



# Le Moniteur de la Mobilité - De Mobiliteitsgids



N° - Nr 2003/01

juin/ juni 2003

## Sommaire Inhoudsopgave

Zone 30 regeling nu ook mogelijk in schoolomgevingen	2
Modifications pour les dispositifs surélevés	3
Promotion des sens uniques limités aux cyclistes... en fietsbrigades	3
Studiedag parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Deel I	4
La Région et l'AVCB, une collaboration efficace	6
Goulet Louise : concertation et contrôle comme clé du succès	8
Le chiffre du numéro carnet d'adresses - agenda	10 11



## Edito

*Le Moniteur de la Mobilité dont vous avez aujourd'hui le premier numéro sous les yeux, a l'ambition de devenir un outil important dans votre travail en matière de mobilité. Tous les deux mois, vous aurez ainsi des informations importantes sur l'actualité dans ce secteur. Les partenaires de cette initiative, la Direction de la Politique des Déplacements de l'Administration régionale de l'Équipement et des Déplacements et l'Association de la Ville et des Communes, conjuguent leurs efforts pour vous fournir une série d'articles sur des innovations, des modifications législatives et des initiatives régionales ou fédérales en la matière.*

*Notre volonté, c'est de faire de ce Moniteur bimestriel une véritable plate-forme d'échange d'expériences entre les communes, la Région, les zones de polices, les transports publics, les Parquets, etc.*

*Les conseillers en mobilité et tous les partenaires de la mobilité doivent ainsi considérer ce Moniteur comme le leur et l'utiliser en y donnant de brefs comptes rendus d'initiatives communales.*

*Un agenda des colloques, des forums d'information, des cours concernant la mobilité et des encarts avec des résumés sur des documents et des ouvrages ou des études concernant la mobilité, viendront compléter ce Moniteur.*

*Tout ceci sera traité de manière brève et directe avec les références précises concernant les documents d'origine, les actions réalisées et la personne de contact pour vous permettre d'aller plus loin dans la réflexion.*

*Ce Moniteur vous parviendra par e-mail sous format pdf ou, si vous n'avez pas de courrier électronique, sous forme d'un feuillet imprimé (voir recommandation d'abonnement gratuit).*

*Chacun d'entre vous est invité à user de cet outil pour diffuser ses idées, expliquer une action réussie ou donner le résumé d'une étude. Contactez-nous à l'adresse mail suivante : [mobility@avcb-vsgb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vsgb.irisnet.be).*

*Alain Broes, Directeur ff AED*

## Edito

*De Mobiliteitsgids, waarvan u momenteel het eerste nummer voor ogen hebt, tracht een belangrijk hulpmiddel te zijn in uw werk op het vlak van de mobiliteit. Om de twee maanden krijgt u zo belangrijke informatie over de actualiteit in de sector. De partners van dit initiatief, de Directie Vervoerbeleid van het Gewestelijk Bestuur voor Uitrustingen en Vervoer (BUV) en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van Brussel-Hoofdstad (VSGB), bundelen hun krachten om u een reeks artikels te bieden over innovaties, wijzigingen in de wetgeving en regionale of federale initiatieven terzake.*

*Wij willen van deze Gids een echt platform voor de uitwisseling van ervaringen maken tussen gemeenten, het gewest, de politiezones, het openbaar vervoer, de parketten, ...*

*Zo mogen de mobiliteitsambtenaren en alle partners in de mobiliteit dit tijdschrift als hún Gids beschouwen en ons verslagen van gemeentelijke initiatieven overmaken.*

*Een agenda van colloquia, informatieforums, lessen in verband met mobiliteit en samenvattingen van documenten en werken of studies omtrent mobiliteit zullen er eveneens in aan bod komen.*

*Alles zal bondig en direct behandeld worden, met precieze verwijzingen naar documenten, concrete acties en contactpersonen die u bijstand kunnen verlenen.*

*U kan de Mobiliteitsgids ontvangen per e-mail (in pdf-formaat) of op papier indien u niet over een mailadres beschikt (zie bestelling gratis abonnement).*

*Ieder van u kan van dit nieuwe tijdschrift gebruik maken om zijn ideeën bekend te maken, een geslaagd initiatief ruchtbaar te maken of de samenvatting van een studie te verspreiden. Geef ons een seintje op het volgend e-mailadres [mobility@avcb-vsgb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vsgb.irisnet.be).*

*Alain Broes, d.d. directeur BUV*

## Zone 30 regeling nu ook mogelijk in schoolomgevingen

DOOR ERIK CAELEN

Door het plaatsen van een combinatie van twee bestaande verkeersborden kunnen de wegbeheerders voortaan de snelheid van bestuurders nu ook in de schoolomgevingen beperken tot 30 km/h.



In het Staatsblad van 31 mei 2002 verschenen verschillende wijzigingen van het Verkeersreglement en van de Code van de wegbeheerder, ondermeer inzake de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km per uur in de schoolomgeving. De nieuwe regelgeving wordt tevens in hetzelfde Staatsblad gecommentarieerd in het Ministerieel rondschrijven van 14 mei 2002. Deze wijzigingen houden in dat door de combinatie van het verkeersbord A23 en het bord F4a, elke bestuurder zijn snelheid moet aanpassen tot maximum 30 km/u. in de nabijheid van een school. Om dit mogelijk te maken, moest eerst de term "schoolomgeving" worden gedefinieerd in het Verkeersreglement als zijnde "een zone van een of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen, en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b. Het verkeersbord A23 wordt bij het verkeersbord F4a gevoegd".

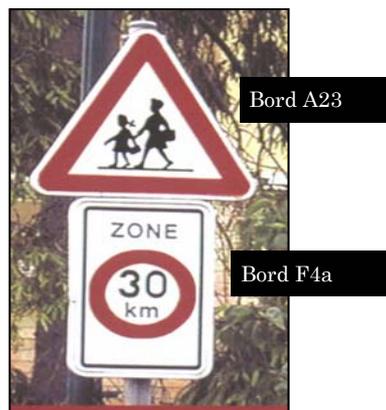
Het betreft hier wel degelijk twee bestaande borden die samen op één paal worden geplaatst en niet een nieuw zonaal bord waarop de twee borden in kwestie worden op aangegeleid!

De borden worden niet herhaald na een kruispunt en het einde wordt aangegeven door het bord F4b dat

het einde van de zone 30 aanduidt, en dus eveneens het einde van de snelheidsbeperking aangeeft. Ideaal zou een schoolomgeving moeten beginnen op maximaal 150 meter van de toegang(en) tot de school.

Door het aanbrengen van deze borden is de snelheidsbeperking permanent van toepassing. Daar waar de weginfrastructuur een effectieve snelheid van minder dan 30 km per uur oplegt, is dit te rechtvaardigen. Andere oplossingen moeten echter worden aangewend wanneer de infrastructuur een hogere snelheid toelaat. Als aan de bestuurder een wegbeeld wordt gegeven dat hij snel kan rijden (bijvoorbeeld een openbare weg met twee of drie rijstroken in elke richting), is het plaatsen van een verkeersbord dat de snelheid beperkt niet aangewezen omdat het de bestuurder misleidt. Het wegbeeld dat aan de bestuurder wordt gegeven moet immers in overeenstemming zijn met de gewenste snelheid.

Daarenboven verliezen de verkeersborden in dat geval elke geloofwaardigheid. Om het probleem op te lossen zijn er twee mogelijkheden: ofwel de weg herinrichten zodat de snelheidsverlaging effectief ook kan worden afgedwongen, ofwel kan de weg-



beheerder zich beroepen op een signalisatie met veranderlijke informatie zodat de snelheidslimiet kan beperkt worden tot periodes van aankomst en vertrek van de kinderen. Het aanbrengen van zulke signalisatie is echter niet toegelaten als de snelheid op

het weggedeelte 70 km per uur of meer bedraagt.

Binnen de zone 30 die de grenzen van een schoolomgeving afbakenen zijn de inrichtingsvereisten veel soepeler dan die voor een traditionele zone 30. De wegbeheerder kan een "schoolomgeving" instellen zonder de bewoners van de betrokken zone te raadplegen. Snelheidsremmende maatregelen zijn niet vereist evenmin als de aanpassing aan het straatbeeld, de infrastructuur of het parkeren. Ook de verblijfsfunctie moet niet primeren in een schoolomgeving. Ligt de school in een zone met verblijfsfunctie dan is het aan te bevelen om er een "klassieke" zone 30 in te richten zoals voorzien door het KB van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur.

Naar aanleiding van het verschijnen van deze nieuwe regelgeving in het Belgisch Staatsblad heeft het BIVV een brochure uitgegeven die de problematiek van de schoolomgevingen en de schoolroutes behandelt.

Deze brochure, bestemd voor de wegbeheerders, bespreekt alle facetten waarmee rekening moet worden gehouden bij het instellen van een "schoolomgeving". Na een korte inleiding over de algemene beschouwingen in verband met de snelheid, de onveiligheidsfactor in schoolomgevingen, de ongevallen met kinderen en jongeren en het complex probleem van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving, snijden de auteurs het hoofdstuk mobiliteitsbeheersing en inrichtingen van schoolomgevingen aan. Hierbij worden tips gegeven over de mobiliteitsbeheersing (het uitgaan van de school organiseren enz.) en het belang van het creëren van een schoolomgeving. Het afbakenen van de zone, de wettelijke mogelijkheden en welke soorten inrichtingen aangewezen zijn, passeren daarna de revue. De brochure gaat ook in op de noodzaak om een educatieve en sensibiliserende strategie te ontwikkelen en eindigt met de wetenschap dat doelgerichte controles noodzakelijk zijn en dat de genomen maatregelen moeten worden geëvalueerd.

**Contact:** Mr Bertrand (AED) - [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

## Modifications pour les dispositifs surélevés...

### ...bientôt des coussins berlinois sur nos voiries ?

PAR ERIK CAELEN

Dans la foulée des modifications des règlements sur la circulation routière, le législateur a publié dans le Moniteur Belge du 31 mai 2002, l'arrêté royal du 3 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire. A l'expérience, cette réglementation s'était en effet avérée globalement positive, mais certaines particularités avaient été omises, notamment pour ce qui est des normes et critères de construction.

Ce même Moniteur publie aussi la circulaire ministérielle relative aux coussins berlinois.



Ce type d'aménagement est maintenant aussi autorisé en Belgique, sous certaines conditions, et complété d'un marquage spécifique

celle-ci est séparée par un moyen physique de l'autre partie (création d'effet de porte à l'entrée d'une agglomération). Dans certains cas, par exemple aux abords des écoles, une distance inférieure à 75 mètres entre deux dispositifs peut être autorisée.

Quant à la circulaire, elle rappelle aux gestionnaires des voiries que les dispositifs surélevés devaient être adaptés avant le 1<sup>er</sup> novembre de l'année 2001. Cependant, en raison du retard enregistré par certaines administrations, un nouveau délai a été accordé: pour le 1<sup>er</sup> novembre 2002, les dispositifs surélevés qualifiés de "trop durs", auraient dû être soit enlevés, soit adaptés.

Enfin, la nouvelle circulaire autorise la mise en place du coussin berlinois. La circulaire définit ce type de dispositif, ses critères et ses modes d'implantation, la signalisation et les moyens permettant de le rendre perceptible par les conducteurs. Il est à noter que ces dispositifs doivent être considérés comme éléments complémentaires, par exemple dans une zone 30, pour maintenir la vitesse des usagers à 30 km/h. Exceptionnellement, les coussins peuvent être utilisés sans mesures d'accompagnement, mais uniquement aux endroits où la vitesse est limitée à 50 km/h.

**Contact:** M. Caelen (AVCB), [mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be)

## PROMOTION DES SENS UNIQUES LIMITES AUX CYCLISTES ...

PAR ERIK CAELEN

**Une Ordonnance concernant l'aménagement de sens uniques limités (SUL) et portant octroi de subsides aux communes pour de tels aménagements est parue ce 10 avril 2002 au Moniteur Belge. Cette Ordonnance a pour objectif de promouvoir, par le biais des SUL, l'usage du vélo à Bruxelles.**

En effet, les sens uniques obligent souvent les cyclistes à faire de longs détours. Toutefois, de nombreuses

communes se montrent réticentes à ouvrir les sens uniques aux cyclistes, principalement pour des raisons budgétaires.

Cette Ordonnance prévoit un subside unique en faveur des communes à condition que les communes s'engagent à instaurer des SUL sur 70 % des voiries à sens unique dont ils sont gestionnaires. Il s'agit d'un forfait, octroyé pour des travaux d'infrastructure, dépendant de la superficie de la commune:

- les communes dont la superficie est inférieure à 8 km<sup>2</sup>,
- les communes dont la superficie est comprise entre 8 et 16 km<sup>2</sup>,
- les communes dont la superficie est supérieure à 16 km<sup>2</sup>.

Une somme complémentaire s'ajoute à ce montant afin de couvrir les frais de signalisation (signaux B17, C1, F19, panneaux additionnels M2 ou M3, M4 ou M5, M9, marquages etc):

- 80 % pour les voiries communales qui rejoignent un ICR,
- 50 % pour les autres voiries.

La commune qui introduit un dossier

doit s'engager à réaliser les travaux endéans une période de deux ans, à dater de la décision gouvernementale d'octroi des subsides. Ceux-ci pourront en outre être alloués avec un effet rétroactif de deux ans.

La demande de subside doit être complétée par:

- un relevé des voiries à sens unique de la commune,
- le règlement complémentaire,
- un liste des adaptations garantissant la sécurité du trafic,
- l'approbation de l'administration fédérale,
- une estimation du coût des adaptations.

Le subside est liquidé comme suit:

- 40 % après la notification de la décision d'octroi du subside,
- 60 % après l'exécution des travaux.

### ... EN FIETSBRIGADES

Vorig jaar besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om, onder bepaalde voorwaarden, de (toenmalige) gemeentepolitie te subsidiëren die fietsbrigades zouden oprichten. Dit jaar kunnen de gemeentebesturen subsidies aanvragen voor het oprichten van fietsbrigades binnen hun eigen administratie.

Uit de ervaringen uit onder andere de stad Gent blijkt dat de fiets een beter contact met de burger mogelijk maakt en veel beter aanvaard

wordt in de minder bedeelde wijken. Bovendien zijn fietsende ambtenaren veel gevoeliger voor klachten die door de bevolking worden geuit betreffende bijvoorbeeld het slecht onderhouden van de fietspaden.

Deze toelage van maximaal € 14.900 heeft betrekking op de aankoop van de fietsen en hun toebehoren, de adequate kledij al dan niet inbegrepen. Ze bedraagt 80 % van de kostprijs van de uitrusting. Zelfs in geval van de oprichting van verschillende fietsbrigades per gemeente, kan er slechts een enkele toelage toegekend worden per gemeente.

**Contact:** M. Schollaert, [uschollaert@mrbc.irisnet.be](mailto:uschollaert@mrbc.irisnet.be)

## STUDIEDAG PARKEERBELEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

DOOR ERIK CAELEN

*Op 17 december 2001 werd door het Kabinet van de Staatssecretaris Robert DELATHOUWER, het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een studiedag georganiseerd over de mogelijke structuren van parkeerbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

Na de inleiding door de R. DELATHOUWER, Staatssecretaris belast met Mobiliteit, Ambtenarenzaken, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, begon de studiedag met de vaststelling dat de politiediensten zich weinig of niet met het parkeerbeleid zullen inlaten na de hervorming, en dat andere oplossingen nodig zijn. Vervolgens werd een overzicht gegeven van de verschillende mogelijke vormen van parkeerbeheer, gaande van een gemeentedienst, over een bedrijf (regie), tot een intercommunale. Na de koffiepauze werden enkele praktijkvoorbeelden besproken. Zo passeerden de gemeenten Etterbeek, Kortrijk, Lier en, als voorbeeld van een groter geheel, de "Communauté Urbaine" van Lille, de revue. In de namiddag debatteerden de deelnemers van de eerste workshop over de bepalingen en uitvoering van het beleid, de organisatie en de middelen, terwijl de controle en beteugeling besproken werd in de tweede workshop. De parallelle workshops werden afgesloten met een verslag van de voorzitters, waaruit bleek dat twee structuren in aanmerkingen kunnen komen om aan de verzuchtingen van de gemeenten enerzijds en het Gewest anderzijds tegemoet te komen, namelijk de Intercommunale en het Gewestelijk bedrijf. De dag werd afgesloten door Staatssecretaris DELATHOUWER, de Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp J. CHABERT en de Minister-president F-X. de DONNEA.

*In dit nummer geven we de referaten weer van het eerste deel van de voormiddag t.t.z. de inleiding door de Staatssecretaris DELATHOUWER. De uiteenzetting van de Heer Caelen, verkeerskundige en opdrachthouder bij de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de voordracht van de Heer Thoulen, Directeur van de Vereniging en gespecialiseerd in de parkeerproblematiek zal in een volgende aflevering worden besproken, tezamen met de praktijkvoorbeelden. Tot slot zal in een derde nummer de besluiten van de parallelle workshops worden medegedeeld alsook de eindconclusies door de Staatssecretaris DELATHOUWER, minister CHABERT en de Minister-President de DONNEA.*

Dames en Heren verkozenen,  
Dames en Heren,  
Beste mobiliteitsvrienden,

Wij zijn vandaag bijeengekomen om ons te bezinnen over een belangrijke kwestie voor ons gewest.

Hoe kunnen wij een goed parkeerbeleid voeren voor een betere leefkwaliteit van onze burgers en een grotere doeltreffendheid van onze socio-

economische activiteiten? Welk is het beste middel om dit beleid te sturen met het oog op een reeks gecoördineerde initiatieven van de gemeenten en een grotere coherentie met de gewestelijke doelstellingen?

Iedereen kent het gewestelijk beleid: dit beleid kwam tot stand via het eerste GewOP en werd aangevuld door het IRIS-plan in oktober 1998, vervolgens aangehaald in onze regerings-

verklaring in juli 1999 en tenslotte opgenomen in het mobiliteitsluit van het recente ontwerp van GewOP dat in openbaar onderzoek is.

Samengevat is een goed parkeerbeleid een belangrijke hefboom om een modale overschakeling naar alternatieve vervoersmodi voor de wagen aan te moedigen en de dichtslibbing en de geluidshinder een halt toe te roepen. Dit beleid streeft ook naar

een verbeterde kwaliteit van onze openbare ruimte.

*Wij moeten dus:*

1. **prioriteit geven aan de inwoners en de buurtbewoners**
2. **de rotatie in de handelsgebieden bevorderen**
3. **het langparkeren op de openbare weg ontmoedigen**
4. **het onwettig parkeren bestrijden**
5. **de coördinatie tussen het Gewest en de gemeenten verbeteren**

Volgens mij steunt een goed parkeerbeleid op de volgende principes en ik tel er 8: *planning, transversaliteit, globaal beleid, lokale uitvoering, coherentie, overleg, controle en informatie.*

**1. Beheersplanning.** Belangrijk is af te stappen van een "geval per geval"-behandeling door te anticiperen op de vragen binnen een dwingend en globaal plan. De bedoeling is de gemeenten het daadwerkelijke beheer van de openbare ruimte toe te vertrouwen; daartegenover staat het vooraf bepalen van objectieve criteria. Mijn recent initiatief voor gewestsubsidies aan de gemeenten in het kader van de opmaak van richtplannen voor de uitwerking van de zone-30 gaat in deze richting.

**2. Transversaliteit** of het opengooien van de benaderingen. De directe inmenging van het parkeren op de veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte pleit alleszins voor restrictieve beleidsmaatregelen. Laten we echter niet vergeten dat het parkeren ook een invloed heeft op bepaalde activiteiten waaronder sommige meer dan andere afhankelijk zijn van de wagen. We moeten voorzichtig zijn in de toepassing van restrictieve maatregelen en oordeelkundig te werk gaan bij de promotie van alternatieve vervoerswijzen.

**3. Globaal beleid.** Behalve de vereiste transversaliteit moet het parkeren beschouwd worden als een bestanddeel van een globaal mobiliteitsbeleid. De parkeerproblematiek kan moeilijk beheerd worden door een tariefbeleid los van de rest of door alleenstaande controlemaatregelen als de restrictiemaatregelen niet gecompenseerd worden door parkeermogelijkheden buiten

de openbare weg, het promoten van aangepaste alternatieve vervoersmiddelen en het herinrichten van de openbare ruimte ten voordele van de zwakke weggebruikers.

**4. Lokale uitvoering** die veel verder gaat dan de slogan "think global, act local" of meer is dan de loutere toegeving aan de gemeentelijke autonomie. Er bestaat een te grote diversiteit aan wijken voor een veralgemeende adequate toepassing van eenvormige maatregelen.

Deze diversiteit is onder andere aanwezig in handelskernen (dichtheid en type handelszaken, profiel cliënteel, belang van de woonfunctie op de verdiepingen) die een verfijnde regeling inzake zonale afbakening, tariefbepaling en wegenspecialisatie op basis van een perfecte terreinkennis vergen.

**5. Coherentie** gaat geenszins uit

'planning, transversaliteit, globaal  
beleid, lokale uitvoering, coherentie,  
overleg, controle en informatie '

van een wil tot vereenvoudiging of inperking. Het is hem in de eerste plaats te doen om de leesbaarheid van de regelgeving en van de bewegwijzering en het begrijpen van de getroffen maatregelen door de gebruikers. Ook de meestal daaruit volgende perverse effecten van het sneeuwbaaleffect van het parkeerbeleid - reeds aangehaald bij de kaart voor buurtbewoners, de tarifiering en de controle - moeten vermeden worden. Voor het overige betekent coherentie niet eenvormigheid en de gemeentelijke autonomie kan vrij uitgeoefend worden bij de toepassing en de modulering van de aanbevolen maatregelen.

**6. Overleg** tussen de gemeenten is onontbeerlijk om de coherentie waar te maken. Zo er inderdaad samenspraak is bij punctuele maatregelen m.b.t. het wegnemen tot de politiewerking, ben ik er niettemin van overtuigd dat men moet afstappen van het informele en het punctuele. Een permanent overlegplatform tussen de gemeenten en met het Gewest zou een nuttige aanvulling zijn op de dialoogstructuren waarover we beschikken.

De overlegvereiste is eveneens aangewezen tussen de Gewesten, nl. voor de ontradingsparkings en het GEN en

met de federale staat inzake wegverkeer of aanpassing van de fiscaliteit. Dit overleg is noodzakelijk om te vermijden dat de door het Gewest eenzijdig getroffen maatregelen resulteren in de delocalisering van activiteiten of de leegloop van de stad.

**7. Controle.** Alle partners uit de dialoog Parkeren hebben de noodzaak ervan onderstreept om de geloofwaardigheid van het parkeerbeleid te bekrachtigen. De controle kan belemmerd worden door het gebrek aan middelen, wil en motivatie. Daarom moet verder gezocht worden naar de beste manier om voldoende prioriteit te geven aan deze controlefunctie en op het terrein een stevig beleid aan te houden. In dit opzicht werd de oprichting van de politiezones aangehaald omdat ze bepaalde objectiveringsperspectieven inhouden. Toch wens ik dat dit niet als voorwendsel aangegrepen wordt om snel komaf te maken met de studie over een meer algemene samenwerkingsstructuur.

Maar de Politie is niets als het Gerecht achterwege blijft en tijdens de werkzaamheden is nogmaals gebleken hoezeer de justitie overbelast is en hoe gering ons repressief arsenaal is, waaraan alleszins moet verholpen worden. Wat de Justitie betreft, zijn er 2 mogelijkheden: een reeks inbreuken op de parkeerregels depenaliseren of de administratieve straffen uitbreiden.

**8. Informatie.** Zo de controle niets is zonder repressieve maatregelen gaat ook niets zonder voorafgaande informatie naar de burger en moet de finaliteit van de regelgeving begrepen worden. Bij dit proces zullen de gemeentelijke verantwoordelijken voor het parkeren en de controleagenten nauw betrokken worden

*Robert Delathouwer*

**Contact:** M. Caelen (AVCB), [mobility@avcb-vsgb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vsgb.irisnet.be)

# La Région et l'Association, une collaboration

PAR JEAN-MICHEL RENIERS et  
ALAIN BROES

*L'Administration de l'Équipement et des Déplacements et l'Association de la Ville et des Communes disposent chacune d'équipes spécialisées, en charge notamment des programmes « Dialogue Stationnement » et « Dialogue Parquet » (voir infra). Leurs missions sont nombreuses et variées. Retour sur la Direction de la Politique des Déplacements de l'AED et la cellule mobilité de l'Association.*

## L'Association, une équipe pluridisciplinaire au service des communes

- elle siège à la commission fédérale de la sécurité routière ainsi qu'à la commission régionale de mobilité. En outre, elle participe au comité d'accompagnement des plans communaux de mobilité ;

- l'Association fait également partie du comité d'accompagnement qui formule des avis, au niveau régional, dans le cadre de l'attribution des subsides pour l'aménagement des zones 30 ;

- en outre, l'Association participe au Comité d'accompagnement « bruits de voisinage et bruit routier urbain » en vue de la réalisation d'un manuel de bonnes pratiques ;

- l'Association suit également les travaux du Programme européen COST 342 relatif aux bonnes pratiques en matière de stationnement ;

- enfin, depuis peu, elle représente les communes au sein du comité consultatif des usagers auprès de la SNCB ;

- la cellule mobilité de l'Association donne régulièrement des avis, des recommandations et des conseils aux communes, tant sur le plan juridique que technique.

La composition de cette cellule se veut pluridisciplinaire. Erik Caelen, expert en mobilité, se charge de traiter no-

tamment les aspects techniques et pratiques (signalisation, aménagement, Code de la Route...). Barbara Decupere, de formation scientifique et avec une expérience en cartographie, participe à la mise en place de l'observatoire du stationnement, destiné entre autres à améliorer la gestion du parking en Région bruxelloise, et alimenté par ailleurs une banque de données consacrée exclusivement au stationnement. Enfin, Jean-Michel Reniers, licencié en communication et en gestion de l'environnement, se charge de l'animation des groupes de travail et de la communication tant interne qu'externe. Par cette multiplicité de compétences, il nous est loisible de répondre aux questions les plus diverses relatives aux stationnement et la gestion de la mobilité en général, émanant de communes et de jouer à fond notre rôle de relais entre les autorités locales et régionales, nationales, voire internationales.

## La Région, des compétences spécifiques au profit de la mobilité

Au sein de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements (A.E.D.), la Direction de la Politique des Déplacements est chargée d'animer la réflexion relative à la stratégie de la Région en matière de mobilité des personnes et des marchandises, de définir cette stratégie (plan IRIS des déplacements) et d'en assurer le suivi (pilottage).

Cette Direction soutient la mise en œuvre des 180 actions du plan IRIS. Au niveau des transports publics, elle participe notamment par ses études au programme d'amélioration de la vitesse commerciale du réseau de surface ainsi qu'à la définition de l'offre à des horizons plus éloignés (2005 et au-delà). Elle assure le suivi du contrat de gestion de la STIB.

Au niveau des modes de transport privés, elle pilote, par exemple, la mise en œuvre du plan de spécialisation des voiries ainsi que les études

préalables des itinéraires cyclables régionaux (ICR).

Elle assure le suivi des conventions-cadre de mobilité associant commune, Région, société de transport public et zone de police ainsi que de leurs avenants. Elle représente la Région au Comité d'accompagnement de plans communaux de mobilité.

Cette Direction a chargé certains de ses agents de la problématique du stationnement, levier essentiel d'une politique de mobilité en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture.

Elle assure notamment l'organisation régulière de journées de sensibilisation des acteurs régionaux et communaux. Elle représente également la Région auprès des autorités fédérales pour faire évoluer la législation en la matière. Elle donne les impulsions nécessaires à la bonne fin des études stratégiques et de faisabilité relatives aux structures de gestion du stationnement ainsi qu'à la politique tarifaire et à sa mise en œuvre. Cette Direction assure les aspects plus logistiques de l'installation de l'Observatoire du stationnement qui se développera à partir du relevé de situation existante (constitution des banques de données, cartographie, construction de logiciels spécifiques,...) pour devenir le forum des différents partenaires en matière de gestion du stationnement de la Région.

Le présent Moniteur se permettra au fil de prochains numéros de revenir sur les actions de cette Direction pour les expliciter et en faire le point (RER, centre de gestion de la mobilité, plans de transport d'entreprise, transport par la voie d'eau, sécurité routière, ...).

Pour la mise en œuvre sur le terrain du plan IRIS, la Direction de la Politique des déplacements travaille en synergie avec les autres Directions de l'A.E.D., à savoir la Direction des Voiries, celle des Techniques spéciales, celle de l'Infrastructure des Transports publics et celle des Taxis.

**Contacts** : M. Broes (AED), [abroes@mrbc.irisnet.be](mailto:abroes@mrbc.irisnet.be) et M. Caelen (AVCB), [mobility@avcb-vs.gb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vs.gb.irisnet.be)

*' Par cette multiplicité de compétences, il nous est loisible de répondre aux questions les plus diverses relatives aux stationnement et la gestion de la mobilité en général '*

## ... et des résultats concrets !

Il est ressorti, dès juin 2000, de discussions entre Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Mobilité et Benoît Dejemepe, Procureur du Roi, la nécessité de motiver le renfort du contrôle des polices communales et l'action répressive du Parquet de police en matière de circulation routière dans le but d'améliorer la sécurité et la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale. La cellule mobilité de l'Association a été chargée d'activer un « Dialogue Parquet – Communes – Région – Police locale » et de mettre sur pied trois groupes de discussion et de travail autour des thématiques « stationnement et livraisons », « carrefours et priorités tram/piétons » et « vitesses excessives ». L'objectif de ces groupes est d'aboutir à la formulation de recommandations en vue de modifier la législation et la réglementation en vigueur, d'inventorier des bonnes pratiques et de sensibiliser le public.

**En matière de stationnement et de livraison,** les discussions qui se sont déroulées lors des réunions du groupe de travail ont permis non seulement un échange de savoir-faire concernant la gestion du stationnement payant mais aussi l'élaboration de nouvelles pistes de travail liées aux sanctions administratives, aux percep-

tions immédiates, à l'enlèvement et l'immobilisation des véhicules, au suivi des récidivistes ainsi qu'à la mise en œuvre de différentes expériences pilotes (notamment axées autour du « goulet Louise »).

**Concernant les carrefours et la priorité tram/piétons,** l'accent a été mis durant les réunions d'une part sur l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun, notamment par un meilleur dégagement des carrefours et, d'autre part, sur le danger émanant du conflit de priorité entre trams et piétons. Les solutions préconisées à la suite des débats, outre des campa-

gnes de sensibilisation (priorité du tram sur le piéton), reposent notamment sur une modification de l'article 12.1 du Code de la Route ainsi que sur une amélioration des aménagements aux abords des carrefours et dans ceux-ci. Il convient de placer l'accent sur les traversées piétonnes qui croisent une voie de tram. Dans cette perspective, l'expérimentation d'un marquage original a été menée à bien grâce à une collaboration étroite entre l'Association et la S.T.I.B. ; l'étude préalable incombant à la première et la réalisation sur le terrain à la se-

conde.

Enfin, **le troisième groupe de travail relatif aux aspects « vitesse »**, a mis tout d'abord en évidence les principales difficultés du Parquet dans le traitement des procès-verbaux (rédaction peu claire, informations incomplètes, incompatibilité des équipements informatiques du Parquet et de la police, problème des perceptions immédiates...). Les réunions ont permis en outre d'analyser en détail les différents volets de la règle des 3 « E » (pour « Education », « Enforcement » et « Engineering ») et d'envisager les différentes solutions possibles selon quatre vecteurs : la signalisation, les aménagements (par exemple l'instauration de nouvelles zones 30, l'aménagement de plateau ou encore les options techniques envisageables sur le véhicule lui-même), la répression (l'optimisation des radars, la coordination des contrôles et la méthode du V80) et l'éducation (une meilleure éducation et sensibilisation des conducteurs).

L'activité de l'Association et de la Région se poursuit également au travers de la réalisation d'une **base de données du stationnement**. Cet Observatoire du Stationnement, encore en chantier pour l'heure, devrait à terme permettre aux communes de poser un diagnostic permanent sur l'état du stationnement sur leur territoire.

### Direction de la Politique des Déplacements — Administration de l'Équipement et des Déplacements

Coordination générale	Alain Broes	Sécurité routière	Philippe Barette
Plan IRIS	Thierry Duquenne	Bruit et revêtements routiers	Philippe Barette
Etudes VICOM	Thierry Duquenne	RER	Chritel Straetemans
Contrat de gestion de la STIB	Jean-Louis Glume	Signalisation lumineuse	Jean-Marie Dumonceau
Contrat de gestion du port	Jean-Marc Muspratt	Aménagements cyclables	Ulrich Schollaert
Etudes d'incidences	Thierry Richel et Jean-Marc Muspratt	Plans de transport d'entreprises et car sharing	Philippe Barette
Observatoire du stationnement	Chantal Roland	Modélisation réseau et comp-	Thierry Richel
Convention-cadre de mobilité et plans communaux de mobilité	Pierre-Jean Bertrand	<b>Association de la Ville et des Communes</b>	
Législation circulation routière et politique vélo	Pierre-Jean Bertrand	Directeur	Marc Thoulén
Plan directeur zone 30	Pierre-Jean Bertrand	Législation, infrastructure,	Erik Caelen
Circulation et stationnement camions	Jean-Louis Glume	Observatoire du stationne-	Barbara De Cupere
Semaine de la mobilité	Michel Doyen	Communication	Jean-Michel Reniers

# Goulet Louise : concertation et contrôle comme clé du succès

PAR JEAN-MICHEL RENIERS

**Depuis deux ans déjà, l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale entretient un dialogue entre les communes, les zones de police, le Parquet et la Région de Bruxelles-Capitale par le biais de sa cellule mobilité dont la plate-forme d'information et de discussion a coordonné l'an passé une opération pilote focalisée sur le "goulet" Louise.**

## Pourquoi une opération pilote ?

Lors de la conférence de presse du 6 septembre 2002 marquant le lancement de l'opération pilote "goulet" Louise, le Secrétaire d'Etat en charge de la mobilité, Robert Delathouwer, nous a rappelé qu'une telle opération entrerait dans les grands axes de sa politique. *"Le plan Iris des déplacements de la Région comprend près de 200 actions transversales qui touchent notamment à l'aménagement du territoire, au développement des transports publics et du vélo, à l'amélioration de l'intermodalité, à la sécurité routière – avec notamment la mise en zones 30 des quartiers résidentiels –, la maîtrise du stationnement et l'amélioration de la logistique des marchandises dans la ville. Ce plan n'est pas constitué que de mesures budgétivores en investissements neufs de type métro ou RER : il a aussi l'ambition de faire mieux avec des outils dont on dispose déjà. Et c'est précisément sur ce terrain que l'action "Louise" prend son sens"*.

## Faisons sauter les bouchons !

Le "goulet", entre les places Louise et Stéphanie, concentre une multitude de fonctions (chalandise piétonne, livraison, stationnement, circulation de tous types de véhicules – y compris les vélos et les transports en commun), mais pose, de ce fait, un certain nombre de problèmes entremêlés : ralentissement de la circulation des trams, doubles files, non respect des aires de livraisons ou encore insécurité des piétons et cyclistes. Outre ces problèmes de circu-

lation et de stationnement, nos études préalables ont révélé d'évidentes carences dans les aménagements (bollards renversés, chaussée dégradée...).

L'ambiance chaotique qui en résulte pénalise l'image de marque du quartier et renforce le sentiment d'insécurité routière. L'objectif de l'opération consistait donc à mettre fin à cet "estompement de la norme" et à ce laisser-aller général, pour reprendre les mots de M. Delathouwer.

Notre Association a été chargée par le Secrétariat d'Etat à la mobilité d'une part de coordonner cette opération et, d'autre part, de formuler des recommandations relatives à une modification de la signalisation et des aménagements.

La situation du "goulet" est très complexe, tant au niveau géographique qu'institutionnel, puisqu'elle implique de nombreux intervenants. Jugez plutôt. Il s'agit d'une artère régionale, dont la chaussée se situe sur le territoire de Bruxelles-Ville, tandis que les trottoirs dépendent des communes d'Ixelles et de Saint-Gilles. En outre, le "goulet" s'étend sur deux zones de police et plusieurs lignes de tram de la STIB empruntent le fleuron bruxellois...sur un site franchissable. Ajoutons à cela que l'itinéraire cyclable A (petite rocade) croise l'avenue Louise à hauteur de la



Le déchargement sur la voirie et les doubles files rejettent la circulation sur le site tram.

place Stéphanie et le tour est joué. Imbroglia, vous avez dit imbroglia ?

## Des objectifs raisonnés et des so-

## lutions raisonnables !

Les enquêtes de stationnement et les observations ont permis d'isoler dix objectifs en vue de réduire, voire solutionner, les problèmes rencontrés dans le "goulet" : assurer une meilleure rotation des voitures, instaurer le stationnement de courte durée (en dehors des heures de livraisons), assurer les capacités de livraisons, sécuriser davantage les piétons et les cyclistes, fluidifier la circulation des trams, inciter les usagers à utiliser les parkings publics, inciter les usagers à utiliser les modes des transports alternatifs (tram, taxi, vélo, à pied, etc...), réduire le nombre d'infractions, améliorer la qualité de l'espace public au bénéfice des commerçants et des riverains et, enfin, éliminer le stationnement en double file.

Les actions réalisées sur le terrain ont eu trait au régime du stationnement, aux aménagements, au contrôle et à la répression.

En vue de faciliter les livraisons, le groupe de réflexion a proposé d'interdire, entre 6h et 14h, le stationnement, mais pas l'arrêt pour chargements et déchargements. Par contre, après 14h, le stationnement est dorénavant soumis au régime de la zone bleue en vue d'augmenter la rotation des véhicules. En ce qui concerne les aménagements, l'opération a consisté à remplacer les bollards renversés

et repenser leur placement, réaliser des marquages au sol aux entrées du goulet afin de guider les véhicules vers la bande de circulation qui leur est réservée et éviter ainsi que les automobilistes n'empruntent le site franchissable du tram, rafraîchir les marquages piétons et les délimitations du site franchissable, installer une signalisation directionnelle vers les parkings publics avoisinants et réasphalter une grande partie du "goulet".

Il est évident que l'acceptation sociale de toutes ces mesures n'aurait pu se faire sans le recours à une campagne de communication élargie

(courrier aux riverains et aux livreurs, dépliants pour le grand public, disques de stationnement à l'effigie de la campagne, animation dans le goulet, spot radio...). Suite à cette période d'information et de sensibilisation soutenue, une campagne de contrôle et de répression intenses a été mise sur pied.

### La concertation : la clé du succès !

Cette opération pilote n'aurait jamais pu voir le jour sans un dialogue permanent entre tous les acteurs impliqués dans le projet. Comment définir une stratégie globale ? Comment obtenir les autorisations pour le placement des panneaux d'affichage temporaire ? Comment promouvoir l'opération auprès des commerçants ? Comment mettre en place les aménagements ? Comment développer une action de répressions et de suivi ? Comment mettre en valeur les possibilités alternatives de parkings ?... Autant de questions faisant appel aux compétences des uns et des autres. Le moteur de toute l'opération a donc reposé sur la participation active de la Ville de Bruxelles et des communes d'Ixelles et de Saint-Gilles, des associations de commerçants, des zones de police Bruxelles-Capitale – Ixelles et Midi, du Parquet de roulage, de l'AED, de la STIB, des sociétés Interparking et Decaux, ainsi que des Cabinets de MM. Chabert et Delathouwer.

### L'heure des bilans

Plus de quatre mois après la fin de l'opération, et après un rapport final, l'heure des bilans a sonné. Les résultats relatifs à la modification du régime de stationnement se déclinent en trois temps. Très peu de changements ont été constatés durant la période d'information : les doubles files ont perduré au détriment du site franchissable et le disque de stationnement n'a été utilisé que marginalement. Tout au plus avons-nous pu constater que le nombre de rotations tendait à légèrement augmenter. Comme nous pouvions l'imaginer, la période de répression a, elle, offert des résultats pour le moins spectaculaires. Les zones de livraisons

étaient libres, les doubles files éliminées et les rotations plus fréquentes.

Certains effets significatifs se sont prolongés, à notre étonnement, plus d'un mois après la fin de la campagne avec toutefois quelques nuances. Après 10 heures, par exemple, les zones de livraisons commençaient à nouveau à être squattées par des automobilistes en mal de stationnement et les doubles files repartaient en légère hausse. Le nombre des rotations restait, lui, à un niveau supérieur à celui constaté durant les enquêtes préalables, et ce, malgré une utilisation anecdotique du disque de stationnement.

Les aménagements ont réservé, eux aussi, de bonnes surprises puisque aucun bollard n'a été renversé depuis le début de l'opération et que l'ilot directionnel de la place Louise se montre, à l'observation, très efficace. Il n'en va malheureusement pas de même du côté de la place Stéphanie, en raison du surdimensionnement du rond-point et des nombreuses voitures stationnées illicitement dans le rond-point, encourageant les automobilistes à se lancer sur le site franchissable.

Les mesures des temps de passage des trams dans le "goulet", effec-



En dépit de la signalisation... et des panneaux de sensibilisation, les mauvaises habitudes persistent.

tuées par la STIB, offrent également des résultats intéressants puisque le

temps moyen constaté a diminué pour atteindre une minute trente seconde. Par ailleurs, des enquêtes informelles au sein de la STIB ont permis aux chefs de ligne de constater que les wattmen des lignes empruntant le "goulet" se montraient moins stressés.

Les résultats du volet "Parkings publics" de l'opération (distribution de tickets de parking donnant droit à une heure gratuite dans les parkings Wiltcher's et Poelaert) apportent une satisfaction mitigée à la société Interparking. En effet, un

return de 12% a été enregistré au Wiltcher's, pour seulement 2,7% au Poelaert (plus éloigné du "goulet"), étant entendu qu'un return de 4% est considéré comme un succès.

### Conclusions

A la lecture de ce bilan, on pourrait penser que le "goulet" est aujourd'hui un havre de paix. Il n'en est rien. L'action de la police a été prépondérante (plus de 600 procès verbaux dressés et une vingtaine de dépannages effectués) et indispensable pour marquer le coup mais sans une présence régulière, soutenue par une information répétée, le "goulet" retrouvera très vite ses travers d'antan et son lot de problèmes de stationnement et de mobilité. C'est d'ailleurs déjà en grande partie le cas.

La durabilité de ce genre d'opération doit passer par un suivi régulier de la part des acteurs et une évaluation permanente de la réalité du terrain. Gageons que les conventions de mobilité, contrats d'axes et autres contrats de mobilité constitueront autant d'outils qui, d'une part, permettront de généraliser et d'institutionnaliser les processus de concertation et, d'autre part, faciliteront la mise en place de procédures régulières de suivi.

**Contact : M. Caelen (AVCB), mobility@avcb-vsgb.irisnet.be**



Une campagne de communication non dénuée d'humour...et de charme

# 01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

## LE STATIONNEMENT PAYANT EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

Ce numéro est consacré au potentiel bruxellois en matière de stationnement payant. Nos chiffres peuvent être soumis à ajustement, de la part des communes ou des concessionnaires de parking, et nous profitons d'ailleurs de l'occasion pour vous demander de bien vouloir contrôler l'actualité de ces chiffres. Si d'aventure ils devaient s'avérer inexacts, nous vous saurions gré de bien vouloir nous en avertir.

Commune	Parking public payant (nombre d'emplacements)	Parking public payant (nombre d'emplacements)	Parking payant en voirie (nombre d'emplacements)	Total
	<i>Privé</i>	<i>Public</i>		
Anderlecht	0	0	50	50
Auderghem	0	0	671	671
Berchem-Saint-Agathe	0	0	0	0
Bruxelles-Ville	14194	0	9000	23194
Etterbeek	1426	0	590	2016
Evere	0	0	3	3
Forest	0	0	240	240
Ganshoren	0	0	0	0
Ixelles	883	600	1013	2496
Jette	0	0	332	332
Koekelberg	0	0	694	694
Molenbeek-Saint-Jean	132	0	0	132
Saint-Gilles	722	0	739	1461
Saint-Josse-ten-Noode	100	0	1090	1190
Schaerbeek	0	0	1200	1200
Uccle	2582	41	850	3473
Watermael-Boitsfort	0	0	0	0
Woluwe-Saint-Lambert	650	0	465	1115
Woluwe-Saint-Pierre	400	0	536	936
<b>Total</b>	<b>21089</b>	<b>641</b>	<b>17473</b>	<b>39203</b>

### Commentaires

Nos estimations, fondées d'une part sur une enquête auprès des communes réalisée en 1999, et d'autre part sur une enquête auprès des différents concessionnaires de parking, révèlent que **la Région totaliserait environ 39 000 places de parking payant.**

On compte **54% de places payantes offertes par les parkings publics et 46% par les communes.**

A la lecture de ce tableau, on se rend compte que **la situation varie très fortement d'une commune à l'autre**, témoignant d'approches différentes dans la gestion du stationnement. Par exemple, la Ville de Bruxelles totalise, à elle seule, près de 60% des places de parking payantes dans la Région de Bruxelles – Capitale.

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

A toutes fins utiles, nous avons rassemblé pour vous les coordonnées des conseillers en mobilité des différentes communes bruxelloises. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TÉL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/558.08.18	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Auderghem - Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe - St Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	mdecoster@berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles - Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	michel.lievie@etterbeek.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	
Altenloh Frank	Forest - Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles - Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.62	02/412.36.83	mobilite@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse - St Joost	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles - St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek - Scharbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publilink.be
Caes Michel	Uccle - Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort - Watermaal Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert St-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre St-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

*L'agenda de la mobilité*

Vous organisez un évènement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'évènements qui ne sont pas annoncés dans nos colonnes ?

Contactez-nous pour nous permettre d'offrir la meilleure information possible à nos lecteurs.

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
23 au 26/09, Paris	Vélo-city	Vierdaagse fietsconferentie met o.a. de volgende onderwerpen: city-planning, transport, legal and regulatory tools <a href="http://www.velo-city2003.com">http://www.velo-city2003.com</a>
1/10, Londen	European Parking Congress	Driedaags congres met als thema: The City of Tomorrow: mobility & parking <a href="http://www.parking.org.uk">http://www.parking.org.uk</a> — <a href="http://www.parkex.co.uk">http://www.parkex.co.uk</a>
1/10, Brussel	Workshop	Aanpak ongevallenconcentraties op gemeentewegen <a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>
3/10, Brussel	Verkeerskundige Modules	Cursus van vijf dagen en een ééndaagse excursie <a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>
8/10, Strasbourg	Eur. Transport Conference	Driedaagse Conferentie <a href="http://www.aetransport.co.uk">http://www.aetransport.co.uk</a>
9 et 10/10	Tweedaagse excursie praktijkvoorbeelden aanpak doorgaand verkeer	<a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>
16/10	Studiedag Gemeentelijk Verkeersbeleid	Studiedag met als thema: Mobiliteitsplan en wat nu? <a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>

Cette publication est le fruit d'une collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, asbl

N°2003/01 — juin / juni 2003

Directie - Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction - Redactie : Alain Broes, Erik Caelen, Jean-Michel Reniers

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

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

Tél : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

mobility@avcb-vsgb.irisnet.be

http://www.avcb-vsgb.be

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



**Faites circuler !**

### C'est gratuit

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

### C'est écologique

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

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

Rue d'Arlon 53  
Boîte 4  
1040 Bruxelles

Tél: 02/233.31.69  
Fax: 02/280.60.90  
Email: [mobility@avcb-vsgb.irisnet.be](mailto:mobility@avcb-vsgb.irisnet.be)

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Organisation \_\_\_\_\_

Fonction \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Téléphone \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

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

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_