



Le Moniteur de la Mobilité - De Mobiliteitsgids



N° - Nr 2003/02

septembre/ september 2003

Sommaire Inhoudsopgave

La Semaine de la Mobilité en quelques tours de roue ...	1
Parkeercontrole: uitbesteden of zelf doen ?	2
Agenda	3
Stationnement payant : tutelle et compétence en Région de Bruxelles-Capitale	4
Réserver des places pour les personnes handicapées	8
Invoeren van het Beperkt EenrichtingsVerkeer : Moeten of mogen ?	9
Le chiffre du numéro	10
Carnet d'adresses	12
Convention cadre ; un outil indispensable	13
Studiedag parkeerbeleid — Deel 2	13



Outre Quiévrain

Parmi les diverses opérations du pays de naissance d'En ville sans ma voiture, il en est une qui se signale par certaines similarités avec Bruxelles. Depuis octobre 1998 en effet, Bordeaux ferme son hypercentre, agrandi de 20 % pour l'occasion, aux voitures un dimanche par mois. En d'autres termes, si cette opération n'a pas l'ampleur de la bruxelloise, elle a le mérite d'une périodicité plus renforcée. Au rang des réussites, Bordeaux se félicite du caractère festif et populaire d'une manifestation que les habitants se sont appropriés. Par contre, il faut déplorer le manque d'évaluation de fréquentation, le stationnement anarchique autour du périmètre et l'absence de parc relais temporaire de stationnement et enfin... la limitation aux seuls dimanches mensuels. Hors masse salariale, le coût global annuel s'élève à 70.000 euros.

LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ EN QUELQUES TOURS DE ROUE ...

PAR JEAN-MICHEL RENIERS (interview, Cellule mobilité, AVCB) et PHILIPPE DELVAUX (édition, responsable de l'information, AVCB)

Si plus personne n'ignore que chaque année une semaine est réservée à Bruxelles à la mobilité, c'est sans doute parce que celle-ci s'accompagne traditionnellement d'une journée sans voiture... Les politiciens en parlent, les médias en parlent, votre voisin en parle, bref, tout le monde en parle. Et pour cause, on aime ou on n'aime pas mais on est rarement indifférent. Petit retour sur l'opération avec son coordinateur francophone, Philippe Mertens (Inter-Environnement Bruxelles)...

Communication tous azimuts

Une différence de taille avec l'an passé vient du budget 'communication' qui est beaucoup plus élevé que par le passé. On aura une présence plus marquée dans les médias. La campagne de communication a commencé le 2 septembre avec la conférence de presse. On aura également une

distribution de 100 000 journaux de la mobilité, une campagne télévisée nationale (RTBF, RTL, VRT) et locale (Télé-Bruxelles) qui passera dans le courant de ce mois de septembre, un site Internet, un numéro vert, des affiches... Ce sera un moyen de mieux communiquer notamment avec les habitants d'autres régions sur ce qui va se passer à Bruxelles et répondre ainsi aux critiques formulées l'an passé.

Les relations avec les communes se passent très bien. Il y a quatre réunions de préparation avant l'événement et une d'évaluation après. Presque toutes les communes sont représentées à chaque réunion. Le conseiller en mobilité représente une plus-value indéniable. Il sert de point d'entrée,

de contact et de lien avec les autres services de l'administration communale. Les réunions avec les associations sont enthousiasmantes. Elles sont demandeuses d'initiatives de ce genre et le font savoir en développant des projets intéressants et originaux qui ont été repris dans le journal de la mobilité. Les relations avec les commerçants ou leurs fédérations ne sont, elles, pas toujours faciles. Mais il est vrai qu'une journée sans voiture n'est pas forcément bénéfique pour tous les types de commerce. Si pour ceux situés dans les pôles d'activités de la journée, cette dernière offre un surcroît de passages, il est par contre sans doute plus difficile de pouvoir rebondir pour ceux plus éloignés de ces pôles (avec peut-être une clientèle plus âgée qui se déplacerait majoritairement en voiture). Maintenant, il leur est toujours possible d'imaginer des solutions adaptées à leur situation ou à leur public.

Une accessibilité renforcée

La STIB et De Lijn, contrairement à l'an dernier, offriront la gratuité sur le réseau bruxellois le dimanche et les horaires de la STIB sur plus de 70% des lignes seront ceux d'un jour de semaine ! La SNCB ne sera pas en reste puisqu'elle proposera également des tarifs spéciaux. Pour les visiteurs qui devraient tout de même se rendre à Bruxelles en voiture, il y aura la possibilité de se garer gratuitement dans le parking du Heysel qui compte plusieurs milliers de places, avec, à proximité, l'accès au réseau de la STIB.

Une dimension européenne...un exemple bruxellois

C'est assez stimulant de se dire qu'il y a des centaines de villes dans le monde qui veulent faire des choses similaires et que la Région bruxelloise a été en 2002 une espèce de phare grâce à un projet très ambitieux. La Région a été citée en exemple dans de nombreux pays et invitée à parler de son expérience à de nombreux colloques. En ce sens, la dimension européenne est clairement un incitant important et permet à Bruxelles de se mettre en valeur positivement. La Région a dès le début essayé de

ne pas faire de la journée sans voiture un événement isolé. Même si cette année c'est un peu moins le cas, on a toujours essayé de l'intégrer dans une semaine centrée autour de la mobilité, des déplacements ou de thématiques y sont étroitement liées, en donnant la parole aux communes, aux écoles, aux associations et aux habitants.

L'avenir s'exprime dans les sondages

Comme résultat concret des éditions précédentes, on peut pointer l'acceptation globale de ce type de politique. Cela peut encourager les hommes politiques à mettre en œuvre des idées innovantes en matière de mobilité. Les résultats des sondages devraient inciter nos décideurs à mener des politiques encore plus ambitieuses et à plus long terme. La succession des opérations a permis d'amorcer un changement des mentalités auprès du public. C'est un grand pas en avant vers de possibles solutions aux problèmes actuels. Cette journée et cette semaine permettent de rassurer les décideurs dans les politiques qu'ils mènent et le grand public, riverains et commerçants, sur ce que pourrait être la situation future. Ce genre d'opération renforce donc positivement les convictions des uns et des autres sur l'obligation à terme de passer à une mobilité différente.

Et en dehors du dimanche...

On a déjà eu aussi des chiffres très favorables (entre 70 et 80% de personnes favorables ou très favorables) pour un jour de semaine dans d'autres villes européennes. D'ailleurs en 2001, à Bruxelles, on a eu le même genre de réponse alors que c'était samedi. En 2002, en passant à un projet beaucoup plus ambitieux, on nageait en pleine incertitude quant à la réaction du public. Aucune ville n'avait jamais envisagé une zone de confort aussi étendue. On a donc été agréablement surpris par les résultats. En ce qui concerne l'impact sur les différents publics, il est clair qu'il serait intéressant de mener des actions ambitieuses durant la semaine aussi. Le problème est que la journée sans voiture nécessite déjà à elle seule un travail très important dans les communes. Leurs moyens humains ne sont sans doute pas assez importants pour, en plus de la journée sans voiture, préparer des actions d'envergure pendant la semaine. C'est un peu le problème qu'on rencontre cette année. On aura beaucoup d'activités le 21 septembre mais, par exemple, le 22 septembre, journée européenne sans voiture, on a eu du mal à motiver les communes et les associations à déployer d'autres actions. On n'a que quelques projets sous réserve, mais il n'y aura de toute façon aucune zone confort à Bruxelles le 22 septembre. On fait le choix de donner un impact maximal à la journée du 21 septembre, c'est vrai, un peu au détriment du lendemain, qui reste la date retenue au niveau européen. Projet ambitieux en semaine ne rime pas avec fermeture complète de la ville. Par contre, la semaine devrait idéalement permettre la tenue de tests... lesquels, s'ils se révèlent concluants devraient se transformer en mesures pérennes.

To be continued

Comme chaque année, l'opération sera évaluée par les différents services de l'administration, par la STIB (via des comptages, des mesures...), par les communes (évaluation, entre autres, du temps et du personnel consacré à l'opération) et par un sondage d'opinion. Cette évaluation sera complétée par l'évaluation médiatique de l'opération.

Rendez-vous donc dans un prochain numéro pour une première analyse et un premier bilan de la semaine de la mobilité et de la journée sans voiture qui, gageons-le, aura permis de faire évoluer encore un peu plus les mentalités vers une autre mobilité.

Contacts et informations: <http://www.ieb.be/smob> ou <http://www.bralvzw.be/vervoering>

Pour un calendrier complet des activités prévues dans chaque commune, consultez le journal de la semaine de la mobilité.

Vox populi, vox non dei ?

Si les sondages de l'année dernière appuient fortement la reconduction de l'événement, d'autres manières d'appréhender le rapport entre politique de mobilité et soutien populaire existent. Certaines politiques recourent ainsi à des mesures impopulaires au moment de leur mise en œuvre, tablant sur leur acceptation ultérieure. L'exemple le plus frappant est la récente décision de la ville de Londres d'instaurer un péage généralisé et élevé pour circuler dans le centre-ville. Peu à peu se dégagent des instruments pour aider les localités à instaurer des politiques risquées car a priori impopulaires. Ainsi le dernier Prix européen pour le Transport public, organisé par le CCRE, avait-il justement les mesures impopulaires pour thème. Dans la foulée, en juin dernier, le même CCRE organisait conjointement avec le réseau POLIS un workshop au Résidence Palace destiné à conscientiser et à faire accepter de telles mesures par le citoyen.

La documentation de ce colloque, ainsi que la présentation d'expériences menées sur ce thème par diverses villes européennes sont disponibles au CCRE ou sur <http://www.ccre.org> > activité > prix européen du transport public
Voyez aussi <http://www.polis-online.org> et enfin <http://www.eu-tapestry.org>

L'agenda de la mobilité (1) (suite voir p.12)

Vous organisez un événement centré sur la mobilité, tenez une réunion ou un séminaire, ou simplement êtes au courant d'événements 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
19/09, Louvain-La-Neuve	La gestion des déplacements du personnel	9h00 à 14h00, Foyer de l'Aula Magna à LLN, Orga: Cellule mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises : Tél: 010 48 94 08 — www.uwe.be — mobilite@uwe.be
23 au 26/09, Paris	Vélo-city	Le Vélo, outil indispensable pour la reconquête de la ville. 4 jours de séminaire, visites techniques, 150 intervenants, 40 pays,... http://www.velo-city2003.com
Octobre, Paris	Cycle de séminaires	Le stationnement, la signalisation, la sécurité, la concertation..., Orga: Ecole des Ponts et Chaussées, Tél: 0033 (0)1 44 58 27 13 — http://pfe.enpc.fr — rose@enpc.fr

Parkeercontrole: uitbesteden of zelf doen?

DOOR ERWIN DEBRUYNE
(*Erwin Debruyne, stafmedewerker mobiliteit en wegenbeheer van de VVSG*)

Het beheer van en de controle op betalend parkeren is volop in beweging. Ook enkele privéspelers deden hun intrede op de markt. Het zelf blijven doen of uitbesteden? Dat is een vraag die vele lokale overheden bezighoudt. En kiest een gemeente voor uitbesteding, waarop moet ze dan letten in haar contract met de privé-partner?

Parkeertoezicht is een hoeksteen van het parkeerbeleid. Dat is op zijn beurt een belangrijke bouwsteen voor een ruimer mobiliteitsbeleid. Maar parkeertoezicht is ook een financieel verhaal. De dikwijls aanzienlijke inkomsten kunnen opnieuw geïnvesteerd worden in het parkeerbeheer en in het stimuleren van de alternatieve vervoerswijzen.

Toezicht of handhaving is meer dan repressief optreden. Het veronderstelt dat verschillende, elkaar versterkende elementen samengaan: een logisch en doorzichtig parkeerbeleid met een dito reglementering, voldoende en eenduidige communicatie, een goede administratieve ondersteuning voor een vlotte afhandeling van vergunningen, informatievragen, klachten, overtredingen enzovoort. Kernwoorden zijn evenwicht, eenduidigheid en evaluatie. Het toezicht moet evenwichtig zijn: niet te laks maar ook geen heksenjacht. Het moet eenduidig zijn met duidelijke afspraken over gedooftijd, omgekeerde tickets, vrijkaarten enzovoort. Ten slotte is het noodzakelijk het controleniveau te evalueren op basis van objectieve cijfers.

Tweesporenbeleid

Het toezicht kan gebeuren door agenten of hulpagenten, door gemeentelijke parkeerwachters of door parkeerwachters van privé-firma's die daartoe de opdracht kregen van de gemeente. De (hulp)agenten kunnen alle overtredingen vaststellen. Parkeerwachters kunnen enkel de gedepenaliseerde overtredingen vaststellen. Zo is het toezicht op betalend parkeren gedepenaliseerd. Voor het

gebruik van bewonerskaarten en parkeren beperkt in de tijd (blauwe zone) zal dit het geval zijn vanaf 1 november 2003. Foutparkeren is dat niet. Dit houdt het risico van een tweesporenbeleid in: goede controle op betalend parkeren, veel geringere controle op foutparkeren. Dat laatste is nochtans een zwaardere overtreding, want

'Een gemeente kan beter geen forfaitaire concessievergoeding afspreken maar die koppelen aan de reële inkomsten'

het creëert gevaar. Om dit te vermijden kunnen parkeerwachters samen op stap gaan met (hulp)agenten of kunnen parkeerwachters foutparkerers signaleren aan de politie. De vraag is of het aangewezen is voor de gedepenaliseerde parkeerovertredingen hulpagenten in te zetten. De depenalisering kwam er net om politie en parket te ontlasten, en door de opwaardering van de bevoegdheden van de hulpagenten (in de toekomst) zullen dergelijke taken wellicht afgebouwd worden.

Gemeentelijk parkeerbedrijf

Enkele grotere steden hebben het beheer van de parkeervoorzieningen en de controle op het betalend parkeren toegewezen aan een al dan niet autonoom stedelijk parkeerbedrijf (o.a. Gent, Kortrijk, Antwerpen). Voordelen zijn een financiële identiteit en flexibiliteit (eigen budgettaire en algemene boekhouding, minder beperkingen in de gewone uitgaven, inzicht in de kostenposten), verregaande en geïnstitutionaliseerde coördinatie tussen de diverse betrokken stadsdiensten (mobiliteitsdienst, politie, technische dienst...), grotere responsabilisering, vereenvoudiging van de werkprocessen, eenduidige externe en interne communicatie. Een samenwerkingsovereenkomst kan globale afspraken met de stad regelen. Het parkeerbedrijf int bijvoorbeeld de heffing en stort minimaal de netto-inkomsten door aan de stad. De inkomsten

kunnen ook integraal terugvloeien naar het parkeerbedrijf, dat deze kan aanwenden voor haar parkeerbeheer. Het takenpakket van zo'n parkeerbedrijf is veelal:

- beleidsvoorbereidend: met het oog op het globale mobiliteitsbeleid, de parkeerreglementering, de cijfermatig onderbouwde planning, de projectontwikkeling en -uitvoering, administratieve procedures;
- uitvoerend: beheer parkeerinfrastructuur, vergunningenbeheer (uitgifte, opvolging), handhaving (communicatie, toezicht, afhandeling);
- evaluatief.

Voor kleinere steden en gemeenten lijkt een gemeentebedrijf minder aangewezen. Ze kunnen echter wel een intergemeentelijke samenwerking aangaan met omliggende gemeenten.

Toezicht uitbesteden

Als steden of gemeenten en/of de politie van hun zone onvoldoende middelen kunnen inzetten voor parkeerbeheer en -handhaving, kan uitbesteding een oplossing bieden. Dit kan via een overheidsopdracht zoals in Antwerpen of via een concessie van openbare dienst zoals in Oostende, Diest, Lier, Berchem. Naar gelang van de wensen van de uitbestedende gemeente kunnen deze firma's instaan voor controle, ledigen parkeerautomaten, administratieve afhandeling, burgerlijke invordering, parkeerwinkel (informatie, bewoners-



Het toezicht op betalend parkeren is gedepenaliseerd zodat parkeerwachters overtredingen kunnen vaststellen. Voor foutparkeren geldt dat echter niet.

kaarten, vragen- en klachtenbehandeling), periodieke rapportering betalings- en bezettingsgraad, communicatieplan, beleidsadvies enzovoort. Belangrijk is dat de gemeente zelf het parkeerbeleid voldoende stevig in handen houdt. De privé-concessionaris kan vanuit zijn kennis en ervaring wel suggesties overmaken maar de gemeente blijft de regisseur.

Het is essentieel vooraf de rekensom te maken: weeg de kosten (en inkomsten) van de inspanningen van eigen diensten af tegenover die van het uitbesteden. Als er weinig of geen toezicht is, zijn er relatief weinig opbrengsten. Zodra de automobilist beseft dat er ernstig gecontroleerd wordt, kunnen de inkomsten exponentieel stijgen. Het is dan ook belangrijk om als gemeente geen forfaitaire concessievergoeding af te spreken maar die te koppelen aan de reële inkomsten. Ook de kosten voor het opvragen van de persoonsgegevens door de gemeente bij DIV (Directie voor de Inschrijving van de Voertuigen) moeten verrekend worden. Voor een vlotte administratieve afhandeling van de overtredingen moet de privé-onderneming namelijk kunnen beschikken over de nodige identiteitsgegevens op basis van de wens van de privé-beperkingen zelf recht-

Belangrijk is dat de gemeente zelf het parkeerbeleid voldoende stevig in handen houdt.

De wet laat de opening dan niet op deze vraag in elkaar afgewogen wor-

te afhandeling van het parkeertoezicht, anderzijds de privacy. Gezien de algemene tendens naar steeds verder schrijden de privatisering van overheidstaken lijkt enige terughoudendheid en de zorg voor de privacy een terechte bekommernis. Om geen problemen te hebben met de bewijslast nemen de parkeerwachters digitale foto's van de overtreding.

Het contract met een privé-firma kan een wisselende toezichtfrequentie bevatten. Een kustgemeente kan bijvoorbeeld meer toezicht vragen in de toeristisch drukker periode. Een andere gemeente kiest misschien voor een hoog controleniveau in het begin en een iets lager niveau van handhaving nadien. In kleinere gemeenten kan om de zoveel dagen gecontroleerd wordt (uiteraard op wisselende dagen en tijdstippen). Verschillende gemeenten kunnen een gezamenlijke aanbesteding uitschrijven.

Op 19 maart vond over dit onderwerp een symposium plaats (georganiseerd door VVSG, Tradelec en Optical Parking Control). Een verslag van de verschillende toelichtingen op de studiedag vindt u op www.parkeren.be (knop 'sprekers').

Retributie of belasting ?

<i>Retributie:</i>	<i>Belasting:</i>
- parkeren = dienst aan de automobilist	- parkeren = collectieve dienst en/of deel van een ruimer mobiliteitsbeleid
- kan vastgesteld en geïnd worden door een privé-partner	- kan vastgesteld maar niet geïnd worden door privé-partner
- (onevenredig) dure en lange gerechtelijke procedure bij niet-betaling	- bij niet-betaling beschikt de gemeente zelf over een "uitvoerbare titel"

LE STATIONNEMENT PAYANT

Compétence et tutelle en Région de Bruxelles-Capitale

PAR MARINA MULLER (service d'étude, AVCB) et ERIC VANHAM (service d'étude, AVCB)

La particularité de la matière du stationnement tient en ce qu'elle intéresse diverses autorités.

En effet, "stationner" vise un état particulier de la fonction de circuler qui est régie par la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968. Cette loi prévoit que le Roi a le pouvoir d'édicter des **règlements généraux** ayant pour objet la police de la circulation routière (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, communément

appelé "code de la route"). Les gouvernements régionaux doivent être associés à leur élaborations.

En ce qui concerne les situations permanentes ou périodiques, cette loi prévoit également que les communes arrêtent des **règlements complémentaires** relatifs aux voiries situées sur leur territoire, moyennant approbation du Ministre fédéral ayant la circulation routière dans ses attributions. Le Ministre des Travaux publics, le Ministre ayant la circula-

tion routière dans ses attributions, le Ministre de l'Agriculture et le Ministre de la Défense nationale arrêtent des règlements complémentaires relatifs aux voiries dont ils ont la gestion. En cas d'abstention du **Ministre compétent**, les **communes** peuvent prendre des règlements complémentaires, moyennant approbation ultérieure de ce Ministre.

Suite à la loi spéciale du 8 août 1988, les Régions sont devenues compétentes en ce qui concerne les anciennes

routes nationales et leurs dépendances. Le Ministère des Travaux publics est ainsi passé dans le giron du Gouvernement régional.

Le stationnement est donc aussi bien l'affaire du fédéral que du régional ou du communal, les deux premières autorités exerçant un contrôle dont nous détaillerons la subtilité et la complexité dans la deuxième partie de cet article.

A. Compétence en matière de stationnement payant

Règlement-redevance et règlement-taxi (1)

Il convient, dans un premier temps, de rappeler ce qu'est une redevance et ce qui la différencie de l'impôt.

“ On parle de redevance lorsque la somme qui est réclamée par [l'autorité perceptrice] constitue le prix d'un avantage personnel que le contribuable retire d'un service public auquel il a volontairement recouru ”(2),

tandis que l'impôt est *“ un prélèvement pratiqué par voie d'autorité par l'Etat, les Provinces ou les Communes sur les ressources des personnes, qu'elles soient de droit public ou privé, [...] pour être affecté aux services d'utilité publique. ”(3)*

Les redevances (ou rétributions) ne peuvent être perçues par une autorité publique (Etat, régions, communautés, communes) que si une loi (une ordonnance ou un décret) les y autorise expressément.

La loi du 22 février 1965 a ainsi spécialement mandaté les communes à établir des redevances aussi bien sur les voiries communales que régionales.

Si la Région de Bruxelles-Capitale souhaitait percevoir une redevance sur ses voiries, il faudrait qu'une ordonnance en prévoie le principe, quitte à ce que ce soit le gouvernement régional qui en fixe les modalités d'application. Cette ordonnance n'a encore jamais vu le jour.

En revanche, si une des collectivités politiques désire établir un impôt, c'est son assemblée représentative qui devra le décider et en établir les modalités, le montant, etc. Ainsi, seule une décision du conseil communal peut décider d'un impôt communal.(4)

Bien que la distinction entre redevance et taxe soit nette en théorie, elle se trouble lorsqu'on tente de l'appliquer de manière rigide au stationnement payant. L'une et l'autre qualification ont, en effet, été utilisées et défendues par les communes bruxelloises. Dans certaines communes de la Région, des règlements-redevances se sont même mués en règlements-taxes.

La raison de cette mutation tient essentiellement aux facilités de recouvrement de la taxe. En effet, une réclamation d'un particulier contre une redevance doit être vidée devant un tribunal civil avant le versement de celle-ci. Par contre, une taxe doit toujours être acquittée avant toute contestation. Elle se perçoit suite à l'envoi d'une sommation sous forme d'un avertissement extrait de rôle puis d'un commandement à payer par voie d'huissier. La procédure est diligentée par le receveur. Les contestations sont soumises au Collège des bourgmestre et échevins avec possibilité de recours devant le Tribunal de Première Instance puis la Cour d'appel.

Conflits de compétences

La Région et la commune sont toutes deux habilitées à organiser le stationnement payant, la première sur sa voirie, la seconde sur toutes les voiries de son territoire.

En effet, la Région a la compétence d'adopter des règlements complémentaires (police spéciale régionale) sur la voirie dont elle est gestionnaire (article 3 §1^{er} de la loi relative à la police de la circulation routière). L'article 3 §2 de la loi sur la police de la circulation routière confère, quant à lui, un pouvoir supplétif aux communes de faire des règlements complémentaires (police spéciale communale) sur les voiries régionales.

Si la voirie est communale, aucun doute n'est possible sur le fait que le législateur a entendu conférer un monopole aux communes d'édicter des règlements complémentaires. La lecture des articles 2 et 6 de la loi sur la police de la circulation routière est suffisamment claire à ce propos.

Si la voirie est régionale, le pouvoir conféré aux communes est toujours un pouvoir complémentaire mais supplétif, en ce sens que la condition d'intervention de la commune est l'abstention du Ministre compétent d'adopter lui-même un règlement complémentaire.

Soulignons que si deux règlements complémentaires ont été pris respectivement par une commune et par la Région sur une même voirie, le principe de hiérarchie des normes conduit à conclure à la prédominance de la police spéciale exercée au plan supérieur par la Région.

Même un règlement régional complémentaire adopté postérieurement à un règlement communal complémentaire prévaut sur le second ; toutes les dispositions qui le contredisent sont donc implicitement abrogées. La Région pourrait même, si elle le souhaite, abroger explicitement tout ou partie du règlement communal relatif aux voiries dont elle est gestionnaire.

Cette solution n'anéantit en rien la soupape de sécurité posée par l'article 3 §2 de loi relative à la police de la circulation routière : la commune reste toujours compétente, même hors les cas d'urgence, pour prendre des règlements commandés par des circonstances de temps et de lieu, si la Région reste en défaut de le faire.

Notons enfin que le fait pour une autorité régionale d'approuver un règlement complémentaire communal sur une voirie régionale n'emporte pas renonciation d'user ultérieurement de son propre pouvoir réglementaire sur cette voirie.

En revanche, la Région ne pourrait pas approuver un règlement pour ensuite revenir sur sa décision. Il ne serait donc plus possible à la Région de changer son fusil d'épaule en déclarant qu'une disposition viole la loi ou blesse l'intérêt général alors qu'elle l'a approuvée.

Ainsi, l'exercice de la tutelle, sur lequel nous reviendrons plus amplement au point B, et l'exercice d'un pouvoir réglementaire sont deux compétences différentes, l'une n'excluant pas l'autre.

B. Tutelle en matière de stationnement payant

Pour la clarté de l'article, quelques précisions terminologiques s'imposent.

Ainsi, traditionnellement la doctrine distingue tutelle (contrôle du respect de la loi, sauvegarde de l'intérêt général ou contrôle d'opportunité) générale et tutelle spéciale. La tutelle **générale** concerne la nécessité ou non de suspendre ou d'annuler un règlement, tandis que la tutelle **spéciale** consiste à donner une autorisation, un avis ou son approbation avant qu'une disposition ne soit définitivement prise.

L'article 7 de la loi spéciale de réformes institutionnelles a, quant à lui, introduit deux nouvelles notions : la tutelle ordinaire et la tutelle spécifique. La tutelle administrative **ordinaire** concerne toute forme de tutelle instituée par la loi communale, la loi sur les agglomérations et fédérations de communes, puis l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale. La tutelle administrative **spécifique** concerne toute autre forme de tutelle instituée par un autre texte que ceux précédemment cités (comme la loi sur la police de la circulation routière, par exemple).

Lorsqu'une commune adopte un **règlement complémentaire relatif à la circulation routière** et qu'elle y définit les zones de stationnement payant, elle adoptera également un **règlement-redevance** indiquant les tarifs appliqués. Il nous appartient donc d'envisager systématiquement les règles de tutelle applicables à ces deux types de règlements.

La tutelle sur les règlements de police de la circulation routière

En matière de circulation routière, il convient, d'une part, de se référer à l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale (tutelle ordinaire) et, d'autre part, à la loi sur la police de la circulation routière (tutelle spécifique).

La tutelle ordinaire revient au Ministre ayant la tutelle sur les communes (Ministre chargé des Pouvoirs locaux) dans ses attributions, qui vérifiera la conformité des règlements complémentaires à tous les principes et réglementations autres que ceux ayant trait à la circulation routière.(5)

En matière de tutelle spécifique, l'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière stipule que tout règlement complémentaire relatif aux **voies publiques**

situées sur le territoire de la commune est soumis à l'approbation du Ministre fédéral ayant la circulation dans ses attributions.

Si la voirie est régionale, le règlement complémentaire peut être établi par le Ministre régional compétent (suite à la régionalisation de la voirie d'Etat) ou par la commune moyennant approbation de ce Ministre (articles 2 et 3 §1^{er} de la loi sur la police de la circulation routière).

On notera qu'en cas de règlement complémentaire d'une commune concernant à la fois une voirie régionale et communale, chaque autorité exercera sa tutelle pour la partie qui l'intéresse.



S'agissant des modalités d'exercice de la tutelle spécifique, la loi relative à la police de la circulation routière ne précise rien et c'est donc la jurisprudence qui sert de guide. D'après les renseignements reçus du Service public fédéral Mobilité et Transports, les communes transmettent traditionnellement la délibération de leur conseil communal approuvant le règlement, ac-

compagnée dudit règlement intégral et des annexes éventuelles.

En matière de tutelle générale, l'ordonnance du 14 mai 1998 comporte un chapitre II consacré à " l'information de l'autorité de tutelle ". Aux termes de l'article 6 de ce chapitre II, l'ordonnance impose aux communes de transmettre dans leur intégralité les actes soumis à une tutelle d'approbation.

En ce qui concerne les autres actes soumis à une tutelle générale, il convient d'envisager deux possibilités :

- soit le Gouvernement ne les vise pas dans son arrêté d'application de l'ordonnance ; dans ce cas, les communes seront simplement tenues de transmettre à l'autorité de tutelle la liste des actes accompagnés d'un bref exposé (article 7 de l'ordonnance précitée) ;
- soit le Gouvernement définit un autre mode de transmission dans son arrêté et les communes devront le respecter.

S'agissant de cette seconde possibilité, l'article 1^{er} de l'arrêté du 16.07.1998 (6) du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale " relatif à la transmission au Gouvernement des actes des autorités communales en vue de l'exercice de la tutelle administrative " énumère les actes qui doivent être intégralement transmis au Ministre chargé des Pouvoirs locaux.

Parmi ces actes, on relèvera que le point 3° dudit article vise “ les règlements communaux, y compris les règlements de police, les règlements-taxes et les règlements-redevances ”. Ainsi, tout règlement de police doit être intégralement transmis au Ministre chargé des Pouvoirs locaux.

On précisera que l'article 3 impose que les actes soient transmis en deux exemplaires et soient accompagnés de toutes les pièces nécessaires au contrôle de leur conformité à la loi et à l'intérêt général ; de plus, les actes qui de par la loi doivent être rédigés dans les deux langues seront également transmis dans les deux langues.

La tutelle sur les règlements-redevances

Aucune tutelle spécifique ne semble avoir été organisée pour les règlements-redevances établissant des redevances de stationnement. Le régime de tutelle **ordinaire** (celui défini par l'ordonnance du 14 mai 1998 “ organisant la tutelle administrative sur les communes ”) trouve dès lors application.

L'article 13 de l'ordonnance précitée énumère les actes des communes soumis à une tutelle d'approbation de la Région. Le règlement-redevance n'étant pas repris dans cette énumération limitative, il faut en conclure qu'il est soumis à la **tutelle générale** de la Région.

Concernant la transmission de l'information, les articles 1^{er}, 3^o et 3 de l'arrêté de 16 juillet 1998 “ relatif à la transmission au Gouvernement des actes des autorités communales en vue de l'exercice de la tutelle administrative ” imposent à la commune de transmettre intégralement et en deux exemplaires tout règlement-redevance.

En outre, tout acte qui, de par la loi, doit être rédigé dans les deux langues, est transmis dans les deux langues (ce qui nous paraît être le cas d'un règlement-redevance).

En conclusion, que la commune taxe (à la suite d'une décision de son conseil) ou perçoive une redevance (en vertu de la loi du 22 février 1965 qui la mandate spécialement), elle a la compétence d'établir des règlements complémentaires en matière de circulation routière, à titre principal, sur ses voiries et, à titre supplétif, sur les voiries régionales traversant son territoire.

Dans le domaine de la circulation routière, deux types de tutelle coexistent : ordinaire (de suspension et d'annulation) et spécifique.

Ainsi, si la voirie est régionale, un règlement complémentaire peut être établi par le Ministre régional compétent en matière de travaux publics ou par la commune moyennant approbation de ce Ministre. Si la voirie est communale, un règlement complémentaire peut être établi par la commune moyennant approbation du Ministre fédéral ayant la circulation routière dans ses attributions.

Dans les deux cas, la tutelle générale du Ministre ayant les Pouvoirs locaux dans ses attributions n'est pas exclue. Il en va ainsi pour les règlements-redevances.

(1) A ce sujet, voyez V. RAMELOT ; Prélèvement pour stationner sur la voie publique – Taxe ou redevance ; in *Trait d'Union* 2001-1, pp. 15-17 ;

(2) A. TIBERGHIE, *Manuel de droit fiscal*, Kluwer, 1996, p. 981 ;

(3) Cass., 30 novembre 1950, cité par M. MORIS, “ Quand une redevance a la nature d'un impôt ”, observations sous Liège, 17/02/95, in *J.L.M.B.*, 1996, p. 639 ;

(4) De même, seule la loi fédérale peut prévoir un impôt au profit de l'Etat, seul le décret communal ou régional peut prévoir un impôt au profit de la communauté ou de la région ;

(5) C.E., section de législation, avis A 35.564/VI-9-1029 ;

(6) Pour information, la modification récente apportée à cet arrêté par l'arrêté du 19 novembre 1999 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ne concerne que les actes relatifs au personnel enseignant et n'intéresse donc pas la présente problématique.

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

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

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



Réserver des places pour les personnes handicapées

PAR ERIK CAELEN (cellule mobilité, AVCB)

Une nouvelle circulaire ministérielle, parue dans le Moniteur Belge du 25 avril 2003, modifie quelque peu la circulaire ministérielle du 3 avril 2001 (M.B. 05.05.2001) relative à la réservation d'emplacements de stationnement pour les personnes handicapées. Afin de faciliter la tâche des gestionnaires de voiries, nous avons repris ci-dessous les principales recommandations émanant des deux circulaires évoquées ci-dessus.

Tout d'abord, il y a lieu de distinguer les réservations de stationnement sur une voie publique des réservations dans les lieux publics. Nous n'aborderons ici que la réservation d'emplacements sur la voie publique.

I. Conditions liées à la réservation.

a) La réservation peut se faire d'une manière générale :

- Pour les parkings dans lesquels de nombreux emplacements sont disponibles, la norme "3 places réservées sur 50" est recommandée;
- Près de bâtiments accessibles au public, dans lesquels des handicapés se rendent quotidiennement ou très régulièrement (p.ex. bureaux de consultation, institutions de soins pour handicapés, associations d'handicapés, ...) et pour autant que ces bâtiments ne disposent pas d'un parking privé.
- Il n'est pas prévu de réservation pour les établissements accessibles au public fréquentés de manière occasionnelle par les personnes handicapées (p.ex. ; postes, gare) à moins que des dispositions particulières aient été prises pour leur en assurer une accessibilité réelle et pour autant que le bâtiment ne comporte pas de parking privé
- Ces emplacements doivent idéalement se situer le plus près possible de l'entrée desdits bâtiments et établissements et, si tel n'est pas le cas, à une distance maximale de 50 m de celle-ci sauf impossibilité matérielle.

b) La réservation peut s'effectuer à proximité de l'habitation ou du lieu de travail:

- L'habitation ou le lieu de travail ne dispose ni d'un garage, ni d'un parking privé garantissant une bonne accessibilité;
- Le demandeur dispose d'un véhicule ou est transporté par une personne qui habite chez lui.
- La possession de la carte spéciale de stationnement est indispensable.

II. Conditions relatives à la matérialisation des emplacements

Il va de soi que des emplacements ne peuvent être réservés là où le stationnement est interdit ni là où ils compro-

mettraient la sécurité de circulation.

En outre, l'application du stationnement alterné ne rend pas possible de telles réservations. Le gestionnaire de voiries peut toutefois revoir les mesures de stationnement en vigueur et notamment celles relatives au stationnement alterné.

Les emplacements réservés ne sont pas individualisés et sont dès lors toujours accessibles à toutes les personnes handicapées titulaires de la carte spéciale de stationnement.

NB : la circulaire ne contient que des recommandations et pas d'obligations pour les gestionnaires de voiries. Ainsi, les villes d'Anvers et de Charleroi, et plus près de chez nous, la commune de Saint-Josse-ten-Noode, ont adopté un règlement plus restrictif, se basant sur l'ancienne circulaire de 1978. En effet, l'ancienne circulaire stipulait que seuls les handicapés éprouvant de sérieuses difficultés pour se déplacer pouvaient bénéficier d'un emplacement devant leur domicile ou leur lieu de travail. Ces difficultés pouvaient être causées par un handicap lourd aux membres inférieurs (p.ex. utilisation de béquilles, d'une chaise roulante, ...) ou par un handicap général de minimum 80 % gênant sérieusement la mobilité de la personne (p.ex. maladie grave du cœur ou des poumons).

Pour rappel, ces mesures doivent faire l'objet d'un règlement complémentaire arrêté par le conseil communal.

La réservation d'emplacements pour personnes handicapées s'effectue à l'aide de signaux routiers du type E9 comportant le sigle bleu représentant une personne handicapée en chaise roulante ou complété par un panneau additionnel avec ledit sigle ou portant la mention "personnes handicapées".



E9a



Si ces signaux sont placés le long d'une chaussée, chacun d'eux doit être complété par un panneau blanc à flèche noire.

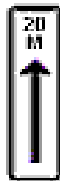


Début de la réglementation Fin de la réglementation

En principe, ce panneau est fixé au-dessous du signal correspondant et, le cas échéant, au-dessous du panneau additionnel à fond bleu qui complète ce signal. Il peut

cependant être fixé à côté des signaux placés en porte-à-faux.

Lorsqu'il s'agit d'une réservation ne dépassant pas les 30 m, l'usage du panneau ci-dessous s'impose.



Lorsque la réservation concerne un parking, les signaux E9a à E9d ne doivent pas être complétés par le panneau blanc à flèche noire; ils sont placés aux endroits les plus appropriés et, le cas échéant, dos à dos.

Par ailleurs, il est souhaitable d'indiquer au sol la délimitation exacte du ou des emplacement(s) réservé(s) (par le marquage d'un cadre de couleur blanche) sauf si elle devait prêter à confusion. Lorsque l'emplacement est réservé sur des parkings ou en voirie perpendiculairement ou en oblique par rapport à l'axe de la chaussée, il y a lieu de recourir à une largeur supérieure à celle couramment retenue afin de faciliter, pour la personne handicapée l'entrée et la sortie du véhicule (par exemple 3,5 m au lieu de 2,20 m).

Outre les dispositions légales, il est recommandé de répéter au sol en couleur blanche le sigle international des personnes handicapées, sigle figurant sur la signalisation verticale. De plus, pour les emplacements réservés de manière générale, en fonction des possibilités (c-à-d les emplacements non situés à proximité d'un immeuble occupé par une personne handicapée), il est recommandé, en complément du sigle peint au sol :

- soit de recourir à un revêtement d'une couleur différente de celle des autres emplacement(s). Dans un souci d'uniformité, la couleur bleue sera utilisée. Il faut veiller toutefois à ce que le revêtement ainsi traité ne soit pas ou ne devienne pas glissant ;
- soit, en cas de nécessité, de se limiter à tracer parallèlement à la délimitation de l'emplacement en couleur blanche et de manière contiguë un cadre de couleur bleue de 10 à 15 cm de largeur.

Enfin, lorsque la personne handicapée se fait véhiculer fréquemment par une personne n'habitant pas son domicile, il est possible d'envisager une interdiction de stationnement (ligne jaune discontinue ou signal routier E1) à hauteur de la maison de la personne handicapée pour lui permettre un embarquement ou un débarquement plus aisé.

Info : mobility@avcb-vsgeb.irisnet.be — www.anlh.be (Association Nationale pour le Logement des personnes Handicapées)

NB : En général, il est déconseillé d'instaurer ou de maintenir le stationnement alterné par quinzaine. En effet, outre le stationnement réservé pour les personnes handicapées, ce type de mesure compromet également tout aménagement destiné pour les cyclistes.

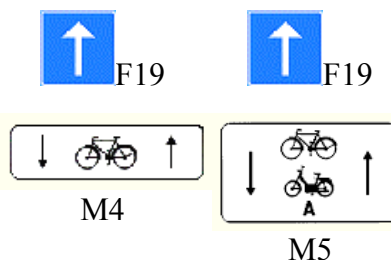
Invoeren van het Beperkt Eenrichtings-Verkeer (BEV) : Moeten of mogen ?

DOOR ERIK CAELEN
(Mobiliteitscel, VSGB)

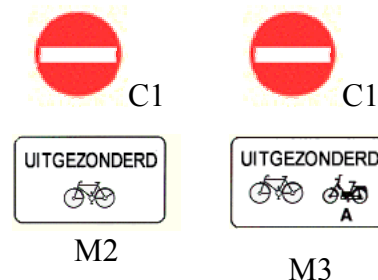
Het promoten van alternatieve vervoersmiddelen, waaronder het fietsgebruik, is een doelstelling die inherent is aan elk volwaardig mobiliteitsbeleid. Een van de maatregelen om deze doelstelling in de praktijk om te zetten is het realiseren van een fietsvriendelijke weginfrastructuur. Het invoeren van een BEV is daar een goed voorbeeld van.

Reeds in 1991 werd een eerste stap gezet door de introductie van nieuwe verkeersborden in het Verkeersregle-

ment. Sinds 1 januari 1991 kan de wegbeheerder dus éénrichtingsstraten openstellen voor fietsers en bromfietzers klasse A (de zogenaamde "trage" bromfietzen), enkel en eenvoudig door het plaatsen van de onderborden M4 of M5 onder het moederbord F19 (éénrichtingsverkeer)



en de onderborden M2 of M3 onder het moederbord C1 (verboden richting voor iedere bestuurder).



Ondanks deze reglementering werd vastgesteld dat het BEV nog niet op grote schaal werd toegepast. Zoals reeds hierboven aangehaald betreft het nochtans een maatregel die vrij eenvoudig kan ingevoerd worden, mits de wil aanwezig is om aan fietsers de ruimte te geven die ze verdie-

nen. Daarom moedigde de toenmalige Staatssecretaris voor de Veiligheid Jan Peeters, in zijn ministerieel rondschrijven van 30 oktober 1998 (BS 13 november 1998), de gemeenten aan om systematisch alle straten waar een éénrichtingsverkeer is ingesteld, open te stellen voor de fietsers wanneer de vrije ruimte op de rijbaan minstens drie meter bedraagt.

Blijkbaar hebben de gemeentebesturen nogal wat angst dat hun verantwoordelijkheid, in geval van een ongeval, in het gedrang komt, want sinds 1998 is er niet veel aan de situatie veranderd. Dit gegeven deed dan ook de Minister van Mobiliteit en Vervoer beslissen dat een dwingende regelgeving noodzakelijk was.

Eind vorig jaar werd dus het "Verkeersreglement" en de "Code van de Wegbeheerder" gewijzigd. Enerzijds wordt nu in het Verkeersreglement bepaald dat de onderborden M2 tot M5 respectievelijk de borden C1 en F19 aanvullen, behoudens plaatselijke omstandigheden. Anderzijds legt de Code van de wegbeheerder aan de wegbeheerders

de verplichting op om de borden C1 aan te vullen door de onderborden M2 of M3 wanneer deze geplaatst worden op de openbare wegen waar de maximale toegestane snelheid lager is dan of gelijk is aan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte ten minste 3 meter is, behalve indien veiligheidsredenen er zich tegen verzetten. Wanneer op dit type wegen de beschikbare rijbaanbreedte minder dan 3 meter is, dat mogen de wegbeheerders deze eenrichtingsstraten openstellen voor fietsers, maar ze zijn er niet toe verplicht. Ook als de maximale toegestane snelheid hoger dan

Van het Gewestelijk front, goed nieuws. Wij vernemen zopas dat het uitvoeringsbesluit dat de subsidiëring regelt voor de gemeenten die 70 % van hun éénrichtingsstraten openstelt voor de fietsers, voor advies ligt bij de Raad van State (zie De mobiliteitsgids nr. 2003/1, blz. 3). Ter herinnering: het betreft een ordonnantie die een forfaitair bedrag toekent in functie van de oppervlakte van de gemeente voor infrastructuurwerken, alsmede een bijkomend bedrag dat de kosten van de signalisatie dekt.

50 km per uur is, dan mogen op dit type wegen een BEV worden ingesteld, maar ook hier is er geen verplichting.

Dit komt er eigenlijk op neer dat de reglementering volledig wordt omgedraaid. Daar waar vroeger het BEV eerder een uitzonderingsmaatregel was, is zij nu de regel, en moet de

wegbeheerder zich verantwoorden waarom hij geen BEV invoert. Dit betekent ook dat de wegbeheerder die zich op de veiligheidsredenen beroept dan ook objectief moet aantonen om welke veiligheidsproblemen het hier gaat.

Om de wegbeheerders te helpen om door het bos de bomen te zien, zal het BIVV eerstdaags een brochure over dit thema publiceren.

De verplichting om de eenrichtingsstraten open te stellen voor fietsers gaat in op 1 juli 2004. Wij vestigen dus de aandacht van de gemeentebesturen op het feit dat zij op de begroting van volgend jaar de nodige budgetten zullen moeten voorzien om in deze uitgave te kunnen voorzien.

Info: www.ibsr.be / www.bivv.be

pjbertrand@mrbc.irisnet.be

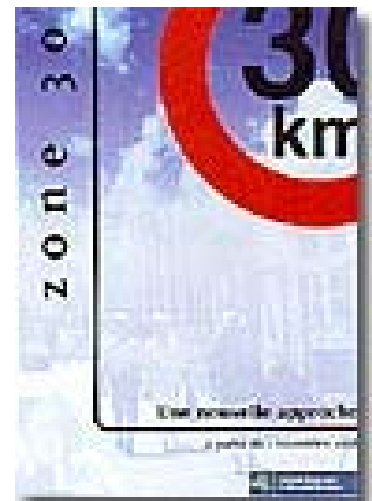
mobility@avcb-vsbg.irisnet.be

01234567890 - Le chiffre du numéro - 0987654321

LE STATIONNEMENT PAYANT EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

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

In dit nummer gaan we na welke gemeenten een mobiliteitscontract hebben afgesloten, welke gemeenten reeds in het bezit zijn van een richtplan zone 30 en tot slot, welke gemeenten subsidies voor het invoeren van fietsbrigades hebben aangevraagd. De onderstaande tabel geeft de Brusselse gemeenten weer, het jaar waarin de subsidie werd goedgekeurd en de toegekende bedragen in euro.



<i>Communes</i> <i>Gemeenten</i>	<i>Contrat de mobilité : année et montant (€)</i>		<i>Plan directeur zone 30 : année et montant (€)</i>		<i>Brigades cyclistes : année et montant (€)</i>	
	<i>Mobiliteitscontract : jaar en bedrag (€)</i>		<i>Richtplan zone 30 : jaar en bedrag (€)</i>		<i>Fietsbrigades: jaar en bedrag (€)</i>	
Schaerbeek/Schaarbeek	2001	23.507,10	2001	50.570,28	2001	
Schaerbeek/Schaarbeek	2002		2002		2002	14.900,00
Uccle/Ukkel	2001	18.715,22	2001		2001	
Uccle/Ukkel	2002	15.430,38	2002		2002	
Auderghem/Oudergem	2001	12.537,22	2001		2001	
Auderghem/Oudergem	2002	13.978,84	2002	15.258,46	2002	14.900,00
Saint-Josse-ten-Noode	2001	23.073,56	2001		2001	
Sint-Joost-ten-Node	2002	23.589,29	2002		2002	
Etterbeek	2001	58.558,62	2001		2001	
Etterbeek	2002	26.462,52	2002	15.120,00	2002	
Ixelles/Elsene	2001	88.107,46	2001	41.748,76	2001	
Ixelles/Elsene	2002	89.789,55	2002		2002	19.900,00
Molenbeek	2001		2001		2001	
Molenbeek	2002	16.085,74	2002	39.136,98	2002	14.900,00
Berchem	2001		2001		2001	
Berchem	2002		2002	13.893,68	2002	
Evere	2001		2001		2001	
Evere	2002		2002	17.048,76	2002	14.900,00
Woluwe-St-Lambert	2001		2001		2001	
St-Lambrechts-Woluwe	2002		2002	25.496,55	2002	
Anderlecht	2001		2001		2001	
Anderlecht	2002		2002	32.440,60	2002	
Saint-Gilles	2001		2001		2001	
Sint-Gillis	2002		2002	30.221,49	2002	
Jette	2001		2001		2001	
Jette	2002		2002	20.847,65	2002	
Ganshoren	2001		2001		2001	
Ganshoren	2002		2002	13.459,53	2002	
Watermael-Boitsfort	2001		2001		2001	
Watermaal-Bosvoorde	2002		2002	14.440,26	2002	
Forest/Vorst	2001		2001		2001	
Forest/Vorst	2002		2002	20.847,84	2002	
Koekelberg	2001		2001		2001	
Koekelberg	2002		2002	14.102,55	2002	

Source : Questions et Réponses - Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale – 15/4/2003 (n° 39)

*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	mdecoaster@berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles - Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	michel.lievie@etterbeek.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	
Altenloh Frank	Forest - Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Ixelles - Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse - St Joost	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles - St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek - Schaarbeek	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 (2)

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
1/10, Londen	European Parking Congress	Driedaags congres met als thema: The City of Tomorrow: mobility & parking http://www.parking.org.uk — http://www.parkex.co.uk
1/10, Brussel	Workshop	Aanpak ongevallenconcentraties op gemeentewegen http://www.verkeerskunde.be (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)
3/10, Brussel	Verkeerskundige Modules	Cursus van vijf dagen en een ééndaagse excursie http://www.verkeerskunde.be (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)
8/10, Strasbourg	Eur. Transport Conference	Driedaagse Conferentie http://www.aetransport.co.uk
9 en 10/10	Tweedaagse excursie praktijkvoorbeelden aanpak doorgaand verkeer	http://www.verkeerskunde.be (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)
16/10	Studiedag Gemeentelijk Verkeersbeleid	Studiedag met als thema: Mobiliteitsplan en wat nu? http://www.verkeerskunde.be (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)
6/11 au 8/11, Liège	Conférence européenne sur les voies vertes urbaines	Palais des Congrès, infos et inscription : Fax 081 22 90 02 — info@aevv-egwa.org

CONVENTION CADRE DE MOBILITE: UN OUTIL INDISPENSABLE

PAR PIERRE-JEAN BERTRAND (Politique des Déplacements, AED)

La mobilité est un défi de plus en plus complexe surtout au moment où pour toute une série de contraintes législatives sur l'environnement, il faut passer à tous les niveaux du quantitatif au qualitatif.

La diminution du bruit, une meilleure qualité de l'air, une plus grande sécurité objective et subjective, un meilleur confort des aménagements publics, ne permettent plus de mener au niveau communal des politiques compartimentées à un paramètre et sans concertation entre les différents acteurs de la mobilité.

Partir d'un plan communal de mobilité (PCM) à long terme est la seule manière de pouvoir relever ces défis.

La convention cadre est cet outil qui met autour de la même table, pour une durée de 5 ans minimum, tous les acteurs de la mobilité et qui facilite un travail en commun en tenant compte des défis communaux mais aussi des contraintes régionales. Les actions à déployer pour mettre en oeuvre le plan communal de mobilité trouveront à se concrétiser dans des avenants établis sur mesure avec les partenaires de la convention cadre concernés, dans un délai et selon des arrangements financiers convenus de commun accord et au préalable.

Le caractère contractuel de cette démarche donne l'occasion à la Région d'adapter sa collaboration aux particula-

rités de chaque commune et à son rythme propre tout en assurant la coordination indispensable.

Dans cette démarche, le conseiller en mobilité et le service communal de mobilité sont deux atouts indispensables pour assurer un lien direct et des collaborations fructueuses avec la Direction de la Politique des déplacements qui met au point toute une série d'outils précieux pour dynamiser des actions en faveur d'une mobilité compatible avec un développement durable.

Comme en Flandre, après quelques années, ces conventions et plans communaux seront repris dans une ordonnance sur la mobilité pour leur donner force juridique et renforcer ainsi leur efficacité.

Pour prendre un exemple: si le PCM prévoit la mise en place de la spécialisation des voiries, cela ne peut se faire qu'en parfaite collaboration avec la Région. Un avenant à la convention cadre peut très bien déterminer comment cela se fera concrètement sur telle ou telle voirie régionale de la commune et quand et comment la commune mettra en oeuvre en parallèle sa politique "zone 30km/h" sur ses voiries locales.

Infos : Pour obtenir les textes type de la convention cadre ou toute autre information, vous pouvez contacter la Direction de la Politique des Déplacements

(pjbertrand@mrbc.irisnet.be ou tél : 02/204.19.21).

STUDIEDAG PARKEERBELEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (Deel 2)

In de Mobiliteitsgids 2003/01 van juni 2003 gaven we een eerste verslag van de studiedag over de mogelijke structuren van parkeerbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die door onze vereniging, samen met het Kabinet van Staatssecretaris Robert DELATHOUWER, op 17 december 2001 werd georganiseerd.

In dit nummer geven we de referaten weer van het tweede deel van de voormiddag, de praktijkvoorbeelden Etterbeek, en Lier. In een volgend nummer zullen de besluiten van de parallele workshops worden medegedeeld alsook de eindconclusies door de Staatssecretaris DELATHOUWER, Minister CHABERT en de toenmalige Minister-President F.-X. de DONNEA.

Herinrichting van een gemeentelijke dienst

DOOR V. DE WOLF
(Burgemeester, Etterbeek)

1. Inleiding.

De gemeenteraad van Etterbeek heeft op 7 mei 2001 een nieuw plan goedgekeurd betreffende het betalend parkeren. Het betalend parkeren maakt deel uit van het dossier "verkeer - mobiliteit" dat het belangrijkste dossier is voor deze legislatuur. Het beheer van het betalend parkeren reikt slechts weinig tastbare hulp aan in verband met de vloedigheid van het verkeer. Etterbeek, een gemeente binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

telt 40.000 inwoners, beslaat een oppervlakte van 314 ha en heeft een wegennet van 52,8 km.

2. Wat was de situatie voor 12 september 2001?

Voor het in voege treden van het nieuw reglement waren er 600 plaatsen, verdeeld over 6 wijken, waar het parkeren betalend was. Deze plaatsen werden beheerd door 19 automaten en 267 parkeermeters. Tevens bestonden er drie blauwe zones waar eveneens de bewonerskaart van toepassing was. Deze kaart kostte 1.000 BEF per jaar (24,79 €).

3. Volgens welke bepalingen?

Het beheer was toevertrouwd aan de dienst Ontvangkantoor, die dus ook zorgde voor het ophalen van het geld uit de toestellen. Het toezicht werd uitgevoerd door hulpagenten van politie. De bedragen die toegepast werden waren 20 BEF per uur (0,50 €) en 250 BEF (6,20 €) voor de retributie (bi-tarif).

Het jaarlijks ontvangst was 3 miljoen BEF (74.368,06 €) in 1999 en iets minder dan 2 miljoen BEF (49.578,71 €) in 2000.

Pour plus de détails concernant ce colloque : www.avcb-vsgb.be

4. Wat werd er beslist op 7 mei 2001?

Op die dag werd beslist om te investeren in de aankoop van 150 parkeerautomaten, voor 3.000-tal plaatsen, die elk verbonden zijn door een modem met een centraal geïnformatiseerd systeem, en gevoed door zonnepanelen. Er werd ook beslist om het geheel van het systeem te beheren in de schoot van het gemeentebestuur.

5. Welke middelen worden er ingezet?

De controle dat voordien werd uitgevoerd door de politie is vervangen door een nieuw kader van het gemeentepersoneel bestaande uit 11 personen:

- 1 verantwoordelijke;
- 2 niveau C voor de administratie;
- 8 stewards (niveau D) die voortdurend op het terrein zijn. Zij dragen een speciale vest en verplaatsen zich per fiets.

6. Wat gebeurt er in de praktijk?

Er werden tien jongeren aangeworven die elk een technische en psychologische opleiding kregen. Zij werden uitgerust met een hemelblauwe vest (geen uniform). Er wordt voorrang gegeven aan de communicatie en de relatie met de bevolking eerder dan aan de repressie.

Acht stewards zijn 6 dagen van de 7 op het terrein. Deze stewards zijn uitgerust met een palmtop-PC (de bewoner moet worden geïdentificeerd), een GSM (contact met politie) en een digitaal fotoapparaat (fotograferen van de inbreuken).

Deze stewards worden terzijde gestaan door twee administratieven op het bureau, enerzijds voor het opvolgen van de betalingen (identificeren van de overtreders via de politie/DIV) en de briefwisseling, en anderzijds voor het afleveren van de "kaart voor bewoners" (nvdr: niet verwarren met de bewonerskaart) en de abonnementen.

Het retributie-reglement werd vervangen door een belasting, wat als voordeel heeft dat bij niet betaling er geen dagvaardingen voor een vrede-

rechter moet gebeuren. De gemeentelovontvanger is immers bevoegd om rechtstreeks te vervolgen wanneer het om een belasting gaat, wat hem ook in staat stelt om de kosten te dekken inherent aan de vervolging (aanmaning, gerechtsdeurwaarder enz.)

Het financieel beheer wordt geregeld "buiten budget" in de vorm van een exploitatierekening die de kosten en de baten van gans het departement opneemt (jaarlijkse vooruitzichten: totale kost +/- 45 miljoen (BEF) (1.115.520,90 €) voor een totaal aan inkomsten van 55 miljoen (BEF)

“ De drie doelstellingen zijn:

- Verminderen van het langparkeren
- Een rotatie van de voertuigen bewerkstelligen in de handelskernen (rode zones)
- Het bevoordelen van de bewoners (kaart van bewoner is gratis) “

(1.363.414,40 €), rekening houdend met de afflossing voor de bouw van twee ondergrondse parkings).

De winsten zullen geïnvesteerd worden in mobiliteitsprojecten en projecten gebonden aan het parkeerbeleid.

Een begeleidingscomité, samengesteld uit deskundigen en leden van de Schepenraad, zullen waken over de uitvoering van de voorziene doelstellingen en zal kunnen beslissen over de plaats waar parkeerautomaten zullen worden geplaatst in functie van de gegevens geleverd door het informaticasysteem. De resultaten en de statistische gegevens zullen jaarlijks worden voorgelegd aan de Bijzondere commissie van de gemeenteraad, die samengesteld is door vertegenwoordigers van de oppositie en de meerderheid.

7. Volgens welke principes?

1. Er worden "Rode Zones" gecreëerd in de handelscentra waar de rotatie van de voertuigen primeert: maximum 2 uur aan een progressief tarief (40 BEF (0,99 €) voor het eerste uur, 60 BEF (1,49 €) voor het volgende).

Iedereen betaalt en er is een maximum aan controle. Het betreft een 30-tal parkeerautomaten op een totaal van 150.

De doelstelling: rotatie in het belang van de handelaars en de klanten.

2. Er zijn eveneens "Groene Zones" voorzien: omheen de rode zones, in vervanging van de blauwe zone's waar de bewonerskaart van toepassing was en in nieuwe wijken.

De doelstelling is om het aantal langparkeerders te verminderen en om de bewoners te bevoordelen.

8. Welke zijn de modaliteiten?

In de groene zones wordt een tarief van 40 BEF (0,99 €) per uur ingevoerd. De maximale parkeertijd bedraagt 4.30 uur. Er kan worden gebruik gemaakt van forfaits voor maandabonnementen (1.000 BEF—24,79 €). Een driemaandelijks, halfjaarlijkse of jaarlijkse (10.000 BEF—247,89 €) formule is ook mogelijk. De bewoners kunnen gratis parkeren in deze zone's.

9. Inwerkingtreding.

De rode zones zijn operationeel sinds 12 september 2001 (inkomsten op twee maanden tijd: 6,2 miljoen BEF (153693,99 €) voor 30 parkeerautomaten op 150).

De groene zones zijn operationeel sinds 3 december (er werd geen belasting geïnd tot de maand januari, er was enkel toezicht door de stewards die een verwittiging achterlieten achter de ruitenwisser).

10. Hoe de parkeerautomaten bevoorraden?

Er kan worden betaald met euro's, met de protonkaart (het bedrag wordt rechtstreeks overgeheveld via Banksys op de rekening van de gemeente), met een abonnementskaart die bij het gemeentebestuur kan worden aangekocht (maandelijks, driemaandelijks, halfjaarlijks, jaarlijks) en tenslotte, met de kaart van bewoner (het toestel levert dan een gratis ticket die de nummerplaat van het voertuig vermeld).

11. En als de automaat niet wordt bevoorrad?

In overeenstemming met artikel 2 van het belastingsreglement wordt verondersteld dat de bestuurder die de automaat niet heeft bevoorrad, gekozen heeft voor tarief 1, waarvan het bedrag vastgesteld werd op 500 BEF (12,39 €).

De steward plaatst een parkingticket

achter de ruitenwisser, samen met een overschrijving (te betalen binnen de 5 dagen).

12. Samenvatting van de toepassingen.

- Het betalen parkeren is van toepassing van 9 uur tot 18 uur.
- Er wordt een verschillend tarief toegepast naargelang het een rode zone of een groene zone betreft.
- De blauwe zones en de bewonerskaart zijn afgeschaft.
- Een "kaart van bewoner" (chipkaart dat in de automaten moet worden gestoken om een ticket te bekomen met vermelding van de nummerplaat).
- Er is een permanente toezicht door de stewards.
- De dienst Financiën van het gemeentebestuur centraliseert het geheel.
- De administratieve taken en de vervolgingen worden uitgevoerd binnen eenzelfde dienst.
- Het beheer wordt uitgevoerd door middel van een door een exploitatierekening.
- De opvolging gebeurt door een beheercomité.
- De winsten worden geïnvesteerd in mobiliteitsprojecten.

13. De voordelen van het Etterbeekse systeem.

Het voordeel van het systeem is de natuur van de structuur. Het is een intern gemeentebedrijf in plaats van een autonoom gemeentebedrijf of een beheer door de privé. Er werden banen geschapen ten voordele van ongeschoolde personen. De organisatie is gecentraliseerd in één (geïnformaliseerd) departement. Een belasting wordt geheven in de plaats van een retributie, wat de inning vergemakkelijkt en waarvan de baten ten voordele zijn van de gemeente en niet meer voor de federale schatkist. In geval van niet betaling valt de overtreder in het systeem van de depenalisering van de overtreding. De gemeenteontvanger vervolgt onmiddellijk zonder bijkomende kosten. Er is een samenwerking met de politie maar zonder dat zij permanent personeel ter beschikking stellen.

14. De nadelen van het systeem.

De weggebruikers worden geconfronteerd met een brutale wijziging van hun attitudes en komen in opstand wanneer zij verplicht worden om te betalen "Hoezo? Nu moet ik betalen in de rode zone. Vroeger was er bijna geen controle"

Ondanks het uitdelen van folders, het verspreiden van huis aan huis informatiebrochures en de informatievergaderingen in de wijken, heeft het publiek moeite om het systeem te begrijpen. Bijgevolg kreeg het gemeentebestuur veel bezwaarschriften en klachten te verwerken evenals een zeer groot aantal aanvragen tot vrijstelling.

15. Besluit.

De drie doelstellingen zijn:

- Verminderen van het langparkeren
- Een rotatie van de voertuigen bewerkstelligen in de handelskernen (rode zones)
- Het bevoordelen van de bewoners (kaart van bewoner is gratis).

Een ervaring met betrekking tot privatisering

DOOR W. AERTS (Gemeentesecretaris stad Lier)

Lier heeft geopteerd voor de uitbesteding, in de vorm van een concessie van openbare dienst, van het dagelijks beheer, de bewaking en de exploitatie van zijn parkeerzones. De stad behoudt echter de bevoegdheid om de tarieven vast te leggen en de betalende zones af te bakenen.



Op het terrein beschikken parkingwachters over een manuele terminal met een printer, zodat zij de "retributienota" kunnen opstellen, en een fototoestel.

De firma stelt twee wachters per dag te werk en bezoldigt de assistentie van een hulpagent, wiens bijstand gevraagd wordt in geval van geschil of anders dan onbetalend onwettig parkeren.

In geval van nietbetaling is het tarief voor een halve dag parkeren verschuldigd. De stad dient aan de privé-firma de identiteit bekend te maken van de persoon op wiens naam de nummerplaat ingeschreven is.

Een beslissing van het vrederecht van het kanton

Boom van 21 juni 2001 accrediteert het systeem van Lier.

Tot slot stippen we aan dat de concessionaris niet alleen belast is met de uitbating, maar in principe alle risico's die eraan verbonden zijn, draagt.

De firma biedt haar knowhow, maar staat tevens in voor de bouw van een ondergrondse parking.

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° 2003/02 — septembre / september 2003

Directie - Direction : Alain Broes — Marc Thoulen

Rédaction — Redactie : W. Aerts, P.-J. Bertrand, E. Caelen, E. Debruyne, Ph. Delvaux, V. De Wolf, M. Muller, Jean-Michel Reniers, E. Vanham

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.

C'est écologique

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

E-mail:

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 _____