercice de l'(des) activité(s), il est interdit à l'agent de gardiennage d'aller à la recherche de personnes impliquées, de témoins ou de responsables, de contrôler l'identité, de recueillir des renseignements complémentaires ou de procéder à des interrogatoires de personnes*".

Cela verrouille doublement la porte. D'un côté, il n'est plus possible de demander des données auprès du répertoire de la DIV, car il ne s'agit plus d'une redevance. De l'autre côté, et par conséquent, même le raisonnement de la Commission vie privée n'est plus pertinent, le concessionnaire obtient la qualité d'une entreprise de gardiennage privée. À ce moment, peu importe encore qu'il s'agisse d'une redevance, car pour les entreprises de gardiennage, il est toujours interdit de rechercher l'identité d'une personne.

Ce jugement va beaucoup plus loin et a dès lors donné lieu à une discussion à la Chambre entre le ministre et les parlementaires de différents partis¹⁷, qui ont mis sur le tapis l'utilisabilité du système. D'une certaine façon, il faut en effet trouver une solution, car autrement, la situation risque de devenir incontrôlable. Un orateur signale à juste titre que le juge de paix d'Ostende, dans son jugement, remet en cause l'ensemble du système par lequel les villes et communes essaient depuis plusieurs années d'organiser leur politique en matière de stationnement. Cette préoccupation est partagée par quelques parlementaires, qui constatent qu'il ne suffit pas d'agir conformément à la législation relative à la protection de la vie privée. Le fait que des entreprises privées soient considérées comme des entreprises de gardiennage les prive également de la possibilité de poursuivre les mauvais payeurs de redevances.

Concrètement : solutions possibles

Il n'existe guère de possibilités dans cette problématique. Soit la loi est modifiée, comme annoncé par le ministre¹⁸, et il est indiqué dans l'A.R. que les entreprises privées peuvent également consulter le répertoire. Cela semble à première vue une petite intervention, mais ici aussi, il convient de se méfier des éventuels pièges juridiques. Tout d'abord, le champ d'application doit être élargi pour l'institution perceptrice, car maintenant, il s'agit de la commune, en vertu de l'article 136 N.Loi com. En outre, il faut trouver une définition pour les montants qui sont perçus, car il ne s'agit plus de redevances. Enfin, et ce n'est pas le moindre des problèmes, il faut trou-

ver une solution pour le fait que les concessionnaires sont qualifiés d'entreprises de gardiennage. En vertu de cette qualification, il ne sera peut-être absolument plus possible de rechercher les données. On se demande si ces problèmes pourront être résolus rapidement via un travail législatif.

Une autre possibilité consiste à ce que les communes qui ont donné leur stationnement en concession repassent indirectement par le secrétaire communal. Les entreprises privées peuvent toujours effectuer les constatations. Elles peuvent donc aussi constater si la redevance est payée. Elles peuvent alors transmettre les redevances non payées au receveur communal sans rechercher l'identité du titulaire du véhicule dont elles ont noté le numéro de plaque d'immatriculation. Le receveur est autorisé à le faire, dans la mesure où il se charge de percevoir le paiement arriéré. Dans ce cas, il n'est pas question de transmettre les données à l'entreprise privée. Cette méthode implique un rétrécissement de la mission de la concession, car pour une partie, la commune doit à nouveau effectuer la perception. Une longue procédure, mais dans la conjoncture actuelle, cela nous paraît la seule solution juridiquement possible.

Encore un dernier point important à ajouter. Il y a de temps en temps un manque de clarté lorsqu'il est question de concessions. La commune qui intervient personnellement ou via une régie ne doit pas se préoccuper de la problématique susmentionnée. Les régies restent effectivement communales, même si elles ont une comptabilité distincte. En revanche, les régies communales autonomes ont une personnalité juridique distincte. Elles doivent être considérées comme des tiers, tout comme chaque autre personne morale, même si la commune en est l'actionnaire principal. Toutes les personnes morales distinctes doivent être considérées comme des tiers, et donc comme des concessionnaires. Elles doivent faire appel à la commune pour percevoir via le receveur communal les rétributions dont le paiement se fait attendre.

Si l'on juge tous les arguments, on peut se demander si le jeu en vaut bien la chandelle et s'il est judicieux, sur le plan économique, de faire appel à des tiers. En effet, les mauvais payeurs doivent tout de même être poursuivis par la commune, car cette tâche ne peut pas être confiée à des tiers. Selon la charge de travail, elle peut peut-être percevoir immédiatement toutes les redevances pour son propre compte.

Hildegard Schmidt (AVCB)

16. Loi du 10 avril 1990 sur les entreprises de gardiennage, sur les entreprises de sécurité et sur les services internes de gardiennage, M.B. 29 mai 1990.

17. Assemblée plénière de la Chambre, compte rendu intégral, 31 janvier 2008, 52^e législature, 2007-2008, 7 – 10.

18. Assemblée plénière de la Chambre, compte rendu intégral, 31 janvier 2008, 52^e législature, 2007-2008, 7 – 10.

Lors du colloque "Une politique de stationnement au service de la mobilité" organisé par la Cellule Mobilité de l'Union des Villes et Communes de Wallonie en décembre 2007, l'expérience de la Ville de Gand, présentée par M. Luc Van den Berghe, Directeur de la Parkeerbedrijf Stad Gent, a particulièrement retenu l'attention des participants.

Gand présente ainsi l'exemple d'une gestion intégrée du stationnement, faisant intervenir différents modes de gestion aux différents stades de celle-ci.

Cet article a fait l'objet d'une précédente publication dans le Mouvement Communal, 04-2008, pp. 211-213



La gestion du stationnement à Gand

2007: les 10 ans du plan de mobilité

L'objectif premier du plan de mobilité de Gand était, dès 1997, d'améliorer la viabilité du centre-ville. Aujourd'hui, le cœur de la ville ne permet plus le transit des usagers, invités à emprunter la *parkeerroute* ceinturant le centre historique (*de kuip* ou la corbeille) ou le périphérique. A cela s'ajoute la limitation du stationnement en surface. De nouveaux espaces ont ainsi été rendus aux autres usagers et plusieurs travaux d'aménagement des rues et des places ont été réalisés, afin de les rendre plus attractives.

2007: les 25 ans de la Régie du stationnement

La Régie du stationnement de la Ville de Gand est une régie ordinaire. Cela signifie qu'il s'agit d'un service communal qui a reçu une certaine auto-

mie de gestion, selon des principes commerciaux, mais dont les bénéfices peuvent revenir à la caisse communale; son personnel est communal.

La Régie du stationnement travaille à la gestion des facilités de parking offertes par la Ville: les parkings en infrastructure de la Ville elle-même, qu'ils soient souterrains ou en surface, ainsi, bien sûr, que les emplacements en voie publique, de même encore que le stationnement des riverains.

Pratiquement, les tâches réalisées quotidiennement par la Régie sont les suivantes:

- études de planification et de stratégie;
- élaboration des règlements-redevances et des règlements complémentaires de circulation routière (création de zones de stationnement réglemen-

tées), soumis ensuite à l'adoption par le conseil communal;

- achat, installation, gestion et exploitation des horodateurs et de la signalisation;
- acquisitions immobilières, aménagements et gestions des parkings (six des dix parkings autour de l'hypercentre sont gérés par la Régie, un nouveau parking communal en sous-sol de 280 places par abonnement venant en effet d'ouvrir ses portes en janvier 2008);
- délivrance des cartes de riverain et des autres cartes communales de stationnement;
- développements technologiques (par ex. le paiement du stationnement par GSM);

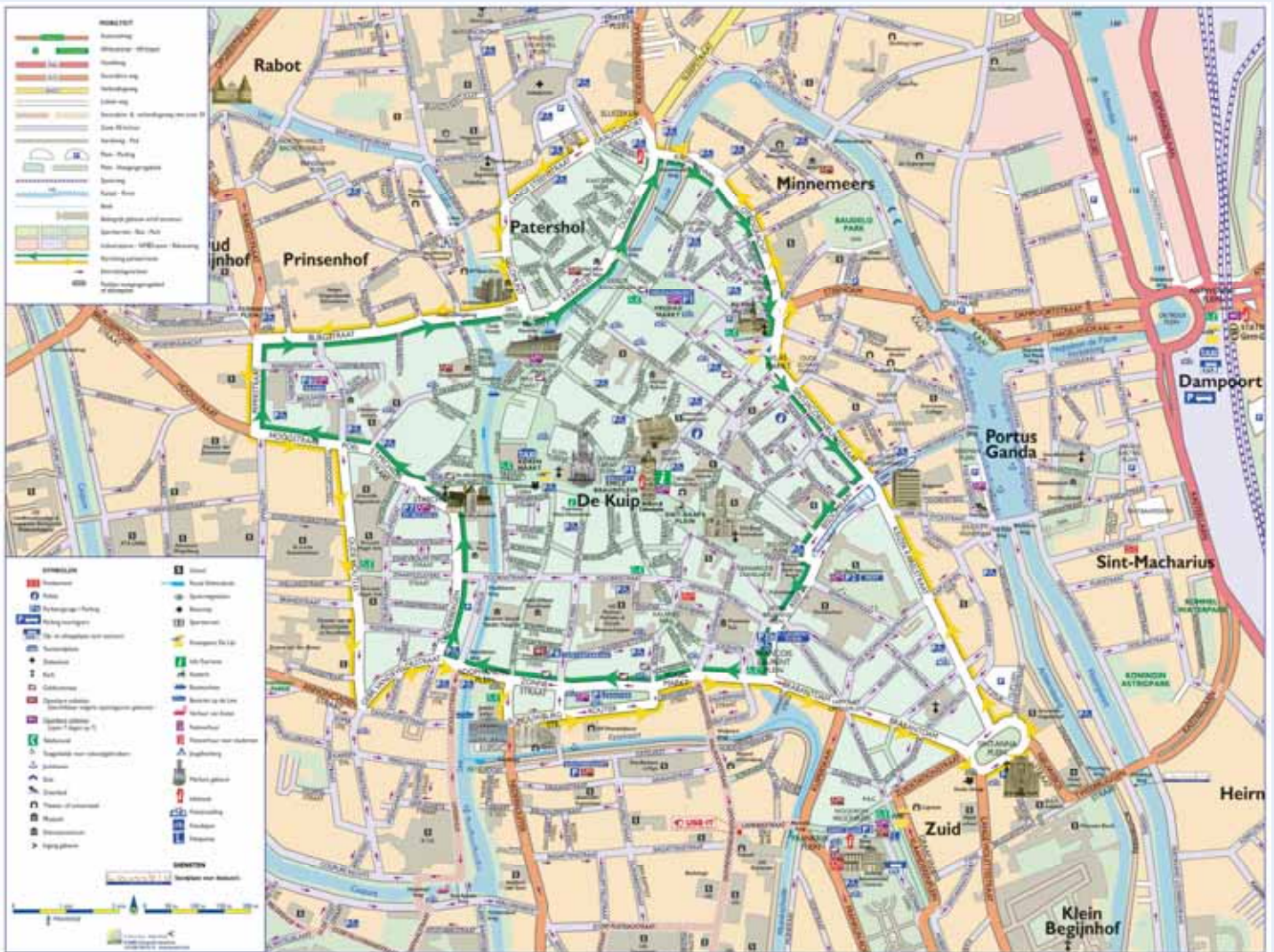
- organisation du contrôle du stationnement, y compris les infractions pénales aux règles de parage;
- information du public et traitement des plaintes.

Les chiffres du stationnement en voie publique

Le **stationnement payant** représente aujourd'hui plus de 18.000 emplacements, dont seulement 1.776 le long et à l'intérieur de la *parkeerroute*. C'est presque cinq fois plus qu'en 1997, année de lancement du plan de stationnement. Ces zones sont desservies par près de 1.000 horodateurs.

Les **zones bleues** comptent environ 7.500 places, toutes en dehors de la *parkeerroute*.

La **parkeerroute** à Gand forme une ceinture autour du centre-ville et marque la "frontière" à l'intérieur de laquelle le stationnement en masse et/ou de longue durée n'est pas possible.



Malgré la volonté claire d'exclure le plus possible les véhicules du centre historique, les usagers ne sont pas démunis en arrivant à Gand. En effet, la *parkeerroute* mène à toutes les facilités de stationnement, qu'il s'agisse du stationnement en voirie ou du stationnement dans les parkings en ouvrage.

Un **"système de guidage stationnement"** a ainsi été mis en place, grâce à différents panneaux d'information électronique ou statique placés en divers endroits et indiquant, en temps réel, où et combien de places sont encore disponibles.

Des **emplacements** sont également **réservés aux riverains**: il y en a 500, dont à peine moins de 200 à l'intérieur de la *parkeerroute*.

Au total, ce sont donc **26.000 places de stationnement** qui sont gérées par la Régie.

Le stationnement payant et les redevances forfaitaires

La période payante court de 9 à 19 heures (minuit dans la zone payante autour du complexe cinématographique).

La durée de stationnement en zone payante est limitée à trois heures.

Le tarif 1 - soit le tarif réputé choisi par l'utilisateur, à défaut d'apposition du ticket (ou en cas de dépassement de la durée autorisée), du disque ou de la carte de riverain - s'élève à 20 euros pour cinq heures de stationnement en zone payante et trois heures en zone bleue ou sur les emplacements réservés aux riverains.

Le tarif 2 - soit le tarif pratiqué par les horodateurs - est progressif, payable par tranche de 0,10 euro:

- sur et à l'intérieur de la *parkeerroute*, soit dans le centre: 1,00 - 1,50 - 1,50 euro/heure, soit cumulativement jusqu'à 4,00 euros pour les trois heures autorisées;
- en dehors de la *parkeerroute*: 0,75 - 0,75 - 0,50 euro/heure.

Le tarif 3 est applicable au stationnement prolongé en zone payante. Il s'élève à 10,00 euros/24 heures dans le centre et à 2,50 euros en dehors de la *parkeerroute*.

Le contrôle du stationnement

La Régie du stationnement de Gand a fait le choix d'un régime de contrôle très efficace: des équipes "mixtes", composées d'un agent de contrôle et d'un agent de police, parcourent la ville.



Ce sont ainsi des préposés d'une société privée qui contrôlent les stationnements dépenalisés, en vertu d'un marché public de service passé par la Ville avec la société en question.

Les policiers sont eux chargés du constat des infractions de stationnement non dépenalisées (stationnements gênants ou dangereux). A noter qu'en accord avec la zone de police, c'est la Régie qui finance ce contrôle par les agents de police.

Au total, ce sont environ 120.000 redevances forfaitaires qui sont perçues annuellement.

Les cartes communales de stationnement

Outre les catégories définies par la réglementation elle-même - la carte riverain et la carte pour voiture partagée -, la Régie du stationnement délivre également des cartes aux prestataires de soins à domicile ainsi que les permis de stationnement sur le domaine public (par ex. les containers ou encore la réservation d'emplacements pour un déménagement).

La carte peut être obtenue dans les bureaux de la Régie, de même que via un guichet électronique propre à la Régie.

Conclusion

La Ville de Gand ne s'est pas cantonnée à un seul mode de gestion de son stationnement en voirie. Au contraire, elle fait appel à plusieurs d'entre eux qui, ensemble, assurent l'efficacité et l'efficience des choix opérés en la matière.

Ainsi, c'est très logiquement le conseil communal qui adopte les règlements relatifs au stationnement, sur proposition de la Régie du stationnement.

Et c'est la Régie qui assure toute la gestion du stationnement, y compris la gestion matérielle. C'est également elle qui organise le contrôle du stationnement en voirie.

En revanche, elle a préféré confier ce contrôle à une société privée, pour ce qui concerne les stationnements dépenalisés.

Enfin, grâce à la collaboration de la zone de police, les agents de police contrôlent simultanément les autres stationnements.

Bien sûr, la situation de Gand ne peut pas être comparée à celle de la plupart des villes et communes wallonnes, qu'il s'agisse du nombre d'habitants, de travailleurs ou de visiteurs s'y rendant quotidiennement, de places de stationnement à gérer, etc. Mais c'est surtout l'intégration des modes de gestion adoptés qui attire l'attention.

Mathieu Lambert (Conseiller - UVCW)

La Régie du stationnement de la Ville de Gand sur internet à l'adresse:

www.parkeerbedrijf.gent.be

Contact: parkeerbedrijf@gent.be

Le chiffre du numéro

L' « Observatoire Zones 30 » de Bruxelles Mobilité

Résultats annuels de l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.

Comme chaque année, Bruxelles Mobilité a le plaisir de vous présenter l'évolution de la mise en zone 30, zone résidentielle et zone piétonne des voiries de quartiers des différentes communes de la Région.

La réduction de la vitesse dans les voiries de quartier est vraiment garante d'une meilleure sécurité et d'une meilleure convivialité. Les études et les chiffres montrent une diminution du nombre et de la gravité des accidents corporels impliquant des piétons et des cyclistes, lorsqu'on diminue la vitesse. Suite à la création de zones 30, la réduction d'accident varie généralement entre 20 et 40%.

Ces voiries dites « de quartier » représentent à elles seules 75% de la totalité des voiries de la Région de Bruxelles-Capitale. Elles sont entourées des voiries à vocation de circulation qui portent en fonction d'une hiérarchie croissante les noms d'interquartier, principale, métropolitaine et autoroute. Certaines voiries locales assument cependant le rôle de « collecteur » de quartier pour permettre une meilleure fluidité du trafic.

Par Arrêté du Gouvernement du 2 mai 2002, la Région de Bruxelles-Capitale a octroyé des subventions aux communes pour qu'elles élaborent un plan-directeur couvrant la mise en œuvre de zones 30, résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier.

C'est suite à cet arrêté que l'Observatoire est né afin d'évaluer la politique suivie.

L'Observatoire reprend donc les voiries du réseau de quartier où, physiquement, les dispositifs de ralentissement et les panneaux imposent une limitation de vitesse en dessous de 30km/h.

Sont ainsi reprises:

- les rues où les dispositifs et panneaux imposent le 30 km à l'heure (art 22 quater – panneaux F4a F4b – Zone 30)
- les rues dont l'aménagement et les panneaux de limitation vitesse imposent le 20 km à l'heure (art 22 bis – panneaux F12a F12b – Zone résidentielle ou de rencontre)
- les zones piétonnes équipées des aménagements et panneaux ad hoc (art 22 sexies – panneaux F103

F105 – Zone piétonne).

Il ne reprend pas les aménagements Zone 30 aux abords des écoles sauf si ceux-ci font partie intégrante du tronçon de rue en Zone 30. L'obligation de créer des « zones 30 abords d'école » date du 1^{er} septembre 2005 et les délais très courts pour les aménager ont souvent conduit à la création de petites zones qui ne rencontrent pas la philosophie Zones 30 recherchée.

Suite à l'Arrêté du Gouvernement, 15 des 19 communes bruxelloises ont présenté un plan directeur. Actuellement, 14 plans ont été approuvés et la Région a octroyé les subventions aux communes qui les ont réalisés.

La Ville de Bruxelles et les communes de Saint-Josse, Uccle et Woluwe-Saint-Pierre n'ont pas profité de l'aide de la Région et n'ont donc pas de plan-directeur approuvé, ce qui n'a pas empêché notamment Woluwe-Saint-Pierre d'atteindre d'excellents résultats.

Depuis 2006, la commune de Jette a réalisé entièrement le contenu de son plan-directeur.

Vous observerez que le chiffre de l'Observatoire pour cette commune est de 92% et non 100% eu égard à certaines voiries de quartiers qui sont restées volontairement à 50km/h dans le plan-directeur.

Sur base de l'enquête réalisée auprès des conseillers en mobilité de chaque commune, voici la mise à jour du travail effectué sur le terrain.

Le tableau de la page suivante présente l'évolution du nombre de kilomètres et du pourcentage de voiries du réseau de quartier mises en zone 30 ou assimilées entre décembre 2003 et décembre 2007.

Etterbeek et Evere ont dépassé la moitié de l'objectif en 2007 et ont déjà annoncé une progression au cours de 2008.

Molenbeek avait déjà doublé son % de voiries mises en zone 30 entre 2005 et 2006. Elle le refait encore cette année et, comme Berchem, atteint 45%. Elles rejoignent ainsi Auderghem.

Réalisation des Zones 30 - Zones résidentielles ou de rencontre - Zones piétonnes**Comparaison entre l'état d'avancement de décembre 2003 à décembre 2007**

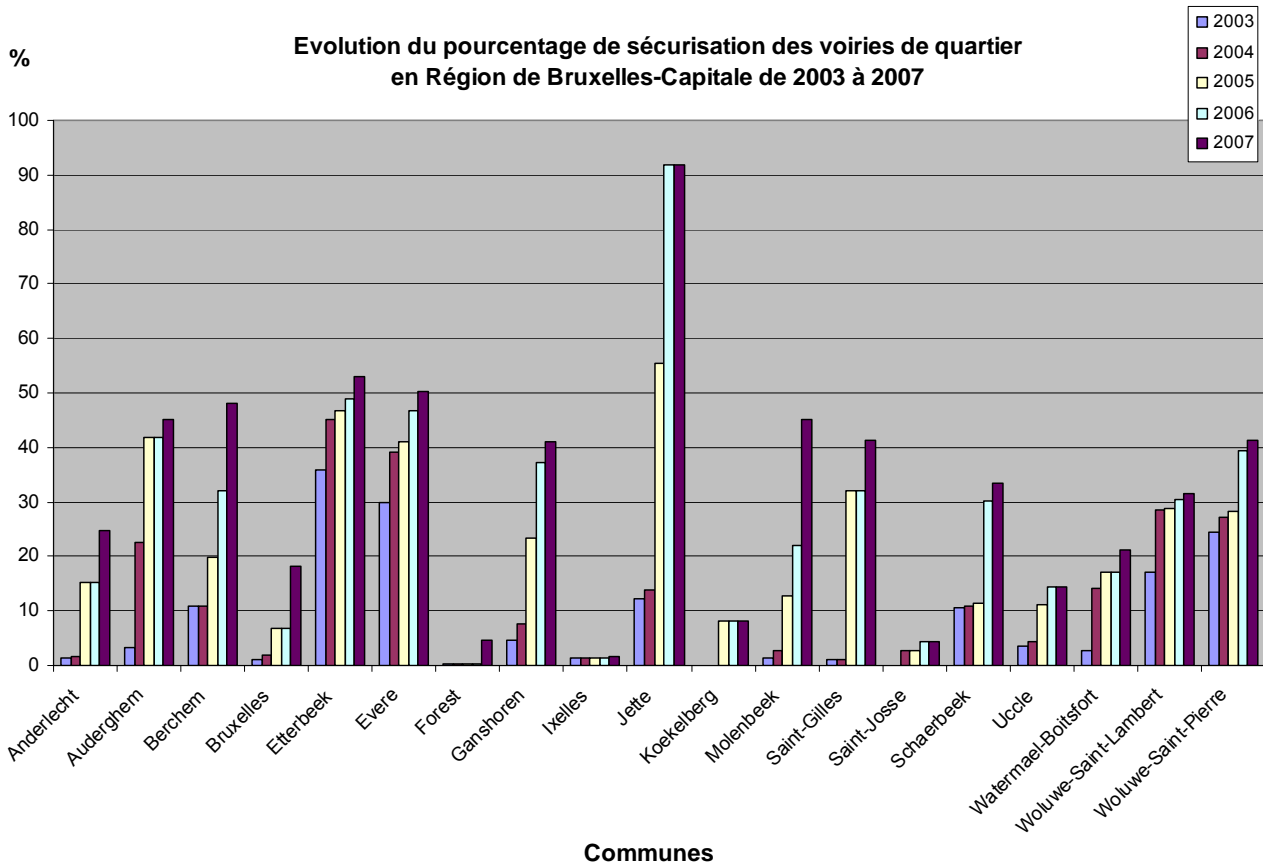
Communes	Long. totale voiries réseau quartier (km)	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2003 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2003 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2004 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2004 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2005 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2005 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2006 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2006 / voiries réseau quartier	Long. totale zones 30 et assimilées en décembre 2007 (km)	% zones 30 et assimilées en décembre 2007 / voiries réseau quartier
Anderlecht	119.560	1.674	1.4	1.820	1.5	18.311	15.3	18.311	15.3	29.408	24.6
Auderghem	48.400	1.630	3.4	10.860	22.4	20.192	41.7	20.192	41.7	21.772	45.0
Berchem	26.880	2.948	11.0	2.950	11.0	5.349	19.9	8.590	32.0	12.899	48.0
Bruxelles	248.670	2.911	1.2	4.500	1.8	17.056	6.9	17.056	6.9	45.043	18.1
Etterbeek	38.400	13.777	35.9	17.300	45.1	17.947	46.7	18.754	48.8	20.348	53.0
Evere	40.870	12.235	29.9	16.020	39.2	16.784	41.1	19.146	46.8	20.585	50.4
Forest	42.300	0.085	0.2	0.080	0.2	0.080	0.2	0.080	0.2	1.910	4.5
Ganshoren	20.720	0.975	4.7	1.580	7.6	4.867	23.5	7.689	37.1	8.481	40.9
Ixelles	66.980	0.973	1.5	0.980	1.5	0.980	1.5	0.980	1.5	1.182	1.8
Jette	45.160	5.528	12.2	6.300	14.0	24.985	55.3	41.445	91.8	41.445	91.8
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	0.000	0.0	1.269	8.1	1.269	8.1	1.269	8.1
Molenbeek	61.850	0.864	1.4	1.630	2.6	7.982	12.9	13.590	22.0	27.883	45.1
Saint-Gilles	32.170	0.325	1.0	0.330	1.0	10.289	32.0	10.289	32.0	13.272	41.3
Saint-Josse	17.960	0.000	0.0	0.500	2.8	0.500	2.8	0.760	4.2	0.771	4.3
Schaerbeek	78.490	8.375	10.7	8.600	11.0	8.865	11.3	23.640	30.1	26.229	33.4
Uccle	123.620	4.426	3.6	5.270	4.3	13.723	11.1	17.924	14.5	17.940	14.5
Watermael-Boitsfort	55.980	1.454	2.6	7.920	14.1	9.513	17.0	9.513	17.0	11.905	21.3
Woluwe-St-Lambert	63.200	10.827	17.1	18.080	28.6	18.184	28.8	19.249	30.5	19.871	31.4
Woluwe-St-Pierre	75.930	18.631	24.5	20.690	27.2	21.490	28.3	30.021	39.5	31.317	41.2
Total Région	1222.730	87.635	7.2	125.410	10.3	218.368	17.9	278.498	22.8	353.530	28.9

Fichier réalisé par C.Roland, AED-DS, mai 2008

NB: les chiffres repris dans le tableau sont basés sur les informations données par les communes et encodées sur UrbIS Adm V230.

Le graphique ci-après montre plus clairement que la dynamique de réduction des vitesses dans les quartiers est bien amorcée et que depuis 2003, un réel effort est fait dans la plupart des communes de la Région.

Chantal Roland (Bruxelles Mobilité - AED)
 croland@mrbc.irisnet.be



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



« J'avais l'impression que ça passait... »



On ne peut décidément rien refuser aux riverains... (photo: Joëlle Lekeu)

Success story

FRIDAY BIKEDAY, unique en Europe!

Suite au succès rencontré par l'action l'an passé, l'opération Friday Bikeday a été relancée lors de ce mois de mai 2008 par la Ministre de l'Environnement, Evelyne Huytebroeck, et le Ministre de la Mobilité, Pascal Smet.

Cette opération a pour but essentiel de sensibiliser et d'encourager les Bruxellois à se rendre à vélo sur leur lieu de travail. Le principe est simple : tous les vendredis, les travailleurs bruxellois sont invités à sortir leur vélo afin de passer une journée plus verte, plus saine, plus relax et plus rapide tout en réduisant de 20% leurs émissions de polluants dans l'air.

La première édition de « Friday BikeDay », projet unique en Belgique et même en Europe, s'est déroulée en septembre 2007 avec l'appui d'un certain nombre d'entreprises pilotes.

Cette année, plus de 60 entreprises, administrations et organisations se sont déjà engagées! Une séance d'information a été organisée le 8 avril 2008 afin de permettre aux sociétés intéressées de se familiariser avec le projet. Le lancement officiel de la nouvelle campagne a été donné le vendredi 9 mai 2008 par les deux ministres.

Le site web www.fridaybikeday.be joue un rôle central dans le projet. En effet, une fois inscrit, le mobility manager de l'entreprise dispose de toute une série d'outils mis à sa disposition sur le site afin de motiver (si nécessaire) les membres de son personnel à rejoindre le bureau à vélo. Libre à chacun donc de faire usage des conseils présents sur le site, de télécharger les affiches de l'opération pour faire de la publicité

FRIDAY BIKEDAY
www.fridaybikeday.be

Le vendredi, tous au boulot à vélo! C'est nettement moins de stress, plus rapide que la voiture aux heures de pointe, plus sûr aussi, excellent pour la santé, l'environnement, le portefeuille et l'efficacité au travail... Vendredi, faites vous aussi sauter les bouchons! Sprintez sur www.fridaybikeday.be pour vous inscrire.

Une initiative de la Région de Bruxelles-Capitale

dans son entreprise, d'organiser des petits-déjeuners pour les participants, etc. L'objectif est bien de permettre à chaque entreprise de s'approprier le concept Friday Bikeday et d'organiser de façon totalement indépendante ses propres activités à son propre rythme tout au long de l'année.

Le site web permet également d'établir les performances de chaque société sur base du nombre de bikers utilisant le vélo le vendredi (via un e-mail envoyé chaque vendredi aux cyclistes inscrits à l'opération) ainsi que sur base du nombre de kilomètres parcourus par ces derniers.

Nous vous invitons à parcourir le site afin d'y découvrir plus en détails l'opération. N'hésitez pas à vous inscrire pour le compte d'une entreprise/administration/organisation ou à votre propre compte en tant que participant individuel (si votre hiérarchie ne vous autorise pas à inscrire votre société dans son ensemble).

Gregory Moors (Bruxelles Mobilité - AED)

Plus d'infos ? www.fridaybikeday.be

N'hésitez pas à prendre contact avec **Gregory Moors (Bruxelles Mobilité - gmoors@mrbc.irisnet.be)** ou avec **Xavier Nuyens (Bruxelles Environnement - xnu@ibgebim.be)** qui vous donneront davantage de précisions par rapport à l'opération.

[pyblik] Formation gratuite pour les fonctionnaires régionaux et communaux

culture et métier de l'espace public/ conception maîtrise d'ouvrage forum
 cultuur en metier van publieke ruimte/ ontwerp maîtrise d'ouvrage forum
 culture and metier of public space/ design maîtrise d'ouvrage forum

Afin d'utiliser et de diffuser les expériences et les savoirs des acteurs de l'espace public, la synergie entre le monde académique, les concepteurs et l'administration doit être renforcée. Il est nécessaire de posséder une culture de l'espace public afin d'évaluer la qualité de ces espaces, pas seulement en termes de lisibilité, de fonctionnalité mais aussi de poésie de l'espace créé.

[pyblik] est l'initiative des ministres compétents en

matière d'espace public de la Région Bruxelles Capitale (mobilité, travaux publics - environnement, énergie, eau, espaces verts- aménagement du territoire).

[pyblik] propose des formations à la culture et aux métiers de l'espace public. Une nouvelle session est proposée pour 2008-2009, il s'agit d'une synergie entre deux cours destinés l'un aux Maîtres d'ouvrages et l'autre aux Concepteurs.

Ces formations, données un vendredi sur deux du mois d'octobre au mois de juin, ont été confiées à trois établissements d'enseignement : ISACF-La Cambre, [Sint-Lucas Architectuur](http://www.sint-lucas-architectuur.be) et K.U.Leuven.

Formation en Maîtrise d'ouvrage [pyblik]

Cette formation est destinée aux maîtres d'ouvrages des administrations (régionales et communales) qui sont actives dans l'espace public sur le territoire de la Région.

L'objectif de la formation est d'améliorer la gestion et la qualité de l'espace public par la réflexion et par l'étude approfondie de pratiques étrangères et bruxelloises. Le travail se fait en synergie avec le cours des concepteurs autour d'un cas d'étude d'espace public bruxellois. Les maîtres d'ouvrage travaillent à la définition du projet d'espace public et élaborent des recommandations pour l'espace public bruxellois.

La matinée se déroule comme suit :

- 2 interventions: des analystes, citoyens et professionnels de l'espace public ayant une bonne connaissance du terrain, exposent des points de vue théoriques et des exemples spatialisés bruxellois ou étrangers;
- 1 débat : des modérateurs animent ensuite le travail de réflexion et le débat entre les intervenants et les maîtres d'ouvrages



Photo : Thomas Warm

Les après-midi sont des ateliers de travail autour du cas d'étude d'espace public bruxellois

Formation pour concepteurs [pyblik]

Les formations pour concepteurs [Pyblik] s'adressent aux personnes qui possèdent déjà certaines aptitudes en conception de projet: (ingénieurs-) architectes, architectes paysagistes, urbanistes, étudiants en dernières années de formation en conception et toute personne qui peut fournir la preuve de sa compétence et de sa motivation.

L'objectif de la formation est de développer la compréhension et les aptitudes pour concevoir le projet d'espace public. Dans la formation c'est la conception effective d'un espace public qui est mise au premier plan. Pour cette raison, les participants peu-

vent augmenter le rendement du cours en investissant du temps en dehors des heures de formation pour l'élaboration du projet: En respectant un horaire strict, en terminant chaque jour de formation par une synthèse et en se fixant une tâche à accomplir pour la journée suivante, cet objectif peut être atteint.

- Contributions de la matinée : apportent la compréhension de toutes les dimensions et des phases du création du projet
- Labo l'après midi: élaboration phasée du projet sur un cas concret bruxellois en consultation avec des concepteurs belges et internationaux.

Contact : info@pyblik.be - <http://www.pyblik.be>



INSCRIPTIONS et PROGRAMME 2008- 2009

Où ? Les formations ont lieu alternativement à l'ISACF- La Cambre à Ixelles et le semestre suivant à Sint-Lucas Architecture à Schaerbeek.

Quand ? Les cours sont donnés un vendredi sur deux du mois d'octobre au mois de juin.

Comment ? Les formations sont données en néerlandais et/ou en français sans traduction simultanée. Des modérateurs assistent aux formations afin d'assurer la bonne compréhension des cours. Des résumés bilingues des interventions sont remis aux participants. Une présence régulière aux cours et la soumission d'un projet (pour le cours de conception) permet d'obtenir un certificat à l'issue des formations.

Pour le bon déroulement des cours, un nombre maximal de 25 participants par groupe a été arrêté.

Combien ? Le montant de l'inscription est de 1000€ HTVA par an (18 journées de formation). Pour les personnes qui ne sont pas (encore) actives professionnellement ou en période de stage, des conditions particulières sont prévues. **Les fonctionnaires régionaux et communaux ne doivent pas payer un montant d'inscription.**

Intéressé ? Les candidats sont priés d'envoyer leur candidature sur le formulaire d'inscription, accompagnée d'un CV et d'une lettre de motivation à l'adresse email info@pyblik.be en précisant quel cours vous intéresse (Maîtrise d'ouvrage ou Conception.) Les inscriptions sont attendues jusqu'au 30 septembre 2008 inclus.

Photo : B S K



LE COVOITURAGE À BRUXELLES, C'EST Carpoolplaza

L'asbl Taxistop, active en Région Bruxelloise depuis plusieurs années déjà, a rebaptisé dernièrement sa centrale de covoiturage « Carpoolplaza » : un nouveau site internet riche en informations et utilisant son logiciel de renommée européenne en terme d'appariement de covoiturs potentiels.

Depuis le 11 mars dernier, www.carpoolplaza.be est le nom du nouveau site Internet de covoiturage proposé par Taxistop. Il a été complètement remodelé pour dynamiser cette pratique. Pour cela, il s'est principalement appuyé sur une enquête réalisée par le bureau d'études Traject, concernant les principaux freins au covoiturage.

Le nom du site Internet : carpoolplaza.be se veut représentatif d'un espace ouvert, de rencontre et d'information autour du covoiturage. Une nouvelle image a donc été développée, plus en adéquation avec les attentes des utilisateurs et des entreprises. L'accent a été mis sur un contenu riche et sur le côté convivial. Le site propose toutes les informations utiles en matière de fiscalité, présente les intérêts économiques et écologiques du covoiturage et propose de s'inscrire à la toute nouvelle newsletter, de manière à rester en permanence au courant de l'actualité.

Hormis l'aspect informatif du site, le logiciel d'appariement permet

concrètement et très facilement de trouver des partenaires de route et ainsi profiter de l'ensemble des avantages que le covoiturage procure. Ce logiciel est bien plus performant que la plupart des sites d'annonces. Sa technologie réside en l'utilisation d'un algorithme de routing qui tient compte de critères essentiels tels que les lieux précis de départ et d'arrivée, l'horaire d'arrivée et l'horaire de retour, la possibilité de prendre quelqu'un en cours de route, la possibilité de covoiturer une semaine complète ou pas, de rouler en alternance, etc. D'autres critères qualifiés de convivialité interviennent aussi dans cette recherche d'appariement.

Deux accès sont possibles à carpoolplaza, un accès réservé aux particuliers et un accès destiné aux entreprises qui désirent mettre en place du covoiturage en leur sein. L'accès particulier est libre et offre le droit d'utiliser le logiciel et de glaner l'information dirigée vers monsieur tout le monde. L'accès « entreprise » est un véritable accès business qui, outre l'accès à

une information ciblée vers le monde de l'entreprise et vers un portail personnalisé du logiciel, propose tout un panel de solutions pour l'entreprise : séances d'information à destination du personnel, formation d'un coordinateur, fourniture du matériel de communication tels que des affiches et des folders, encadrement et suivi général par les consultants de Taxistop et helpdesk.

De plus, le site est en permanente évolution, puisqu'il est prévu pour accueillir de nouvelles applications dans le temps. Ainsi, depuis peu, un calculateur a été mis en place afin d'illustrer de façon plus pragmatiques les avantages financiers et écologiques que procure le covoiturage.

Bref, le covoiturage connaît avec Carpoolplaza un nouveau souffle et nous vous invitons à franchir le pas, que vous soyez un particulier ou une entreprise. Ce qui est certain, c'est que tout le monde y gagne au niveau économique mais aussi au niveau écologique mais encore et surtout sur l'aspect convivial et humain, c'est telle-

**Carpool
plaza.be**
ÉCOLOGIQUE - ÉCONOMIQUE - HUMAIN

Taxistop asbl

Rue Fossé aux Loups, 28 - 1000 Bruxelles
02.227.93.07 - plaza.bruxelles@carpool.be
Du lundi au vendredi de 9h00 à 18h00

Les plans récents pour une réforme de l'État et les conséquences pour la politique de sécurité routière dans la Région de Bruxelles-Capitale



Les premiers accords communautaires ont été présentés à la presse le lundi 25 février. Sur le plan de la mobilité et de la sécurité routière, quelques compétences ont été transférées aux régions. Dans cet article, nous abordons brièvement ces compétences et nous donnons un commentaire succinct sur leurs implications sur la politique en matière de sécurité routière dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les limitations de vitesse (sauf sur les autoroutes)

Les régions vont maintenant pouvoir fixer elles-mêmes la vitesse maximale autorisée sur les routes communales et régionales, à l'exception des autoroutes. Il s'agit d'une vieille exigence de la Région flamande. Entre-temps, ces mesures ont d'ailleurs déjà été instaurées au moyen de signaux routiers. Si l'on n'organise toutefois pas de concertation entre les différentes régions, la sécurité routière n'y trouvera pas son compte. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, il y a de nombreuses routes qui se trouvent en partie en territoire flamand et en partie sur le territoire bruxellois. Allons-nous arriver à des situations dans lesquelles, par exemple sur le boulevard de l'Humanité et la Chaussée romaine, on roulera à 70 sur une bande et à 90 ou 50 sur l'autre, sans que cela ne soit indiqué par des signaux ? Comment les conducteurs sauront-ils encore à quelle vitesse ils doivent se limiter ?

Politique de poursuite des infractions du 1^{er} et du 2^e degrés

Afin de ne pas toucher à la délicate clé de répartition du fonds de

sécurité routière, il était manifestement plus simples de donner également aux Régions la compétence de constater les infractions du 1^{er} et du 2^e degrés et de les poursuivre. Cela se déroulerait via un système de sanctions administratives.

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, cette mesure est déjà une bonne chose. En effet, les services de police bruxellois sont depuis toujours confrontés à un manque de personnel. En outre, ils doivent fournir de plus en plus d'efforts dans le domaine du maintien de l'ordre que les services de police des deux autres régions (la zone 5339 Bruxelles-Ixelles doit traiter une moyenne d'environ 2 manifestations par jour). En donnant également aux fonctionnaires de la Région le pouvoir de verbaliser les infractions du 1^{er} et du 2^e degrés, le risque de se faire prendre augmentera, de même que la sécurité routière. En outre, une méthode peut être développée afin d'utiliser le produit des sanctions administratives pour investir dans la mobilité et la sécurité routière. Pour rappel, les infractions du premier degré sont les infractions ordinaires. En voici quelques exemples :

- ne pas porter sa ceinture ;
- ne pas utiliser les clignotants quand c'est requis ;
- rouler à vélo la nuit sans éclairage ;
- rouler de manière illégitime sur la bande réservée aux bus ;
- rouler de manière illégitime sur la bande d'arrêt d'urgence ;
- infractions de stationnement ordinaires non dépénalisées

Les infractions du deuxième degré sont d'une part les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes, et d'autre part les infractions qui consistent en l'utilisation illégitime des facilités de stationnement réservées aux personnes handicapées. En voici quelques exemples :

- conduire en téléphonant avec le gsm en main ;
- dépasser par la droite lorsque c'est interdit ;
- ne pas respecter la distance de sécurité entre camions ;
- ne pas allumer l'anti-brouillard arrière lorsque c'est obligatoire ;

- stationnement dangereux et/ou gênant (cas déterminés) ;
- stationnement illégitime aux places réservées aux personnes handicapées

Même les excès de vitesse de moins de 30 kilomètres par heure sont désormais punis par des sanctions administratives.

Le but est qu'outre les fonctionnaires de la Région mandatés à cet effet, les services de police continuent également à constater ces infractions. Mais pour les communes, c'est précisément là que le bât blesse, car cela engendre indirectement une réforme de l'ensemble du financement de la police. Le fonds de sécurité routière est en effet considéré comme l'un des éléments de la dotation fédérale. Cette dotation fédérale a vu le jour pour compenser les coûts de la réforme des polices. Initialement, le but était de remplacer le financement par une loi de financement générale, mais jusqu'à présent, cela ne s'est pas fait, notamment en raison de l'objet délicat d'une telle loi.

Les conditions de placement de la signalisation routière

La seule langue dont le gestionnaire dispose pour communiquer avec les usagers de la route est le signal routier. Si les trois régions peuvent donner une signification différente au même signal, c'est le commencement de la fin. Nous avons déjà actuellement de mauvaises expériences avec les signaux qui sont placés dans les bois (dans les bois, certaines voies ne sont pas considérées comme voie publique et le code de la route ne s'y applique donc pas). Si une personne se promène dans la forêt de Soignes, elle peut rencontrer deux panneaux différents qui semblent à peu près identiques, mais pas tout à fait, et qui ont en outre une signification différente, selon qu'ils se trouvent en Région flamande ou de Bruxelles-Capitale. Un exemple issu de la réalité quotidienne:



Région de Bruxelles-Capitale : signal P10 : Zone de protection spéciale



Région flamande : signal V.04bis : Accès interdit

Même si la signification, la forme et la couleur des signaux reste une matière fédérale, mais que le mode de placement diffère dans les trois régions, cela aboutira à des situations kafkaïennes. D'ailleurs, il est déjà prévu aujourd'hui que les trois régions soient associées à toute modification de la réglementation routière.

N'est-il pas plus sensé de créer au sein du SPF Mobilité un comité de concertation composé de fonctionnaires qui représentent les gestionnaires de voirie ? Ils peuvent alors réagir plus rapidement afin que la réglementation soit plus cohérente, plus uniforme et plus compréhensible pour chacun.

Normes de sécurité pour l'infrastructure routière

Le « Comité des sages » qui a élaboré les propositions relatives à la réforme de l'État souligne que jus-

qu'à présent, les régions ne sont pas compétentes en ce qui concerne les normes de sécurité. Les sages citent comme exemple l'AR relatif aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels et l'AR relatif aux normes d'implantation des dispositifs surélevés (plateaux et ralentisseurs).

Nous partageons dans une certaine mesure ce point de vue. Il est en effet logique que si les régions sont compétentes pour leurs routes, elles reçoivent également la compétence en ce qui concerne leurs normes de sécurité.

Mais il y a également un revers à la médaille : dans les deux AR cités, des signaux sont prévus pour une infrastructure routière déterminée. À la vue d'un signal, les attentes du conducteur doivent être identiques dans les trois régions, car autrement, le signal n'a pas la même signification dans les trois régions !

Approbation du contrôle technique

On ne sait pas encore clairement ce que l'on entend par l'approbation du contrôle technique. S'agit-il de la condition d'autorisation pour exploiter une station de contrôle technique qui est transférée vers les régions, ou s'agit-il des obligations de soumettre une voiture au contrôle (contrôle annuel ou bien annuel, prix ...).

Il est un peu étonnant que l'approbation du contrôle technique soit entraî-

née dans les débats communautaires. Jusqu'à présent, ce sujet n'avait jamais été abordé. Jusqu'aujourd'hui, nous n'avons jamais entendu une remarque sur le fait que la politique au niveau fédéral ne fonctionnait pas correctement.

« (...) la régionalisation de la formation à la conduite est uniquement envisageable si les régions deviennent compétentes, et pas les communautés »



Formation à la conduite et examen en vue de l'obtention du permis de conduire

Si les communautés reçoivent le pouvoir d'organiser la formation à la conduite, cela pose un problème à Bruxelles. En effet, la Communauté française et la Communauté flamande sont compétentes ici. Nous avons actuellement déjà beaucoup de travail pour mettre sur pied une éducation routière « bruxelloise » cohérente dans les écoles bruxelloises. Que se passera-t-il si la formation à la conduite est également transférée aux communautés ? Le candidat qui veut obtenir un permis de conduire ira alors faire un peu de « shopping » et regardera via quelle communauté il peut obtenir le plus facilement son permis de conduire. Cela entraînera également une concurrence déloyale entre les écoles de conduite néerlandophones et francophones établies à Bruxelles.

Conclusion : la régionalisation de la formation à la conduite est uni-

quement envisageable si les régions deviennent compétentes, et pas les communautés.

Poids lourds

Le contrôle des temps de conduite et de repos, du chargement et de la masse maximale autorisée des véhicules deviendrait également une compétence régionale. Il y a une certaine logique à ce niveau, en ce sens qu'un véhicule qui dépasse la masse maximale autorisée provoque généralement aussi des dommages à l'infrastructure routière. Mais est-ce une raison pour refiler l'ensemble de la réglementation aux régions ? Le contrôle des temps de repos et de conduite ainsi que la législation relative au chargement de véhicules sont déjà très compliqués actuellement, parce qu'il s'agit d'un problème qui dépasse la Belgique. La plupart des règlements belges en la matière sont en fait des conversions de directives européennes. Le contrôle est également une problématique qui doit

être examinée dans un contexte européen. N'est-il alors pas plus simple, par exemple, d'appliquer le principe du « pollueur payeur » et de reverser une partie des amendes aux gestionnaires ?

Si les régions doivent elles-mêmes se charger des contrôles, le risque existe que le nombre de contrôles diminue par rapport à avant en Région bruxelloise, et ce, notamment en raison des moyens limités de la Région de Bruxelles-Capitale, entre autres au niveau de l'effectif du personnel et des investissements nécessaires (par exemple, l'achat de ponts-bascules mobiles).

Conclusion

Dans le contexte actuel, les accords peuvent difficilement être évalués ; il manque encore trop de pièces au puzzle pour cela. À première vue, il y a certains éléments que nous avons du mal à admettre : les poids lourds et l'approbation du contrôle technique. D'autres sujets nous font également froncer les sourcils : les limitations de vitesse sans signaux qui peuvent différer d'une région à l'autre, le placement des signaux, les normes de sécurité pour l'infrastructure routière et la formation à la conduite. D'autre part, nous admettons dans certaines conditions la proposition de donner également aux régions des compétences concernant la constatation et la poursuite des infractions du 1^{er} et du 2^e degrés.

Erik Caelen (AVCB)
erik.caelen@avbc-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: 02/238.51.65
Fax: 02/280.60.90
E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Nom _____

Prénom _____

Organisation _____

Fonction _____

Adresse _____

Téléphone _____

Fax _____

E-mail _____

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

Nom _____

Prénom _____

E-mail _____

Faites circuler !

C'est gratuit

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

C'est écologique

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