

Le MONITEUR

de la mobilité

FOCUS

“L'école comme vecteur prioritaire de sensibilisation à la sécurité routière”



TRIMESTRIEL N°30 | HIVER | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- Du nouveau dans les Plans de Déplacements d'Entreprises
- La promotion de la sécurité à vélo avec le GRACQ
- La concertation au coeur du dossier des pics de pollution en Région de Bruxelles-Capitale

>> BONNES PRATIQUES

- La cour constitutionnelle et le stationnement dépenalisé
- La législation routière commentée est disponible sur différents supports

ÉDITORIAL	03
DOSSIER : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À L'ÉCOLE.....	04>07
OPÉRATION CARTABLE : SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE EN TOUTE SÉCURITÉ.....	04>05
BILAN 2010 SUR LES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES	06>07
LES FORMATIONS SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN RÉGION BRUXELLES-CAPITALE.....	08>09
ACTION "A L'ÉCOLE / AU TRAVAIL SANS VOITURE" 2010 : TOUJOURS PLUS DE SUCCÈS	10>13
PIC DE POLLUTION: LA CONCERTATION AU SERVICE DE L'OPÉRATIONNALISATION.....	14>19
PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ À VÉLO ? OUI, MAIS AVEC STYLE !.....	20>21
DU NOUVEAU DANS LES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES.....	22>23
LA COUR CONSTITUTIONNELLE SE PENCHE SUR LE STATIONNEMENT DÉPÉNALISÉ.....	24>29
RECENSION.....	30>31
LE CODE DE LA ROUTE ET LE CODE DU GESTIONNAIRE POUR LES PROFESSIONNELS	30
LA LÉGISLATION ROUTIÈRE COMMENTÉE SUR UN CD-ROM	31

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



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

ADMINISTRATIEF DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

DIRECTION : Philippe Barette - Marc Thoulén

RÉDACTION : Erik Caelen, Philippe Delvaux, Christine Heine, Sarah Hollander, Maryam Kechiche, Aurélie Neumann, Boryana Nilolova, Jean-Michel Reniers, Sofie Walschap,

TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - TEL: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be



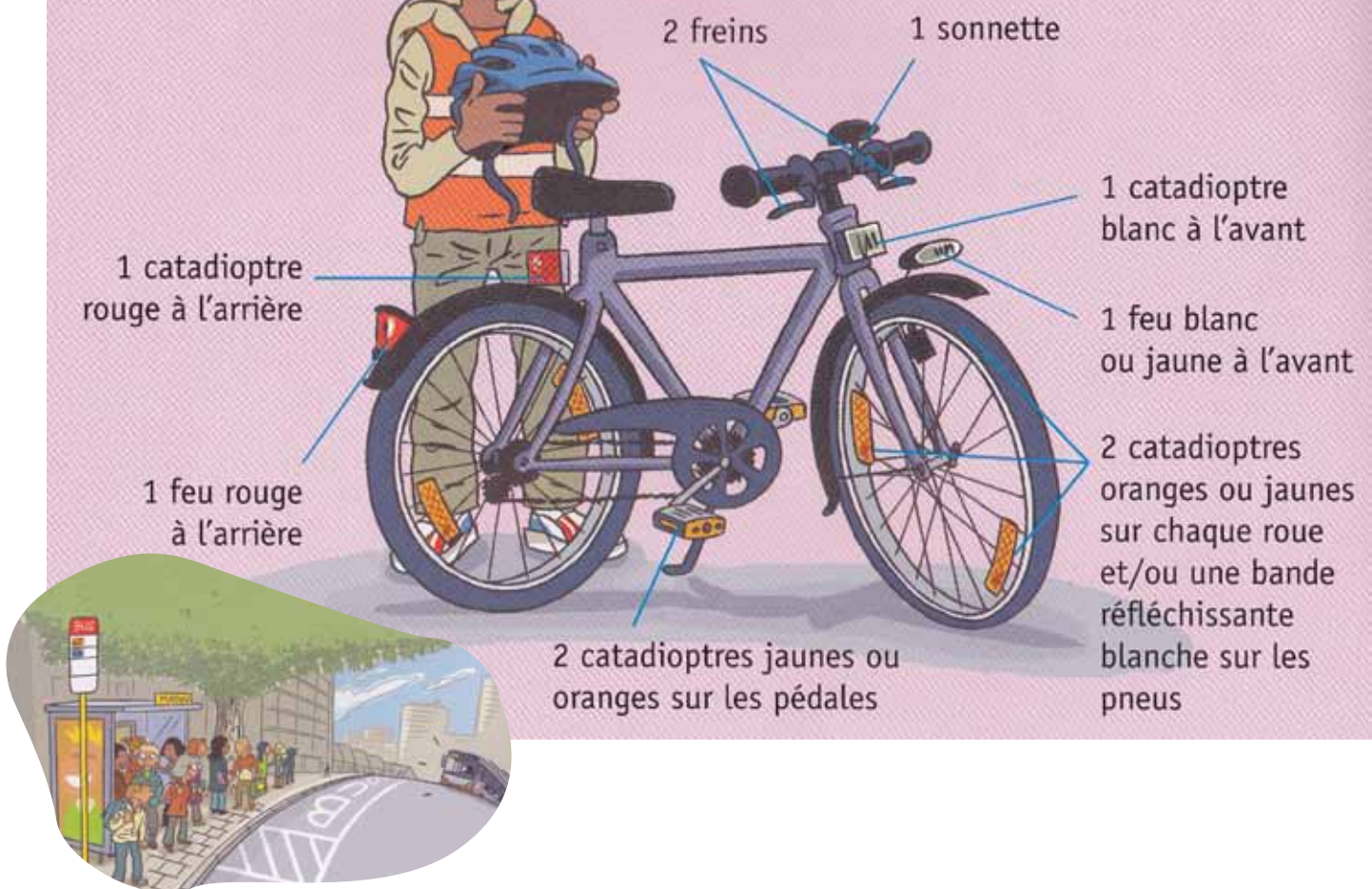
La Rédaction du Moniteur
de la Mobilité vous
souhaite une année 2011
mobilo-constructive !



“ OPÉRATION CARTABLE : SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE EN TOUTE SÉCURITÉ ”

La rentrée scolaire est le moment idéal pour adopter dès le départ un bon comportement pour se rendre à l'école en toute sécurité ! A l'occasion de la campagne « Opération Cartable », plus de 60.000 calendriers, marques-pages et brochures de jeux sont distribués aux écoliers de la Région pour rappeler les quelques règles d'or de la sécurité sur le chemin de l'école.

Ton vélo est-il bien équipé?



Cette initiative est le fruit d'une collaboration entre Bruxelles Mobilité, les zones de police bruxelloises, la police fédérale de Bruxelles, le Gouverneur f.f. de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale, la Ministre bruxelloise et le Secrétaire d'état bruxellois des Transports.

Sur ces outils, un tas de bons conseils pour un cheminement sûr, quel que soit le mode de déplacement utilisé ! Les messages sont simples, ludiques, illustrés et adaptés à un contexte urbain.

Le calendrier et les dépliants-jeux s'adressent aux élèves, le marque – page, placé dans le journal de classe, aux parents et aux enseignants.

Les zones de police assurent la distribution auprès des 650 écoles de la Région. La police fédérale de Bruxelles assure la coordination de l'opération. L'Opération cartable débutée en 2006 remporte un succès de plus en plus important. C'est aussi l'occasion pour les parents et les enfants de rencontrer sur place les agents de la police

locale qui s'occupent de la sécurité routière et de prendre connaissance des actions qu'ils mènent.

Pour un enfant, les déplacements entre la maison et l'école représentent l'essentiel de ses déplacements quotidiens. C'est donc principalement là qu'il apprendra le bon comportement à avoir et qu'il prendra des habitudes pour l'avenir.

Les écoles souhaitant obtenir des exemplaires supplémentaires des trois produits peuvent s'adresser directement à Bruxelles Mobilité au 0800 94 001.

Contacts :

Maryam Kechiche, attachée
Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale

Bruxelles Mobilité - AED
Direction Stratégie Cellule sécurité routière -
volet sensibilisation et éducation
Rue du Progrès, 80 1035 Bruxelles
Tél: 02 204 10 15 Fax: 02 204 15 10

“ PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES : UN BEAU BULLETIN! ”

Le 23 novembre dernier, Bruxelles Mobilité a présenté aux écoles participant à la démarche le bilan des Plans de Déplacements Scolaires (PDS) dans notre Région. Après 4 années de fonctionnement, l'initiative engrange les bons points. Les résultats en chiffres!



Valve d'info



Parking vélos



Réparation vélo

Depuis septembre 2006, le nombre d'écoles soutenues par Bruxelles Mobilité a considérablement augmenté : nous comptons actuellement 140 écoles inscrites dans les Plans de Déplacements Scolaires. Ainsi un tiers des élèves de la région bruxelloise sont touchés (68.000 élèves) par cette démarche. Rappelons l'importance d'un Plan de Déplacements Scolaires: il s'agit d'un ensemble de mesures concertées visant à améliorer l'accessibilité multimodale et la sécurité routière de l'école.

Il contribue à sensibiliser les parents et élèves à la mobilité durable et à la sécurité routière, à améliorer les conditions de sécurité sur le chemin et aux abords de l'établissement scolaire, mais aussi à renforcer l'autonomie des élèves dans leurs déplacements.

Indispensable quand on sait que 20% des déplacements aux heures de pointe sont des déplacements domicile - école ! Lors de la première année, avec l'aide des associations GREEN et COREN, les écoles constituent un groupe de travail, réalisent un diagnostic de la mobilité de leurs élèves, leurs parents et des enseignants. Ensuite, elles développent un plan d'actions avec des projets appelés à se pérenniser.

QUELQUES EXEMPLES PAR VOLET D'ACTION :

>> Information et communication

- 151 valves d'information ont été offertes par Bruxelles Mobilité
- 155 fiches d'accessibilité ont été réalisées par la STIB et offertes par Bruxelles Mobilité aux écoles
- Chaque école a reçu une carte de localisation de ses élèves
- Affichage de la carte des domiciles à l'entrée de l'école afin de susciter les rangs à pied ou le covoiturage
- Fresque ou totem mettant en évidence la présence d'une école
- Rencontre annuelle de la mobilité
- Participation à la Semaine de la Mobilité

>> Education et sensibilisation

- Des courriers aux parents leur rappelant les règles de sécurité
- Un volet « mobilité/sécurité routière » dans le règlement de l'école
- Une charte « mobilité/sécurité routière » avec les parents
- Relevé des données pour la fiche d'accessibilité par les élèves, tant du primaire que du secondaire
- Calculs de distances en classe à l'aide de la

carte des domiciles des élèves

- Action de « visibilité » au début de l'hiver
- Distribution de faux pv par les élèves
- Un stand d'information « mobilité » pendant la fête de l'école
- Une exposition des travaux faits en classe
- Un reportage photos qui montrent le mauvais et le bon comportement
- Une piste d'habileté (dans la cour de l'école ou avec la zone de police)
- Utilisation de matériel pédagogique de l'IBSR
- L'opération cartable
- Responsable Young Passengers et Bougeons Malin, des projets de la STIB
- Des patrouilleurs scolaires
- Action « A l'école/au travail sans voiture »
- Le brevet du cycliste
- Atelier de réparation de vélo

>> Organisation des déplacements

- Mise en place de pédibus ou rang vélo
- Sorties éducatives avec les élèves à vélo ou en transports publics
- Rang piscine, bibliothèque, sport... à pied ou à vélo
- Covoiturage
- Installation d'une zone Kiss and Ride



>> Amélioration de l'infrastructure

- Bruxelles Mobilité a offert depuis 2006 414 places de parking vélos aux écoles.

Suite à l'évaluation faite en 2010, 90% des écoles qui nous avaient rejoints en 2007 ont décidé de relancer la démarche pour les trois années à venir en faisant une nouvelle enquête permettant de calculer l'impact de leurs efforts, en actualisant leur plan d'actions et en initiant de nouvelles actions avec les parents, les enseignants et les enfants.

Le bilan de cette année a permis de souligner que certaines écoles de 2006 ont réussi à diminuer en 3 ans leur taux de motorisation de 30%! Les Plans de Déplacements Scolaires portent leurs fruits!

QUELQUES EXEMPLES :

En 2006, les matins à l'entrée de l'école « Catteau-Aurore » à Bruxelles étaient infernaux : 80% des parents conduisaient leurs enfants à l'école en voiture. Des triples files de stationnement se formaient chaque jour dans la rue et un énorme chaos régnait. En 3 ans, l'école a réussi à réduire le nombre d'enfants conduits en voiture à 50%. Leur secret? Un mariage parfait de plusieurs mesures complémentaires. Le PDS a permis de former une éducatrice à la sécurité routière et à la mobilité. Suite à la participation au brevet du cycliste et à l'installation d'un parking vélos dans l'école, quelques parents ont laissé leur voiture au garage et font le trajet vers l'école à vélo. La carte de localisation des domiciles des élèves

a été exploitée pour montrer que certains parents habitent tellement près de l'école qu'ils feraient mieux de venir à pied et que d'autres parents habitant plus loin pouvaient se regrouper pour faire du co-voiturage. L'école était une des premières à participer à l'action « A l'école/au travail sans voiture » le 22 septembre 2008. Depuis, cette journée est devenue la rencontre annuelle, où les parents, cette année autour d'un petit déjeuner, vivent un moment convivial tout en parlant mobilité et sécurité routière. L'école a également instauré une zone de Kiss and Ride devant l'école. Tous les matins des parents sont présents pour aider les enfants à sortir de la voiture et permettre aux parents de repartir directement. L'ensemble de toutes ces mesures a permis de réduire le nombre de voitures dans la rue de l'école et d'améliorer ainsi la qualité de vie et la sécurité de tous les enfants de l'école.

En 2006, l'école « La Source » à Evere avait 36% de ses élèves qui se rendaient à l'école à pied. Un bon élève, difficile d'encore augmenter ce chiffre? Et pourtant, l'école a réussi à avoir 48% de ses élèves qui viennent à pied à l'école en 2009. Le taux de voitures de 53% en 2006 est passé à 36% en 2009. La recette magique? Un mélange de différentes mesures! Les élèves suivent la formation de Patrouilleurs Scolaires de la zone de police et sont présents à l'entrée de l'école le matin. L'éducation à la sécurité routière dans les classes est combinée avec une participation à la route éducative organisée par la zone de police. L'école a sensibilisé l'ensemble du public scolaire en

montrant les résultats du diagnostic et en faisant une exposition de photos des actions mises en place. La participation au brevet du cycliste a donné la confiance suffisante aux parents et élèves pour se rendre à l'école à vélo. Et en participant à l'action « A l'école/au travail sans voiture » le 22 septembre, l'école sensibilise l'ensemble des élèves, parents et enseignants sur les alternatives à la voiture et met en évidence les efforts faits !

Ces 2 exemples très parlants mettent en évidence que la clé de la réussite n'est pas une solution toute faite mais un investissement conjoint de l'ensemble des acteurs concernés par l'école dans les différents volets d'actions relatifs aux différents modes de déplacements. Un investissement important pour lequel l'école est soutenue par Bruxelles Mobilité, les associations GREEN et COREN, et souvent également par la commune, la zone de police ou d'autres acteurs ou associations. Un investissement qui aide à améliorer la qualité de vie et la sécurité de tous les Bruxellois. **En janvier le nouvel appel à participation est lancé auprès des écoles de la Région. Les écoles désireuses d'entamer la même dynamique sont bien sûr les bienvenues !**

Intéressé(e)? Contactez-nous au 02/204.19.23 (FR) /02/204.19.93 (NL).

Christine Heine et Sofie Walschap

“ LES FORMATIONS SÉCURITÉ ROUTIÈRE ” EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



Depuis 2009, la cellule Sécurité routière de Bruxelles Mobilité propose des formations spécifiques gratuites d'éducation à la sécurité routière à destination des enseignants du primaire et du secondaire. Ces formations sont préparées en collaboration avec la cellule Education de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière.

DES FORMATIONS SPÉCIFIQUES ET CIBLÉES

La formation destinée aux enseignants du fondamental a pour thème la prévention routière lors des déplacements à pied des enfants. Elle est proposée en français et en néerlandais et dure une demi-journée. De telles formations ont déjà été dispensées à deux reprises, en novembre 2009 et 2010.

L'objectif de la formation est de permettre aux enseignants de se familiariser avec

une matière qu'ils n'étudient pas durant leur formation initiale ou continuée. Or, apprendre aux enfants à se déplacer en rue est vital et donc tout aussi important que d'apprendre à lire, écrire, compter, nager ou manger sainement. Un enfant qui peut se déplacer de manière sûre en rue devient plus autonome et participe à la circulation de manière responsable.

Sur base d'exercices pratiques (préparation de séquences de cours avec mise à disposition de matériel didactique tel

que posters, manuels, etc.), des informations sont apportées sur les capacités et les limites des enfants dans la circulation ainsi que des exemples de bonnes pratiques.

La formation à destination des enseignants du secondaire s'adresse aux enseignants intéressés dans la sécurité routière et la mobilité de l'enseignement secondaire du 2^{ème} et 3^{ème} degré. Cette formation est axée sur les comportements à risques des adolescents dans



la circulation (prise de drogue au volant et/ou lors de la conduite d'une mobylette, respect des limitations de vitesse, port du casque, utilisation/ écoute du GSM, MP3 et ses risques, respect des feux rouges). Une première, formation de ce type, d'une demi-journée, a eu lieu le 17 novembre 2010.

Cette matière n'est pas évoquée lors des formations initiale ou continuée des enseignants du secondaire. Or, apprendre aux jeunes à se déplacer prudemment fait partie de la prévention des risques nécessaires à l'adolescence, tout comme la prévention des risques sexuels ou liés aux assuétudes. De plus, un jeune qui apprend à se déplacer en sécurité peut gagner en autonomie et participer de manière active et citoyenne à la circulation.

Des informations générales sur la prise de risques des adolescents dans la circulation sont fournies et des exercices pratiques sont proposés (préparation de séquences de cours favorisant le travail transversal avec mise à disposition de matériel didactique tel que posters, manuels, DVD, etc.).

UNE ÉVALUATION TRÈS POSITIVE DES FORMATIONS

Ces formations sont ouvertes à l'ensemble des enseignants des écoles primaires et secondaires situées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, dont les écoles inscrites dans une démarche Plan de Déplacement Scolaire (PDS) qui souhaitent suivre les formations.

Nous avons réalisé une évaluation de la formation primaire l'année passée et cette année ainsi que de la formation secondaire de cette année.

Nous constatons une plus faible participation à la formation à destination des enseignants du secondaire.

L'évaluation des formations primaire et secondaire est positive, nous constatons qu'elle répond à un besoin chez les enseignants. Le nombre de participants à la formation primaire a augmenté (6 participants supplémentaires) du côté francophone en comparaison avec le nombre de participants en 2009.

Les enseignants trouvent en général la formation intéressante, concrète et pratique, ils apprécient le matériel didactique et la méthodologie.

Afin de pallier le manque de formation d'éducation à la sécurité routière en Communauté française (la sécurité routière n'est en effet pas reprise dans les socles de compétences et les compétences terminales) et compte tenu d'une demande croissante de la Communauté flamande en Région de Bruxelles-Capitale, il est certain que la cellule sécurité routière de Bruxelles Mobilité proposera encore ces formations lors de la prochaine année scolaire.

Renseignements et contacts :

Maryam Kechiche, attachée

Ministère de la Région

de Bruxelles-Capitale

Bruxelles Mobilité - AED

Direction Stratégie

Cellule sécurité routière

volet sensibilisation et éducation

Rue du Progrès, 80 - 1035 Bruxelles

Tél: 02 204 10 15

Fax: 02 204 15 10



22 SEPTEMBRE 2010

“ « A L'ÉCOLE / AU TRAVAIL SANS VOITURE » ”

Depuis 2008, dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité, Bruxelles Mobilité oeuvre avec le soutien des acteurs de la mobilité durable présents dans la Capitale à un changement d'habitudes des modes de déplacements dans les entreprises et les écoles bruxelloises qui réalisent un plan de déplacement.

Cette année pour sa 3^{ème} édition de la journée « A l'école / Au travail sans voiture » du 22 septembre, l'action organisée par Bruxelles Mobilité a suscité l'enthousiasme et la dynamique de 45 entreprises et 40 écoles participantes. Ainsi 100.000 personnes ont été touchées et des tonnes de CO₂ épargnées !

De part et d'autres, des actions les plus diverses ont fusé pour inciter le personnel, les élèves, sans oublier leurs parents, à tester les différents modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

**LA MARCHÉ, LE VÉLO, LES
TRANSPORTS PUBLICS,
LE COVOITURAGE, LE TÉLÉTRAVAIL
ET L'UTILISATION DE BUREAUX
SATELLITES, ÉTAIENT LES
ALTERNATIVES MISES À L'HONNEUR**

QUELQUES INITIATIVES DES ENTREPRISES ...

Le **Groupe P&V** pour une première participation a frappé fort ! Parkings fermés des deux bâtiments de la rue Royale, seules les personnes à mobilité réduite, covoitureurs et deux-roues pouvaient y accéder. Même les membres de la direction sont venus autrement qu'en voiture. Quelques jours avant le 22/09 un stand d'information a été réalisé avec les acteurs de la mobilité. Grande campagne d'affichage et de communication via l'intranet. Petit-déjeuner offert à tous ceux qui ont fait le trajet domicile-travail en vélo ou à pied ce jour-là, avec un pointage d'arrivée ramené à 7h30 du matin. Retrouvez tous les détails du déroulement de l'action sur www.bruxellesmobilite.irisnet.be à l'onglet *Professionnels et écoles* > *Plan de déplacement d'entreprises*.

Le **Groupe Dexia** était également de la partie pour la 3e année consécutive. La Banque Dexia a offert un petit-déjeuner pendant les heures de travail à tous les participants qui sont venus au travail autrement que seul dans leur voiture (3.920 travailleurs soit 77%), et a organisé une tombola avec un incentive, une exposition de vélos électriques et de vélos pliants, avec possibilité de tester certaines de ces petites merveilles, et un colloque intitulé « Vélo et entreprise » avec le CIEM et Mobimix. Deux employés ont également pu tester la conduite du vélo en ville dans de bonnes conditions de sécurité et de confort grâce aux formations gratuites offertes par Pro Velo. Enfin, 15 personnes ont pu tester l'abonnement gratuit d'une semaine au système de vélos en libre-service, Villo !.

A la **Dexia Insurance Belgium**, les membres du personnel qui sont venus autrement que seuls dans leur voiture ont reçu des crêpes à midi. Des packs mobilité et 3 « Railpass » étaient également l'enjeu d'un tirage au sort.

Vivaqua a distribué des packs-cadeaux adaptés au mode de déplacement choisi le 22 septembre par son personnel et, lors de son atelier vélo organisé par CyCLO, a distribué son carnet « Cycl'eau sécurité » reprenant les premiers conseils en matière de sécurité et une check-list qui a permis à chaque cycliste de reprendre les détails de son vélo avec pour message : « Conservez ce carnet ! Il vous sera très précieux en cas de vol de votre vélo ». Les employés pouvaient également tester les Villo !.

A l'**ONE**, l'action s'est déclinée sur toute une matinée avec une balade en Villo!, et des échanges d'expériences ont fusé sur l'utilisation du vélo et du covoiturage. Carpoolplaza était présent pour participer à la réussite de l'événement.

Chez **Cofely Services**, les personnes disposant d'un véhicule de société ont été conscientisés à la vérification et au gonflage des pneus de leur véhicule ; une bonne habitude à prendre pour diminuer la consommation annuelle de carburant et par conséquent les émissions de CO₂. De plus les employés se sont vu offrir un petit-déjeuner avant de partir pour une balade en Villo !. Comme chez Cofely Services l'écologie est l'affaire de tous, le directeur a même été de la partie pour un bout de chemin.



Carnets Vivaqua



Exposition de vélos pliants et de vélos électriques chez Dexia



Cofely Services s'engage pour l'écologie

... ET DANS LES ÉCOLES

A l'**école Aurore d'Evere**, la journée du 22 septembre fut l'apothéose de leur année de travail dans le cadre de leur Plan de Déplacements Scolaires. A l'inauguration de leur parking vélos a été couplé le démarrage de leur rang à vélo et la mise en évidence de leur zone de Kiss and Ride. Et tous les enfants ont participé à la réalisation du totem de la mobilité placé à proximité de l'école afin de mettre en évidence la présence de celle-ci.

L'**école primaire Angelusinstituut à Woluwe Saint-Lambert** a participé pour la première fois à l'action en organisant une journée



Totem de la sécurité routière de l'école Aurore



inauguration d'un parking vélos à l'école Maria Boodschap



Inauguration d'un parking vélos à l'école Aurore

«vélo». Dans le cadre de la préparation de la journée, les Ateliers de la rue Voot ont été invités, le samedi 18 septembre, à la fête du poulet (rencontre annuelle avec les parents au début de l'année scolaire autour de poulets rôtis). Les enfants et leurs parents ont pu à cette occasion soumettre leur vélo à un contrôle. Ensuite, ceux qui n'en disposaient pas encore recevaient une sonnette ou une lampe. En outre, l'école encourageait les présents à venir à vélo le 22 septembre. Cette action a connu un grand succès: le 22 septembre, 44 % des élèves se sont rendus à l'école à vélo. Même les enfants qui avaient l'habitude de venir à pied ou en transport en commun, sont venus à vélo ce jour-là!

L'école Catteau-Aurore de Bruxelles a pour sa troisième édition de l'action 'A l'école/Au travail sans voiture' invité tous les parents participants à venir déjeuner ensemble. Un moment convivial qui souligne l'implication de l'école et des parents à agir pour une meilleure mobilité et sécurité pour tous.

A l'école primaire Maria Boodschap à Bruxelles, le vélo compte déjà beaucoup d'adeptes: 38 % des élèves se rendent à l'école à vélo. Cependant, il n'y avait pas d'abri adéquat pour les vélos. Dans le courant de la Semaine de la Mobilité, un nouvel abri pour vélos a été inauguré et l'école a organisé une bourse d'échange. Le 22 septembre consistait en l'apothéose de toutes les activités récompensant les élèves pour les efforts

fournis tout au long de l'année !

L'Athénée Royal de Ganshoren s'est également distingué cette année encore pour leur participation à l'ensemble de la semaine de la mobilité. Après le rallye Bruxelles-Europe, la découverte du réseau de la STIB et l'organisation d'une grande sortie à vélo, l'Athénée Royal de Ganshoren a invité l'ensemble des élèves du secondaire à réfléchir à leur mobilité et les a encouragés à venir à pied, à vélo ou en transports public.

Pendant la Semaine de la Mobilité, **l'école primaire Floralia** à Woluwe Saint-Lambert a consacré tous les cours à la sécurité routière. Et les enseignants ne se sont pas limités à la théorie puisque le thème a servi d'inspiration à des bricolages. Le 22 septembre, le réfectoire de l'école était transformé en salle d'exposition. Les parents quant à eux étaient encouragés à conduire leurs enfants par un autre moyen de déplacement que la voiture et étaient invités à visiter l'exposition.

LES PARTENAIRES DE L'ACTION SE MOBILISENT

Les sociétés de transport présentes à Bruxelles sont partenaires de cette action. La STIB offrait 4000 Try Pass, la SNCB 1800 billets de transport aller-retour, De Lijn 1000 dagpass, et le TEC Brabant-Wallon 200 libres-parcours d'un jour. Cette action a permis aux automobilistes des entreprises et aux élèves et parents des écoles participantes de tester gratuitement leurs réseaux. Villo!,



l'opérateur de vélos en libre-service, était également de la partie et offrait 1000 abonnements gratuits d'une semaine.

Pro Velo, CyCLO, les Ateliers de la rue Voot et Carpoolplaza, également partenaires de l'action, ont gracieusement offert leurs services aux participants. Et Bruxelles Environnement a calculé l'impact de l'action sur la mobilité : parmi les automobilistes habituels participant, 79% ont essayé un mode de déplacement durable ! En outre, l'utilisation du vélo a presque doublé avec 9% de cyclistes le 22/09/2010 contre 5% d'utilisateurs habituels !

Chaque organisme a mis en place sa journée « A l'école / Au travail sans voiture » et a pu compter sur l'appui de Bruxelles Mobilité. Pour soutenir leurs campagnes de sensibilisation du matériel a été mis à leur disposition (affiches de l'action, cartes avec des itinéraires cyclables, cartes piétons, gilets fluos, etc.).

En outre, Bruxelles Mobilité a mis également à disposition du coordinateur de l'action un formulaire online, permettant au personnel de s'inscrire à l'évènement. Ce formulaire a été très apprécié par la majorité des coordinateurs qui y ont trouvé un outil facile à utiliser et très utile pour alléger la coordination de l'action. Les coordinateurs avaient également une vision détaillée des intentions de déplacement de leur personnel pour cette journée.

80% des participants ont apprécié l'action et ont estimé que l'action est une bonne, voire une excellente idée.

Delphine Bauchau, Christine Heine,
Sofie Walschap, Nadine Meyer
Bruxelles Mobilité

LE RENDEZ-VOUS POUR L'ANNÉE PROCHAINE EST DÉJÀ PRIS AVEC LA GRANDE MAJORITÉ DES ENTREPRISES ET ÉCOLES QUI ONT PARTICIPÉ CETTE ANNÉE. POURQUOI PAS VOTRE ENTREPRISE OU VOTRE ÉCOLE EN 2011 ?

N'hésitez plus, Bruxelles Mobilité est là pour vous guider et vous soutenir dans votre démarche.

Pour les entreprises : Delphine Bauchau - Bruxelles Mobilité - Tél : 02.204.19.10 - d Bauchau@mrbc.irisnet.be

Pour les écoles :

Christine Heine (fr) - Bruxelles Mobilité

Tel : 02 204 19 23 - cheine@mrbc.irisnet.be

Sofie Walschap (nl) - Tel : 02 204 19 93

swalschap@mbhg.irisnet.be

LES ENTREPRISES PARTICIPANTES EN 2010 :

l'Administration Communale d'Anderlecht, AG Insurance, Allianz Belgium, Altran, Art & Build, Atos Worldline, Banque Degroof, Belgacom, BNP Paribas Fortis, Bruxelles Environnement, Buro II & Archi I et Advisers, Clinique Sainte-Anne - Saint-Remi, Cliniques Universitaires Saint-Luc, Cofely services, Comité Economique et Social Européen, CPAS de Bruxelles, Dexia Banque, Dexia Insurance Belgium, Hôtel Hilton Brussels, Electrabel, Elia, Facultés Universitaires Saint-Louis, Fonds des Accidents du Travail, Groupe P & V, Henkel Belgium, Hôpitaux Iris Sud, Hôtel Conrad Brussels, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, ONE, ONP, ONVA, Philips Belgium, Police Fédérale, Randstad Belgium, SPF Justice, Solvay, SRIB, STIB, ULB, Union Nationale des Mutualités Socialistes, UZ Brussel, Vivaqua, Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, VUB

LES ÉCOLES PARTICIPANTES EN 2010 :

Angelusinstituut, Athénée Royal de Ganshoren, Basischool Sint-Pieterscollege, Basischool Maria Booschap, BSGO 't Plantzoentje, BSGO De Goudenregen, BSGO' t Overbeek, BSGO De Bron, Collège Saint-Hubert, De Bloeiende Kerselaar, Ecole Catteau-Aurore, Ecole La Source, Ecole N°3 de Forest, Ecole des Sept Bonniers, Ecole maternelle Dachsbeck, Ecole Saint-Henri, Ecole communale Les Bruyères, Ecole Aurore, Ecole de Verrewinkel, Ecole Sainte-Marie, Ecole Européenne Bruxelles 2, Ecole 16, Ecole Van Helmont, Floralia, Hendrik Conscience, Hoofdstedelijk Atheneum Karel Buls, Institut Marius Renard, Institut de la Providence, KA Emanuel Hiel, Lycee Français Jean Monnet, Mariaschool, Maria Assumpta lyceum, Maria Booschaplyceum, Nightingale, Notre-Dame de la Sagesse, Parkschool, Saint-Joseph, Sint-Jozefschool, Sint-Albertusschool, Tivoli.

Une initiative de

bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

avec la collaboration de



PIC DE POLLUTION:

“ LA CONCERTATION AU SERVICE DE L'OPERATIONNALISATION ”

La réglementation bruxelloise oblige depuis 2008 les autorités régionales et communales à agir sur la circulation lorsque se créent des pics de pollution de l'air. La mise en œuvre des mesures légalement prévue passe par la concertation entre de nombreux acteurs : Région, communes, zones de police, STIB... Les modalités pratiques ne sont toutefois pas simples. Prenant part à la concertation, l'Association revient sur ce dossier et laisse s'exprimer ses acteurs.

En exécution de l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant, l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 27 novembre 2008 déterminant les mesures d'urgence en vue de prévenir les pics de pollution atmosphérique par les micro-particules et les dioxyde d'azote organise un plan d'actions. Ce plan comprend une procédure d'information et de mise en œuvre de mesures d'urgence en vue de prévenir le dépassement des concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules (PM₁₀) dans l'atmosphère.

Le risque de pic de pollution apparaît surtout en période hivernale. Il est principalement dû à l'accumulation de polluants provenant des gaz d'échappement des véhicules. Il peut survenir de novembre à mars, quand différents facteurs empêchent la dispersion correcte des polluants dans l'air. La qualité de l'air est alors fortement dégradée et devient nocive. Les pics sont d'intensité variable et durent de quelques heures à quelques jours. Ils peuvent avoir des conséquences sur notre santé. Etant influencés par les conditions météo, ces pics sont toutefois prévisibles 48 h à l'avance.



TROIS NIVEAUX DE MESURES

En cas de pic de pollution, 3 seuils d'intervention ont été définis. Pour chacun d'entre eux, des mesures particulières sont prévues.

- **Seuil 1** : la vitesse est limitée à l'intérieur du territoire régional.
- **Seuil 2** : le système de « plaques alternées » est d'application dans la Région à partir de minuit et pendant 24 heures. Seules les voitures dont les plaques se terminent par un nombre pair (ou impair, voir ci-dessous) peuvent circuler à Bruxelles. Les deux roues motorisés peuvent circuler. Les plus de 3,5 tonnes sont interdits à la circulation entre 7h et 10h ainsi qu'entre 17 h et 20 h (ils ne sont pas concernés par le régime de plaques alternées). L'accès aux transports de la STIB est gratuit, l'offre est renforcée.
- **Seuil 3** : Tout véhicule est interdit à la circulation à partir de minuit et pendant 24 heures, à l'exception des véhicules prioritaires et des transports publics.

L'arrêté indique que lorsque le seuil 2 est atteint, le système de plaques alternées (paires – impaires) est mis en œuvre. Les gestionnaires ont la possibilité d'octroyer des dérogations. Notons que les prévisionnistes tablent sur la survenance du seuil 2 une fois tous les 3 ou 4 ans.





L'ordonnance est motivée par des considérations de santé publique que plus personne, communes au premier rang, ne met en cause. Tous les intervenants sont donc bien d'accord sur le fait que les autorisations de circuler lors d'un pic de pollution de niveau 2 ou 3 ne doivent être donc envisagées qu'en dernier recours et réservées aux cas d'absolue nécessité sociale ou économique.

La gestion des pics de pollution touche les communes à plusieurs titres. D'une part parce qu'elles sont en premières lignes pour gérer les demandes de dérogation, d'autre part parce que les zones de police seront chargées des contrôles, mais aussi parce que leur territoire sera confronté à des modalités de déplacement modifiées.

D'autres grandes villes, comme Paris, ont également développé un système de limitation de la circulation en cas de pic de pollution, assez semblable aux procédures développées dans notre Région. Le système bruxellois a toutefois ajouté une possibilité de déroger à l'interdiction de circuler pour des raisons impérieuses (comme par exemple pour des raisons de santé). Un pic de pollution hivernal peut en effet survenir à n'importe quel moment durant la période à risque couverte par l'arrêté (soit du 1er novembre au 31 mars) et les délais de détection des pics et d'information de

la population sont très courts (de l'ordre de 48 heures). De ce fait, la gestion des demandes de dérogations et la mise en place des dispositifs policiers pourraient s'avérer assez complexes, à moins que les automobilistes n'aient pris leur disposition bien à temps en introduisant leur demande de dérogation dès le début de la période à risque.

LE RÔLE DES COMMUNES

Il se situe à trois niveaux et relève de la gestion :

- des dérogations
- des contrôles
- du report modal

Les dérogations impliquent un niveau de réactivité très élevé des communes en un laps de temps très court, susceptible de se produire un week-end ou un jour férié. On peut en effet craindre que seuls peu de gens ou d'entreprises se manifestent auprès de leur commune avant l'annonce d'un pic de pollution. C'est pourquoi il importe de susciter les demandes de dérogations dès le début de la saison à risque. Il faut aussi définir à qui peuvent être délivrés les sésames, selon quelle modalité et avec quels critères.

Les contrôles posent la question de l'ampleur de l'opération au regard

de la capacité policière et du niveau de priorité à y affecter. En outre, aux portes de la Région, se pose la question du refoulement des voitures interdites. A cet égard, l'information de l'ensemble des personnes susceptibles de se rendre à Bruxelles, et devant donc être informées de la mesure en urgence, est également une donnée dont il faut tenir compte, tant pour la demande des dérogations (à quelle commune doit d'ailleurs être par exemple adressée une demande de dérogation d'un conducteur ne résidant pas à Bruxelles ?) que pour les contrôles de l'accès à la ville.

Enfin, l'interdiction de circulation pour une part du parc automobile sur Bruxelles, en cas de pic de pollution de niveau 2, interrogera la capacité d'absorption des autres moyens de transport.

L'arrêté prévoit l'évaluation du système au bout de 3 ans, c'est-à-dire au terme de l'hiver 2010-2011.

L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale (AVCB) joue un rôle d'intermédiation en mettant depuis octobre 2009 autour de la table cabinets en charge de l'environnement et de la mobilité, Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité, communes, zones de police et acteurs de la mobilité (dont la STIB).

LA POLLUTION, ON EN MEURT

Estimation de la surmortalité en fonction des concentrations moyennes journalières de PM₁₀ (source : OMS¹).

- Seuil 1 (71 à 100 µg/m³) : augmentation estimée de la mortalité : 1 à 2,5%
- Seuil 2 (101 à 200 µg/m³) : augmentation estimée de la mortalité : 2,5 à 7,5%
- Seuil 3 (>201 µg/m³) : augmentation estimée de la mortalité : >7,5%

Les études les plus récentes effectuées dans le cadre du programme européen CAFE (Clean Air for Europe²) permettent d'estimer, à partir des mesures de PM_{2.5} et des résultats de modélisation, les impacts des ces polluants sur la population, l'environnement et l'économie des pays de l'Union européenne :

>> en Europe (UE 25), les études estiment à 350 000 le nombre de décès prématurés (dont 680 enfants) attribuables à la pollution par les particules fines. L'exposition aux taux de PM_{2.5} présents dans l'atmosphère raccourcit actuellement l'espérance de vie statistique dans l'UE de 8,6 mois ;

>> en Belgique, la perte de vie statistique liée à l'exposition aux particules PM_{2.5} est estimée à 13,6 mois. Pour l'année 2000 cela correspond à environ 13 000 décès prématurés, dont 24 enfants. 1.100 Bruxellois perdraient ainsi chaque année prématurément leur vie. La Belgique est particulièrement touchée par la pollution par les particules. Le réseau routier est très dense, la proportion de véhicules diesel en circulation est importante, et surtout l'industrie lourde est âgée. En outre, la situation géographique et météorologique de la Belgique a pour conséquence un effet de concentration des particules venant d'autres pays ou régions européennes.

1/ WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005, World Health Organization, <http://www.who.int/phe/air/aqg2006execsum.pdf>

2/ Source : CAFE: Clean Air for Europe <http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/>



LA RÉGION : LA SANTÉ DES BRUXELLOIS AVANT TOUT !

AVCB : Mme Courtois, vous êtes conseillère Air et Mobilité au Cabinet du Ministre de l'Environnement en Région de Bruxelles-Capitale, expliquez-nous pourquoi une ordonnance et un plan d'actions s'imposaient ?

Marianne Courtois : « chaque hiver, la Belgique connaît des problèmes de qualité de l'air qui ne sont pas sans conséquences sur notre santé et notre environnement [NDLR : voir l'encadré « La pollution, on en meurt »]. C'est pourquoi, afin de préserver la santé de ses habitants et de ses travailleurs, et pour répondre aux exigences de l'Union européenne qui impose d'adopter des mesures d'urgence en cas de pics de pollution, la Région s'est dotée d'un plan « pic de pollution ».

A Bruxelles, la circulation automobile émet 70% des micro-particules et plus de 50% des dioxydes d'azote. Aussi ce plan s'articule-t-il principalement autour de mesures de restriction de la circulation.

Consciente des difficultés rencontrées par les communes et les zones de police dans la mise en œuvre du plan, Bruxelles Environnement, chargé du dossier, s'est attachée à travailler en collaboration avec l'AVCB afin de se mettre à l'écoute

de celles-ci. Grâce aux avis récoltés, le dispositif en vue de l'hiver 2010-2011 a évolué selon trois axes importants en vue de faciliter le travail de tous les acteurs concernés : l'information, les dérogations et le contrôle. »

AVCB : quelle sera la stratégie de communication de la Région ?

Marianne Courtois : « dès le mois de novembre, Bruxelles Environnement informera la population, les entreprises et les fédérations sur les mesures d'urgence qui seront prises en cas de pic afin qu'elles s'y préparent. Ainsi, il est recommandé à toutes les entreprises qui doivent réaliser un plan de déplacements d'intégrer la gestion des pics de pollution dans leur plan d'actions. Par ailleurs, elles seront, dès l'entrée de l'hiver et durant toute la période hivernale, la cible d'une communication dynamique via des newsletters, des courriers et des sessions d'information.

La population sera informée durant cette même période via une campagne d'information comprenant entre autres le site dédié www.picdepollution.be. Cette information sera accentuée le jour qui précède un pic grâce à une communication spécifique émise par Bruxelles Environnement (communiqué de presse, site Internet, annonces presse, etc.), par la STIB (site Internet, annonces audio

dans les stations), par Mobiris (panneaux d'information sur les routes et aux entrées des tunnels, radio-guidage) et par tous les autres acteurs clés concernés par la mobilité à Bruxelles (Bruxelles-Mobilité, Cambio, Carpoolplaza, etc.). Les communes sont à nouveau invitées à faire ce relais d'information. Afin d'informer travailleurs et citoyens, des outils de communication sont mis à la disposition des entreprises et des communes sur le site www.a. »

AVCB : la gestion des demandes de dérogations est centrale dans les échanges entre les intervenants. Quels sont les développements récents ?

Marianne Courtois : « la Région travaille actuellement, en collaboration avec les communes, à la finalisation d'un formulaire électronique de demande de dérogation qui sera mis en ligne via Iris-BOX . En parallèle, un programme informatique de traitement des demandes sera également fourni aux communes permettant de générer automatiquement la dérogation. Notons toutefois qu'étant donné les risques pour la santé, les critères d'octroi des dérogations sont très stricts.

Rappelons également qu'en cas de pic de seuil 2, une voiture sur deux garde la possibilité de se déplacer et que la STIB sera gratuite et son offre renforcée



(élargissement de l'heure de pointe). Les automobilistes qui ne recevront pas de dérogation trouveront donc des alternatives à l'utilisation de leur voiture. Par ailleurs, il est demandé aux entreprises de rationaliser les déplacements de leurs travailleurs les jours de pic en favorisant le télétravail, le co-voiturage, l'usage des transports publics, etc. »

AVCB : comment se passent les relations avec les zones de police sur les questions du contrôle et des sanctions ?

Marianne Courtois : « actuellement, l'application du seuil 1 (limitation des vitesses) ne pose plus de problème aux zones de police. Quant à l'application du seuil 2 (une voiture sur deux interdite), celui-ci n'ayant encore jamais eu lieu, des réunions de concertation entre les zones de police et la Région sont régulièrement organisées pour se préparer au mieux à ce cas de figure. Toutefois, signalons que lors de la première application du seuil 2, il a été décidé de ne pas sanctionner. La police, présente sur le terrain, jouera donc un rôle de dissuasion et d'information auprès des automobilistes. Les modalités de mise en place du contrôle sont laissées à l'appréciation des zones de police.

Enfin, rappelons que l'évaluation approfondie du plan « pic de pollution » est prévue en 2011. Prenant en compte toutes les remarques émises par les différents acteurs, la Région prépare dès à présent cette évaluation. »

LE DIRCO ET LES ZONES DE POLICE : POUR UNE COORDINATION OPTIMALE SUR LE TERRAIN

AVCB : Monsieur Deveaux, en tant que Directeur Coordinateur de la police fédérale de Bruxelles, expliquez-nous votre rôle dans la gestion des pics de pollution ?

Jacques Deveaux : « l'organisation de l'action policière à l'occasion des pics de pollution se révèle d'une certaine complexité en région bruxelloise. En effet, parmi les composantes du paysage policier de la capitale et qui interviennent dans ce processus, il s'avère nécessaire d'assurer la coordination des 6 Zones de Polices (Police Locale) ainsi que la Police de la Route du Brabant (Police fédérale). Afin d'élaborer le dispositif opérationnel et de définir une action commune en étroite collaboration avec le parquet, une série de réunions de préparations ont été organisées sous l'égide du Directeur Coordinateur de la Police Fédérale de Bruxelles. A cette occasion, de nombreuses difficultés relatives à l'aspect répressif de l'action policière ont été signalées.

Toutefois, les policiers de la capitale ont parfaitement collaboré à la mise en œuvre de 7 opérations «Pic Pol» dont la première eut lieu le 15 mars 2007 et la dernière le 7 février 2010. Ces opérations ont jusqu'à présent été menées sur base des règles générales du code de la route et ne concernaient que des pics de Pollution de niveau 1.

Différentes adaptations des textes existants doivent encore avoir lieu afin de mener à bien les prochaines opérations Pic Pol, notamment aux niveaux 2 et 3 et ce, sur bases des textes légaux spécifiques et non plus sur base du code de la route. Un groupe de réflexion pluridisciplinaire se réunit actuellement dans cette perspective. »

DES COMMUNES EN PREMIÈRES LIGNES

AVCB : Madame Dumortier, en tant que responsable du dossier « pic de pollution » à la commune de Saint-Gilles, quelles types d'actions mettez-vous en place ?

Marie Dumortier : « Saint-Gilles a axé son action sur la sensibilisation. Les entreprises importantes implantées dans la commune ont reçu de la documentation pour qu'elles puissent, en amont, organiser leur mobilité et ainsi amoindrir leurs difficultés en cas de seuil 2 et 3. Les entreprises qui rentrent dans les critères pour obtenir une dérogation ont également été avisées et des celles pour l'année 2009-2010 leur ont été fournies. Un système de covoiturage a enfin été créé au sein même de l'administration pour toucher les agents communaux qui n'utilisent pas les transports en commun.

Le service qui gère les dérogations craint évidemment un afflux important du public à accueillir en un cours



laps de temps (48 heures) et s'interroge sur les difficultés de contrôle rencontrées par les services de police. »

AVCB : Monsieur De Vadder, vous êtes conseiller en mobilité à Etterbeek. Pourquoi votre commune se montre-t-elle sceptique à propos de l'applicabilité de l'arrêté?

Vincent De Vadder : « nous parlons ici uniquement d'une partie de l'arrêté, à savoir les interdictions de circuler annoncées 24 heures à l'avance. Dans ce délai, il est impossible d'organiser un contrôle policier efficace, et il est tout autant impossible de tenir compte des contraintes réelles que peuvent rencontrer les gens. Actuellement, les circulaires régionales issues de cet Arrêté contiennent des règles excessivement restrictives, très éloignées de ce qui se fait lors de la traditionnelle journée sans voiture. Or, tous les automobilistes ne sont pas des méchants pollueurs égoïstes. Ces restrictions radicales constituent donc une fausse réponse à l'impossibilité d'assurer une procédure et un contrôle correct des demandes de dérogations dans un délai d'UN jour calendrier.

De surcroît, l'effet néfaste des particules fines pour la santé publique résulte surtout de la pollution quotidienne, et beaucoup moins des rares pics concernés par la mesure. Des mesures structurelles à l'encontre des véhicules

diesels et polluants sont plus pertinentes qu'une interdiction totale de circuler un jour par an. Le Collège a donc invité le gouvernement à accepter de sortir du cadre de l'Arrêté actuel pour envisager toutes les mesures susceptibles de prévenir et de contrer structurellement l'apparition de pics de pollution. Nous demandons aussi d'inclure l'autorité fédérale dans la concertation et de prévoir des moyens budgétaires suffisants pour permettre la mise en place de mesures rationnelles et efficaces.

Dans l'attente, vu le maintien de l'Arrêté et des circulaires qui en découlent, le Collège d'Etterbeek a décidé de prévoir plusieurs mesures utiles pour gérer les demandes d'informations et de dérogations dans ce court laps de temps. Comme nous ne disposons pas des moyens humains ou matériels pour organiser un quelconque contrôle en 24 heures, la procédure reposera uniquement sur le sens civique du demandeur. »

Les premières réunions organisées à l'Association ont pu déboucher fin 2009 sur une proposition de procédure conjointe aux 19 communes pour la gestion des demandes de dérogations. Cette proposition a été traduite par la Région dans une circulaire ministérielle « Dérogations aux mesures d'urgence en cas de pic de pollution » diffusée le 1^{er} décembre 2009 auprès des 19 bourgmestres. Cette dernière

rappelait les principes de l'ordonnance et de l'arrêté et donnait une série d'informations complémentaires. Elle détaillait, par exemple, la liste des véhicules autorisés à circuler sans dérogation, quel que soit le numéro de leur plaque, ou encore les modalités strictes d'introduction de demande de dérogations par les entreprises ou les particuliers. Ce premier travail de concertation et de recherche de consensus se poursuit en 2010 en vue d'améliorer encore si possible les procédures dans un souci d'efficacité et de simplicité. Les nouvelles rencontres auxquelles l'Association continuera d'apporter son expérience, devraient aussi donner des pistes pratiques et techniques à la Région dans la perspective d'une éventuelle révision des textes légaux. De leur côté, les zones de police organisent des réunions spécifiques relatives aux contrôles et aux sanctions avec les administrations régionales et les cabinets ministériels concernés.

**Propos recueillis par
Jean-Michel Reniers et
Philippe Delvaux, Conseillers
Association de la Ville et des
Communes de la Région de
Bruxelles-Capitale
www.avcb-vsgeb.be**

“ PROMOUVOIR LA SECURITE A VELO ? OUI, MAIS AVEC STYLE ! ”

*Le GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens est fier de vous présenter son nouveau héros : Raph Ancel !
Venez découvrir ses aventures sur notre site flambant neuf : www.raphancel.be*



DES CAPSULES, POUR QUOI FAIRE?

Ces capsules s'inscrivent dans le projet Sécurité Routière, mis en oeuvre par le GRACQ avec le soutien de la Loterie Nationale, et visant à augmenter la sécurité des cyclistes. En illustrant les comportements responsables à adopter dans des situations auxquelles sont quotidiennement confrontés les cyclistes, les capsules se veulent être un outil de sensibilisation et de formation qui offre un complément « quantitatif » (de par son potentiel de diffusion) à l'outil plus « qualitatif » que constituent les formations Vélo-Trafic, dispensées depuis plus de dix ans par le GRACQ. Si elles visent prioritairement les cyclistes, elles s'adressent aussi plus largement à tous les usagers de la route, afin que chacun puisse circuler en toute sécurité.



MAIS QUI EST RAPH ANCEL ?

La trentaine, automobiliste qui se voit un jour transformé en cycliste, à fois homme ordinaire un peu naïf, à la fois héros aux capacités hors normes, Raph Ancel est un héros du quotidien, auquel on peut aisément s'identifier. Il est au centre de chaque capsule, et leur apporte une touche d'humour, qui contribuera sans doute à mieux marquer les mémoires. De même, une attention particulière a été portée à la qualité des images, en faisant appel à une équipe professionnelle, Nudge Productions. C'est donc un réel moment de cinéma que nous vous proposons, avec : *Les Aventures de l'homme éco-mobile, Duel dans le SUL, L'angle de la mort et Tournez manèges !*

MAKING OF

Au cinéma, un résultat de quelques minutes requiert de nombreuses heures de travail. La première phase a été de choisir le nombre de thématiques qui seraient abordées, et donc le nombre de capsules. Il a ensuite fallu écrire ces situations plus précisément, sous forme de scénarios. Ceci s'est fait avec la participation de cyclistes bénévoles et sous la supervision d'experts du GRACQ et de l'IBSR. Ensuite, le moment le plus excitant mais aussi le plus stressant : le tournage ! Choisir les décors, collecter tout le matériel, obtenir toutes les autorisations, trouver les figurants, ... une préparation intensive pour quatre jours non moins intensifs. Enfin, le montage image (choix des prises que l'on garde, découpage de celles-ci et collage) et son (choix des sons et musiques et synchronisation avec les images), l'ajout des animations, le mixage (mise à niveau de tous les sons) et l'étalonnage (égalisation des couleurs, contrastes,...).



PARLEZ-EN AUTOUR DE VOUS !

Une fois toutes ces étapes terminées, encore faut-il que ces capsules soient vues. Et pour cela, rien de tel qu'une campagne de communication. Pilier central de celle-ci, un site tout nouveau tout beau : www.raphancel.be. Et pour l'accompagner, de chouettes objets de promotion, des snap wraps et des autocollants réfléchissants, qui seront distribués lors de divers événements. A commencer par la Fête de l'Environnement, le dimanche 6 juin au Parc du Cinquanteenaire, où une véritable petite cabine de projection accompagnait notre stand ! Alors pensez à jeter un œil sur notre agenda régulièrement. Mais surtout, n'hésitez pas à aller visionner les capsules sur le site et surtout à diffuser le lien à vos contacts mails, sur vos réseaux sociaux, sur votre site ou blog, et à en parler à vos amis et collègues !

Aurélié Neumann
GRACQ
aurelie.neumann@gracq.be

“ DU NOUVEAU DANS LES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES ”



LES ENTREPRISES SONT SANS CESSER PLUS NOMBREUSES À FAIRE LE CHOIX DE LA MOBILITÉ DURABLE

En Région de Bruxelles-Capitale, les entreprises qui emploient plus de 200 personnes sur un même site sont contraintes de mettre sur pied des plans de déplacements d'entreprise. L'entreprise doit, dans un premier temps, réaliser un diagnostic de mobilité pour le site, et dans un deuxième temps, établir un plan d'actions. 230 entreprises ont déjà déposé ce plan d'actions pour leur site. Plus de 200.000 travailleurs sont concernés.

Il ressort de l'analyse de ces plans d'actions que les entreprises prennent de plus en plus de mesures visant à encourager une mobilité durable. On observe ainsi une forte hausse du nombre d'entreprises ayant un plan d'accès multimodal, un coordinateur mobilité, une base de données de covoiturage et des vélos de service. Depuis la première phase du plan de déplacements, le nombre d'entreprises qui remboursent intégralement les transports en commun a doublé. Désormais, 55% des entreprises proposent un abonnement de train gratuit.

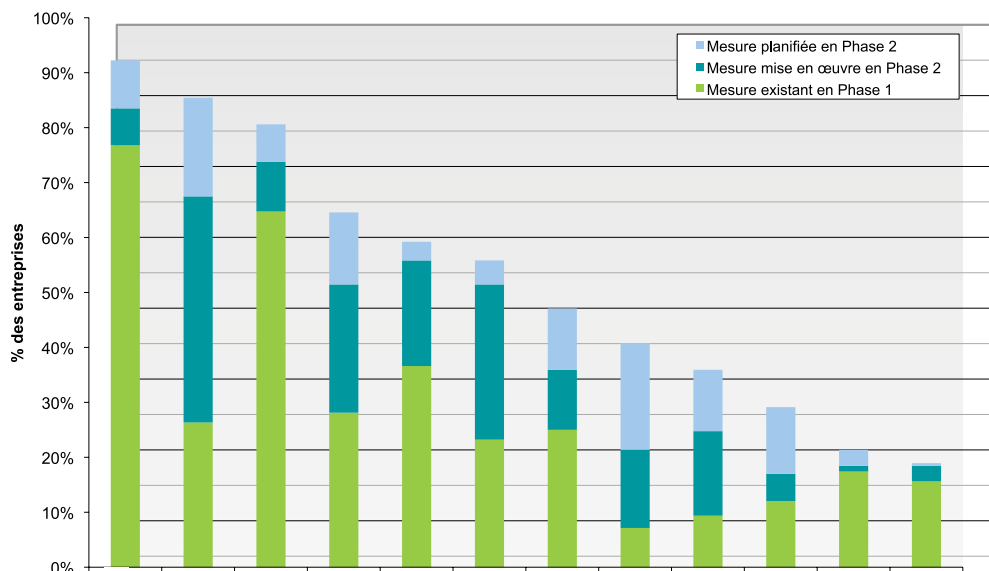
UN MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ PROPORTIONNEL À LA TAILLE DE L'ENTREPRISE

Les plus grosses entreprises, qui comptent plus de 2000 collaborateurs, prennent en général davantage de mesures que les entreprises plus petites. Cette remarque vaut surtout pour les mesures de management de la mobilité typiques, à l'instar de la fourniture d'informations, de la désignation d'un coordinateur mobilité, de l'organisation du covoiturage, de la mise à disposition de vélos de service, ... Pour quelles raisons ? Les



entreprises plus importantes génèrent davantage de déplacements et ressentent dès lors plus fortement la nécessité de les gérer, le fait qu'il leur soit plus facile de libérer des ressources humaines pour ce faire et qu'ils représentent un avantage d'échelle. Les autres mesures sont relativement insensibles à la taille de l'organisation : indemnité de vélo, abri pour vélos, douches/vestiaires, télétravail ou voitures « propres ».

La situation de l'entreprise influence également le plan d'actions. Les entreprises qui ne sont pas très accessibles par les transports en commun fournissent plus fréquemment des



informations sur leur accessibilité et le covoiturage que les autres. C'est logique, le besoin d'informations y est plus important. En revanche, les entreprises qui bénéficient d'une situation centrale, où le stationnement sur la voie publique est généralement difficile et payant, instaurent plus souvent un stationnement payant pour leurs collaborateurs.

Certains secteurs sont globalement plus actifs que d'autres sur le plan du management de la mobilité. Le secteur bancaire et des assurances, par exemple, est très actif. Certaines mesures donnent donc lieu à de grandes différences. Ainsi, les administrations européennes, bruxelloises et communales encouragent fortement l'utilisation du vélo, tandis que les banques et les hôpitaux s'intéressent davantage au covoiturage.

OBJECTIFS AMBITIEUX

Les entreprises qui se sont fixé des objectifs en termes de modal split (un peu plus de la moitié des entreprises) optent clairement pour la réduction du trafic automobile. Globalement, elles visent une réduction de la part des voitures de 8%. Est-ce réaliste ? Les résultats du diagnostic fédéral en matière de trafic domicile/travail en 2008 sont d'ores et déjà prometteurs : ils montrent un recul de la part des voitures de 4% entre 2005 et 2008 !

NOUVELLES OBLIGATIONS

La mise en œuvre de l'ordonnance du 14/05/2009 relative aux plans de déplacements doit permettre de passer à la vitesse supérieure. Elle prévoit en effet un élargissement de l'obligation : un plan de déplacements d'entreprise devient obligatoire à partir de 100 collaborateurs et différentes mesures obligatoires viennent s'ajouter. Un bon abri pour vélos, un plan d'accès multimodal, des informations sur le plan de déplacements pour les travailleurs, un plan d'urgence en cas de pics de pollution,... toutes ces mesures seront bientôt obligatoires. Un projet d'arrêté est en préparation à ce sujet. L'objectif consiste simultanément à simplifier le système pour les entreprises en faisant coïncider l'établissement

du plan de déplacements avec le diagnostic fédéral relatif au trafic domicile/travail. Nous espérons être en mesure de vous présenter la nouvelle procédure dans la prochaine édition du Moniteur de la Mobilité.

Sarah Hollander Bruxelles
Environnement
sho@ibgebim.be



Vous pouvez télécharger le rapport complet « Analyse des phases 2 des plans de déplacements d'entreprise – État des lieux de la mobilité dans les grandes entreprises bruxelloises » sur www.bruxellesenvironnement.be > professionnels > mobilité > les PDE en chiffres > phase 2.

<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=3152&langtype=2067>

REDEVANCES SUR LE STATIONNEMENT

(Première Partie)

“ CONCESSIONS MAINTENUES, MAIS LIMITÉES ”

A l'heure actuelle, les communes peuvent lever des taxes en matière de stationnement mais également opter pour la perception de redevances et gérer le stationnement au moyen d'une concession. Ces procédés ont fait l'objet d'une évolution tant jurisprudentielle que législative. Le recours à un concessionnaire (le plus souvent une société privée) suscitait des questions tant sur le plan de la gestion du service public (délégation éventuelle de la compétence communale à une personne privée) que sur le plan du respect à la vie privée (l'accès aux données de la DIV dont disposait le concessionnaire). La loi qui prévoyait cette habilitation à leur profit, a été annulée par la Cour constitutionnelle. Le stationnement en Région de Bruxelles-Capitale est en cours de réorganisation suite à l'ordonnance du 22 janvier 2009 qui crée l'Agence régionale de stationnement et dont on attend les arrêtés d'application. A terme, le souhait de la Région est d'harmoniser ce système et d'en effectuer une gestion centralisée au niveau régional¹.

La présente contribution comporte deux parties : la première est consacrée à l'évolution de la problématique liée aux taxes et aux redevances de stationnement (la loi du 22 décembre 1965, la jurisprudence récente de la Cour constitutionnelle et de la Cour de cassation). La seconde partie, à venir dans un prochain numéro, présentera l'ordonnance relative à l'organisation de la politique de stationnement et à l'Agence régionale qu'elle instaure.



CADRE GÉNÉRAL ET EXPLICATIONS

1. LÉGISLATION- RÉTROSPECTIVE

La gestion du stationnement au niveau communal a particulièrement alimenté la jurisprudence ces dernières années. Même si le système décrit ci-après est appelé à évoluer, nous examinons sommairement :

- les mécanismes des taxes et des redevances communales ;
- l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 27 mai dernier qui a annulé certaines dispositions de la loi du 22 décembre 2008 modifiant la loi du 22 février 1965 permettant aux communes de lever des taxes et des redevances en la matière ;
- la jurisprudence de la Cour de cassation du 29 mai 2009 relative à la gestion du stationnement au moyen d'une concession (absence de délégation de la compétence de la commune et accès aux données de la DIV) ;
- enfin, nous reviendrons ultérieurement sur l'ordonnance du 22 janvier 2009² ayant trait à l'organisation de la politique du stationnement et à la création de l'Agence de stationnement et à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle du 29 juillet 2010 y afférente³ ;

1.1. La loi du 22 décembre 1965 permet aux communes de percevoir des redevances en matière de stationnement⁴ :

« Lorsque les conseils communaux arrêtent des règlements en matière de stationnement, conformément à la législation et aux règlements sur la police du roulage, ils peuvent, indépendamment de l'aménagement de zones de stationnement à durée limitée dénommées « zones bleues » établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur. »

Cette habilitation étant indispensable pour que les règlements redevances communaux disposent d'une base légale⁵.

1.2. Loi du 20 juillet 2005 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière⁶ prévoit que les communes opteront pour des taxes ou des redevances en la matière.

1.3. La loi du 22 décembre 2008⁷ (articles 14, 15, 16) a modifié celle de 1965 :

- son article^{1er} (article 14 de la loi de 2008) se lisait désormais comme suit : « Lorsque les conseils communaux arrêtent (...) des règlements (...) relatifs aux stationnements (...), ils peuvent établir des rétributions ou taxes de stationnement ou déterminer les redevances (...) dans le cadre des concessions ou contrats de gestion concernant le stationnement sur la voie publique. » ;

APERÇU SYNTHÉTIQUE DE LA SITUATION JURIDIQUE

a loi du 22 décembre 1965 permet aux communes de percevoir des redevances en matière de stationnement ;

Loi du 20 juillet 2005 permet aux autorités locales d'opter pour des taxes ou des redevances en la matière ;

La loi du 22 décembre 2008 (annulée par l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 27 mai 2010) prévoyait :

- la possibilité de prévoir des taxes ou des redevances ;
- l'exploitation du stationnement « en interne » ou via une concession ou encore une régie autonome ;
- la commune et l'exploitant externe peuvent demander l'identité du titulaire de la plaque ;
- la redevance est payée par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Sur le plan de la répartition des compétences, la police administrative générale relève de la compétence fédérale.

La région est compétente pour la législation organique des communes ainsi qu'en matière de voirie. Les règlements complémentaires adoptés par le conseil communal adaptent la réglementation sur la circulation aux particularités locales. Ces règlements complémentaires ne comportent pas de règles de police générale.

Les dispositions de la loi de 2008 concernent justement le domaine des règlements complémentaires et relèvent de la compétence non pas du législateur fédéral mais de la région.

La loi s'applique dans sa version d'avant 2008 et les communes demeurent, jusqu'à l'approbation du plan régional de politique de stationnement, compétentes pour lever des taxes ou des redevances en matière de stationnement.

La commune qui offre une partie de la voirie à des fins de stationnement exploite un service public. Elle a la liberté de l'exploiter de la manière qui lui semble la plus opportune ce qui inclut le pouvoir de décider de conclure une convention de concession avec une entreprise privée. En procédant de la sorte, l'autorité locale ne délègue pas sa propre compétence mais au contraire, l'exerce de la manière la plus appropriée. Les concessionnaires ne peuvent pas accéder directement aux données de la DIV mais transmettent leurs constatations aux communes qui, à leur tour, consultent l'identité du titulaire de la plaque.

1/ Voir la réponse du Ministre Brigitte GROUWELS à la question écrite n°302, Parlement de la Région de Bruxelles- Capitale.

2/ M.B., 30 janvier 2009, p. 7287.

3/ C.C., 29 juillet 2010, n° 89/2010, M.B., 20 août 2010, p. 54358.

4/ M.B., 23 mars 1965.

5/ L'article 37 de la loi du 7 février 2003 a remplacé l'article 1er de la loi de 1965, M.B., 25 février 2003, p. 8989.

6/ M.B., 11 août 2005, p. 34722.

7/ M.B., 29 décembre 2008, p. 68722.



- l'article 15, quant à lui, disposait que « les communes, les concessionnaires et les régies autonomes sont habilités à demander l'identité du titulaire de la plaque à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules et ce conformément à la loi sur la protection de la vie privée » ;
- l'article 16 prévoyait que la redevance est « mise à charge du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule ».

Le but de la modification législative de 2008 était de trouver une solution légale pour que le concessionnaire puisse encaisser la redevance de stationnement impayée sans entraver la gestion communale du stationnement⁸. De nombreux jugements avaient confirmé que le concessionnaire n'était pas habilité à consulter les données de la DIV. Il ne pouvait pas non plus mettre en demeure le redevable défaillant. Le législateur a donc voulu mettre fin à ce désastre pour les entreprises privées.

Un recours devant la Cour constitutionnelle a été introduit contre ces articles et a abouti à leur annulation.

2. TAXE ET REDEVANCE POUR LE STATIONNEMENT

2.1. La taxe

Les communes peuvent lever des taxes en matière de stationnement. Pour ce faire, elles se basent sur l'autonomie

communale consacrée aux articles 41 et 162 de la Constitution les autorisant à régler tout ce qui relève de l'intérêt communal, l'article 170 conférant le pouvoir de prélever des taxes.

Le conseil communal, en vertu de l'article 117 de la Nouvelle loi communale, règle dans la pratique ce qui relève dudit intérêt par l'adoption d'un règlement- taxe :

- la gestion du stationnement s'effectue alors « en interne ». La commune perçoit la taxe due par le redevable qui utilise la voirie⁹. Le personnel communal spécialement désigné à cet effet établit les constatations ;
- aux termes de l'article 136 de la Nouvelle loi communale, le receveur communal sera chargé du recouvrement de la taxe¹⁰ ;
- la taxe représente un certain nombre d'avantages : la commune, dans le respect de l'intérêt communal, est libre de lever des taxes en pratiquement toute matière¹¹.
- à la différence de la redevance, l'impôt ne constitue aucunement la contrepartie d'un service dont le redevable bénéficie à titre individuel¹² ;
- il n'existe pas d'obligation d'un rapport de proportionnalité entre le montant de l'impôt et le coût du service¹³ ;
- le redevable, désigné librement par

l'autorité, peut introduire une réclamation contre une taxe communale devant le collège¹⁴ ;

- toujours sous l'angle du recouvrement : en matière de taxes l'autorité bénéficie de prérogatives (entre autres le privilège du préalable, l'exécution d'office) absentes en matière de redevances¹⁵.

Ce mécanisme employé par un certain nombre de communes, suscitant peu de problèmes, nous nous attardons davantage sur l'autre, soit celui de la perception des redevances de stationnement via un concessionnaire privé.

2.2. La redevance

Les communes disposent de la possibilité de percevoir des redevances en contrepartie de la mise à disposition d'une partie de la voirie à des fins de stationnement¹⁶ :

- la nature de la relation entre le citoyen et l'autorité communale, la régie ou le concessionnaire est alors contractuelle ;
- l'administré recourt volontairement à un service qui lui est ainsi offert. Pour reprendre les caractéristiques essentielles de la redevance¹⁷ : celle-ci est due en contrepartie d'un service rendu, son prix est proportionnel au coût du service ;



- le citoyen consent au service librement, du moins en principe¹⁸ ;
- le régime, en apparence plus souple de la redevance, est compensé par une exigence étrangère aux taxes¹⁹, à savoir la nécessité d'une habilitation légale préalable pour l'établissement de la redevance²⁰ ;
- étant donné qu'il s'agit d'un contrat (et non pas d'une manifestation de la volonté unilatérale de l'autorité de taxer dans l'intérêt général et afin de remplir ses missions de service public qui justifie aussi le caractère d'ordre public de la taxe), la commune ne peut user du privilège du préalable ;
- la dette afférente au non-paiement du prix de la redevance est de nature civile.

En ce qui concerne le stationnement, le régime de la redevance présente l'avantage considérable pour la commune de pouvoir externaliser la gestion du stationnement soit par la création d'une régie autonome, soit via une convention de concession.

Le « gérant externe » se voit attribuer les missions suivantes :

- perception de la redevance de stationnement sur la voirie communale pour le compte de l'autorité ;
- constatation des contraventions au règlement-redevance ;
- se renseigner sur l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Tout ce mécanisme qui a été remis en cause suite à l'annulation de la loi du 22

décembre 2008. S'y rajoute l'ordonnance du 22 janvier 2009 qui réorganise le stationnement à Bruxelles. Ce volet de la réforme du stationnement en Région de Bruxelles-Capitale et sa future gestion à l'aide notamment de l'Agence régionale fera l'objet d'une présentation dans le prochain numéro.

3. LA LOI DE 2008 ANNULÉE POUR UNE QUESTION DE COMPÉTENCES

La Cour constitutionnelle a annulé les dispositions de la loi de 2008 qui autorisait explicitement les concessions et l'accès des concessionnaires aux données personnelles, pour cause d'incompétence du législateur fédéral de légiférer sur une matière attribuée aux régions.

« Les règlements complémentaires de circulation que les conseils communaux peuvent adopter, conformément à l'article 2 des lois sur la circulation routière coordonnées le 16 mars 1968, visent à adapter les règlements sur la circulation aux circonstances locales ou particulières et ne peuvent, de par leur nature même, comporter des règles de police générale. Par conséquent, ils relèvent du domaine de compétences des Régions et non de l'Etat fédéral. »

Dès lors, c'est la loi de 1965 qui reste entièrement applicable mais dans sa rédaction d'avant la modification de 2008.

La Cour retient la violation de la loi spéciale du 8 août 1980 relative aux réformes institutionnelles²¹.

La loi spéciale attribue aux régions la compétence de principe en matière de législation organique des communes²². La Cour constitutionnelle précise que :

« (...) le Constituant et le législateur spécial (...) ont attribué aux communautés et

8/ Doc. parl., Chambre, 2008-2009, DOC 52-1608/001, p. 16.

9/ La loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales, M.B., 31 décembre 1996.

10/ L'article 136 de la Nouvelle loi communale prévoit : « Le receveur communal est chargé seul et sous sa responsabilité : 1° de la tenue de la comptabilité communale et de l'établissement des comptes annuels; 2° d'effectuer les recettes communales; 3° de poursuivre l'encaissement des créances régulières; 4° de la perception, le cas échéant par voie de recouvrement forcé, des impôts communaux en application de la loi du 24 décembre 1996 relative à l'établissement et au recouvrement des taxes provinciales et communales. (...) »

11/ Sous le contrôle de l'autorité de tutelle et bien entendu si cette compétence n'a pas été expressément soustraite du champ d'action de la commune.

12/ C.E., 9 mars 2009, n° 191.206.

13/ C.A., 17 décembre 2003, n°164/2003.

14/ Recours administratif organisé prévu à l'article 9 de la loi du 24 décembre 1996.

15/ L'enrôlement de la dette fiscale constitue un titre exécutoire contre le redevable. Le titre exécutoire pour le recouvrement de la redevance sera un jugement soit du Juge de paix, soit du Tribunal de première instance.

16/ Art. 37 de la loi du 7 février 2003, M.B., 25 février 2003, p. 8989.

17/ E. WILLEMART, « Taxes et redevances communales », TUB, 2003, n° 4, p. 4.

18/ Liège, 13 septembre 2002, F.J.F., 2002/242, p. 720.

19/ En matière de taxes, la commune bénéficie d'une autonomie consacrée par la Constitution. Sous certaines réserves, le conseil communal adopte des règlements-taxes qui lui semblent opportuns. Il n'en est pas de même pour les redevances.

20/ Pour une analyse de cette question, voir E. WILLEMART, op.cit., p. 8.

21/ Sont invoqués les articles 6, §1er, VIII, alinéa 1er, 1° et 6, §4, 3° de la loi du 8 août 1980.

22/ La loi spéciale du 8 août 1980 sur les réformes institutionnelles, telle que modifiée par la loi spéciale du 13 juillet 2001, M.B., 3 août 2001, p. 26636 (voir l'art. 6, §1er, VIII, alinéa 1er, 1°).

23/ 135, §2 de la Nouvelle loi communale : « De même, les communes ont pour mission de faire jouir les habitants des avantages d'une bonne police, notamment de la propreté, de la salubrité, de la sûreté et de la tranquillité dans les rues, lieux et édifices publics (...) »

aux régions toute la compétence d'édicter les règlements propres aux matières qui leur ont été transférées. Sauf dispositions contraires, le législateur spécial a transféré aux communautés et aux régions l'ensemble de la politique relative aux matières qu'il a attribuées.

L'établissement et le recouvrement des taxes communales notamment relèvent de l'organisation, de la compétence et du fonctionnement des institutions communales et provinciales. »

L'organisation et la politique relative à la police, y compris l'article 135, §2 de la Nouvelle loi communale²³, relèvent de la compétence du législateur fédéral. Les règlements généraux pris sur base de la loi relative à la circulation routière²⁴



relèvent des règles de police générale (une compétence fédérale).

Par contre, la loi sur la circulation routière prévoit la possibilité d'édicter des règlements complémentaires. Ainsi, le conseil communal adopte-t-il des règlements applicables à la voirie communale. La Cour constitutionnelle observe que les règlements complémentaires de circulation, de par leur nature même, ne peuvent pas comporter des règles de police générale et relèvent donc de la compétence régionale.

Sur les règlements complémentaires, voyez le Cahier du Moniteur de la Mobilité n°6 (2007), disponible sur www.avcb.be

3.1. Conséquences de l'annulation- situation actuelle

Le retour à la situation d'avant la loi de 2008 pose deux questions dont la réponse est à rechercher dans deux arrêts de la Cour de cassation du 29 mai 2009, précédés par une jurisprudence abondante²⁵.

3.1.1. La commune peut-elle recourir à une concession pour gérer le stationnement ?

Cette première question renvoie à celle d'une éventuelle délégation de sa compétence communale, ce qui serait impossible sans texte légal, au profit d'un concessionnaire.

La concession de service public (communal) peut se présenter de deux manières:

soit l'autorité fournit un service à un particulier (la concession domaniale), soit l'autorité confie à un tiers « le soin de satisfaire un besoin collectif de la population²⁶ ». Le concessionnaire doit, en principe et sous le contrôle de l'autorité²⁷, percevoir une rémunération à charge des usagers²⁸.

La Cour constitutionnelle reprend le dispositif d'un arrêt de la Cour de cassation du 29 mai 2009:

« En accordant à un particulier une concession pour l'organisation matérielle du stationnement payant et en lui confinant le contrôle du respect du règlement de stationnement, la commune ne délègue pas sa compétence à un tiers mais gère un service public de la manière qui lui paraît la plus appropriée... Le fait qu'en vertu de la loi du 22 février 1965, les conseils communaux sont autorisés à exécuter les prélèvements de stationnement et que des concessions sont requises pour l'exécution concrète de ces prélèvements lorsque la commune ne dispose pas des ressources administratives nécessaires à cet effet, a pour conséquence que le concessionnaire doit pouvoir être susceptible de percevoir des redevances de stationnement et d'en encaisser les revenus pour le compte de la commune²⁹. »

La gestion via une concession n'est pas fondamentalement remise en cause³⁰ car la commune ne délègue pas sa compétence au gestionnaire externe. L'autorité locale ne fait qu'exploiter un service

public qui lui a été confié de la façon qui lui paraît la plus convenable.

3.1.2. Le concessionnaire peut-il encore récolter l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation³¹ ?

L'article 15 de la loi de 2008 habilitait expressément les concessionnaires à demander l'identité du titulaire du numéro de la marque d'immatriculation à la DIV. Conformément à l'article 16 de la loi, cette même personne supportait le prix de la redevance.

Qu'en est-il depuis l'annulation de ces dispositions ?

Sur ce point encore, la Cour constitutionnelle renvoie à un arrêt de la Cour de cassation du 29 mai 2009³² :

« L'article 10 de la loi du 11 avril 1994 relative à la publicité de l'administration, telle qu'elle était d'application avant son abrogation par la loi du 7 mars 2007 n'empêche pas qu'une commune mette des documents administratifs à la disposition d'une société dans la mesure où cela est nécessaire afin de permettre à cette société de prester le service public auquel elle s'est engagée dans le cadre d'une concession de service public³³. »

Le pourvoi en cassation ayant abouti à l'arrêt du 29 mai 2009, a été introduit contre un jugement du juge de paix d'Alost du 26 juin 2007. Il avait admis non seulement que la commune pouvait réclamer



des données au répertoire de la DIV mais qu'elle avait le droit de communiquer ces données aux concessionnaires privés qui exploitent les parkings en vue du recouvrement des rétributions³⁴. Cependant, une clause dans le contrat de concession oblige l'entreprise de n'utiliser les données privées que pour « *l'exploitation du service public concédé pour le recouvrement des rétributions de parking communales.* »

A défaut d'une disposition légale l'autorisant expressément, le concessionnaire ne peut plus avoir accès aux données de la DIV de façon directe. En outre, la DIV a indiqué refuser depuis le 1er janvier 2011 toute transmission de données à des tiers en dehors des conventions de communication de données conclues avec l'autorisation explicite de la Commission de la Protection de la Vie privée³⁵.

Nous pouvons conclure que la gestion au moyen d'une concession n'est pas mise à néant. La commune peut toujours continuer d'exploiter le stationnement de cette manière. Cependant, avec l'annulation des dispositions de la loi de 2008 et le retour à la version ancienne, le champ d'application de la concession, semble se rétrécir. Le concessionnaire ne peut désormais que :

- constater les contraventions aux règlements communaux ;
- transmettre les constatations à la commune avec le relevé de la plaque d'immatriculation³⁶.

A l'initiative régionale, le système présenté ci-après est appelé à être harmonisé dans le futur. Nous y reviendrons.

Voir aussi

Modèle de règlements-taxes et de règlements-redevances

Retrouvez sur « www.avcb.be » publications » modèles » l'ensemble des modèles de règlements-taxes et de règlements-redevances relatifs au stationnement

Loi relative à la police de la circulation routière

Retrouvez sur « www.avcb.be » publications » législation coordonnée » la version coordonnée de la Loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16.03.1968, dite « loi de base »

Boryana Nikolova,
Conseillère, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

Avec la collaboration de
Hildegard Schmidt, Responsable du service juridique, Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale

24/ Loi du 16 mars 1968, M.B., 27 mars 1968. Une version coordonnée de cette loi est disponible sur www.avcb.be > publications > législation coordonnée

25/ Voir notamment : J.P., Ostende, 22 janvier 2008 ; J.P., Alost, 18 avril 2007 ; J.P., Arlon, 14 mai 2004, non publiés

26/ V. SEPULCHRE, *Mémento de la fiscalité locale et régionale*, 2009, Kluwer, p. 49.

27/ Aux termes de l'article 232 de la Nouvelle loi communale, l'organe compétent au sein de la commune pour procéder à la concession est le conseil.

28/ M. A. FLAMME, *Droit administratif*, Bruylant, Bruxelles, 1989, n° 473.

29/ Cass., 29 mai 2009, C.08.0129.N/1, *Inforum* n° 249311.

30/ A titre d'exemple, le Gouvernement Flamand a voté un décret du 9 juillet 2010, M.B., 26 juillet 2010, p. 47689. Nous en revenons dans la seconde partie de l'étude.

31/ Pour une analyse de la situation, voir H. SCHMIDT, « Stationnement, redevances et sous-traitances : Pas si simple ! », TUB, 2008, n° 2, p. 7. Cet article est disponible sur www.avcb.be > documents sous le titre « Contrôle du stationnement payant par une société privée : problème de protection de la vie privée »

32/ Pour une analyse de cet arrêt, voir H. SCHMIDT, « La Cour de Cassation rejette l'excuse de la vie privée pour refuser le paiement de redevances de stationnement », www.avcb.be > actualité > 13/7/2009

33/ Cass., 29 mai 2009, C.08.0130.N/4, *Inforum* n° 249312.

34/ Ainsi le juge de paix constate-t-il que : « le contrat de concession prévoit (...) que les défenderesses remettent une liste des plaques d'immatriculation à la ville afin d'obtenir les identifications requises. (...) Que les défenderesses ne s'occupent que du recouvrement des montants sous la direction et la supervision de la ville et que la coopération de la ville est requise pour le recouvrement, étant la seule à obtenir un accès au répertoire de la DIV. (...) Que la ville d'Alost est autorisée à communiquer aux défenderesses les données d'identification du propriétaire d'un véhicule qui ont été réclamées à la DIV, afin de permettre le recouvrement des rétributions. »

35/ Voir Stationnement dépenalisé : autorisation dorénavant nécessaire pour l'accès à la DIV, in www.uvcw.be > actualités > 19 novembre 2010

36/ Voir D. LAGASSE, note sous arrêt C.C., 27 mai 2010, n° 59/2010, J.T., 2010, p. 561.

UNE NOUVELLE COLLECTION SUR LA RÉGLEMENTATION ROUTIÈRE VOIT LE JOUR

Le Centre de Formation Mobilité et Sécurité routière développe une nouvelle collection de publications uniques pour les personnes concernées par la circulation routière dans le cadre de leur profession.

COURS DE BASE : LE CODE DE LA ROUTE

Dans ce manuel, le code de la route (Arrêt Royal du 1 décembre 1975) est abordé sous tous ses aspects ; les derniers développements y sont donc repris. Les thèmes ci-dessous sont traités un à un de façon systématique et logique : les notions de base, les parties de la voie publique, les panneaux de signalisation, les agents qualifiés, les règles de priorité, la vitesse et les limitations de vitesse, les mouvements et les manœuvres, les usagers de la route faibles, l'éclairage et la signalisation, le chargement, l'arrêt et le stationnement, le comportement lors d'un accident de la route.

Ce cours est parfaitement adapté à ceux qui souhaitent rafraîchir leurs connaissances sur le code de la route :

- fonctionnaires de la police et du cadre de base, services d'intervention, police de proximité, etc. ;
- fonctionnaires à la mobilité des communes, des régions et des provinces ;
- membres du personnel des communes, des régions, des CPAS, etc. qui conduisent dans le cadre de leur fonction ou non un véhicule de service (distribution de repas, chauffeurs de service pour le déplacement du personnel, etc.

COURS DE MISE À NIVEAU : LE CODE DE LA ROUTE POUR LES PROFESSIONNELS

Contrairement au cours de base, ce cours de mise à niveau suit le classement des différents articles du code de la route. Les éléments du code de la route y sont repris de façon détaillée et chaque point est analysé de façon précise. Pour chaque infraction, il y a une référence vers l'article concerné.

Ce cours pratique est destiné :

- aux fonctionnaires de police des services de la circulation ou les unités spéciales de la circulation, y compris le cadre logistique ;
- aux conseillers en mobilité des communes, des régions et des provinces ;
- aux instructeurs des auto-écoles ;
- aux candidats qui se préparent pour les examens du brevet d'instructeur d'auto-école.

CODE DU GESTIONNAIRE

Ce cours didactique reprend les règles de placement des panneaux routiers et des marquages routiers. Ainsi, les diverses réglementations, telles que le code de la route, le code du gestionnaire et bon nombre de circulaires y sont traitées en fonction des types de signaux et de marquages routiers. Un chapitre entier est notamment consacré à la réglementation compliquée de la signalisation à validité zonale, comme par exemple les zones bleues et les zones de vitesses.

Ce livre a une valeur ajoutée unique : les nouvelles procédures nécessaires pour pouvoir mettre en œuvre les règlements complémentaires y sont reprises de façon détaillée.

Ce cours s'adresse à toute personne impliquée de façon quotidienne et professionnelle dans la consultance, l'aménagement ou la conception de la voie publique et/ou l'installation des signaux routiers. Il s'adresse également à toute personne qui se prépare à tous ces aspects, en ayant déjà une connaissance de base étendue :

- les fonctionnaires de police des services de la circulation ou les unités spéciales de la circulation, y compris le cadre logistique ;
- les conseillers en mobilité des communes, des régions et des provinces ;
- les bureaux d'études.

Plus d'information:

Centre de Formation Mobilité et Sécurité routière
Ranonkelstraat 3 - 3500 Hasselt
erik.caelen@telenet.be
011/22.62.44



“ L'ENSEMBLE DE LA LÉGISLATION ROUTIÈRE COMMENTÉE, DISPONIBLE SUR CD-ROM! ”

UGA, maison d'édition et imprimerie administrative, connu pour sa version imprimée Verkeerscode, propose maintenant également une version électronique de cet ouvrage.

Le cd-rom Verkeer contient non seulement l'ensemble des textes coordonnés des lois, arrêtés d'exécution et circulaires relatifs à la police de la circulation routière, mais également une sélection de commentaires et de décisions juridictionnelles, dotée en outre d'intéressantes possibilités de recherche. Tout abonné recevra deux mises à jour par an.

En plus de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, l'AR du 1er décembre 1975 portant règlement

général sur la police de la circulation routière, l'AR du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, cet ouvrage rassemble des dizaines d'autres lois, arrêtés et circulaires ayant trait à la circulation, aux conditions techniques, au permis de conduire, à l'inscription des véhicules, aux assurances, au transport de marchandises par la route et aux conditions de placement des signaux routiers.

Le cd-rom contient également une sélection de commentaires et de décisions juridictionnelles importantes. En effet, les articles de loi sont accompagnés de références à des commentaires par le biais de mots-clés cliquables. Petit bémol: les commentaires sont regroupés au-dessus de chaque chapitre. Il aurait été plus clair de placer chaque commentaire en-dessous de l'article auquel il se rapporte.

Le cd-rom propose différentes possibilités de recherche. On peut faire des recherches sur base de mots clés, mais aussi sur base d'une liste de mots-clés. On peut également faire des recherches sur base de la date d'un texte et même sur base de la date de publication au Moniteur belge. On peut aussi faire des recherches sur base du numéro de l'article ou du nom de la rubrique. L'internet regorgeant d'informations, il semble bizarre que UGA vient de lancer une version payante du code de la route? Bien au contraire: la grande qualité d'un cd-rom est que l'utilisateur peut consulter les informations et les textes légaux à tout moment, même en l'absence de connexion internet.

Actuellement, le cd-rom est uniquement disponible en néerlandais.



Pour plus d'information
CD-rom Verkeer - UGA - Stijn Streuvelsstraat 73 - 8501 Heule
(Kortrijk) - www.uga.be

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Place du Conseil 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Service Mobilité	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le Moniteur de la Mobilité ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Renvoyez-nous ce bon complété, en n'oubliant pas de mentionner l'adresse email 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

ABONNEZ-VOUS ! C'EST GRATUIT !

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

Fonction.....
 Prénom.....
 Téléphone.....
 Organisation.....
 Fax.....
 E-mail.....
 Nom.....
 Adresse.....

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.....

BON À Renvoyer à la Cellule MOBILITÉ DE L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE