



Trait d'Union

Ville et Communes de Bruxelles-Capitale

N° 2002/01 - 11 février 2002

Défis

En tant que Président nouvellement élu de l'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale, mon premier mot sera de dire merci à tous ceux qui m'ont témoigné de leur confiance.

Si c'est là un honneur qui m'échoit, il n'en reste pas moins que la tâche à assumer ne saurait être exercée seul.

En effet, les défis que nous avons aujourd'hui à relever, en ce début troublé de 3ème millénaire, sont nombreux.

Défi financier qui, sans être inutilement alarmiste, concerne aujourd'hui toutes les communes bruxelloises et exigera inévitablement une révision radicale de nos méthodes de gestion.

Défi de sécurité, dont les services auront, au delà de la réforme en cours, à réaliser les objectifs d'une vraie police de proximité, préoccupation majeure s'il en est de nos concitoyens.

Défi social, pour nos CPAS mais également pour les communes qui les financent en dernier ressort, face à une nouvelle forme de pauvreté urbaine et au transfert de charges et de responsabilités imposé par d'autres niveaux de pouvoir.

Défi de développement durable de notre ville, qui doit concilier l'indispensable prospérité économique, sans laquelle rien ne se fait, avec la fragilisation de notre tissu social, les considérables problèmes de "ré-urbanisation" et de mobilité, et tout cela dans le respect de son patrimoine et de son environnement.

Défi de subsidiarité, tant il est vrai que les tentations seront grandes de réduire le rôle des pouvoirs locaux pour résoudre les problèmes dont les communes ne peuvent se sortir. A elles de prouver qu'elles sont capables. A elles de trouver leur place dans la société du 3ème millénaire.

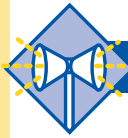
Ces défis, et les autres, l'Association entend les relever, aux côtés des communes.

Je fais pour cela appel aux forces politiques et au personnel de l'Association, groupés, soudés derrière cet objectif. Je les engage, comme je m'engage, à réfléchir et à créer, à travailler et à se battre. Ensemble.

Mon dernier mot sera, au nom du Conseil d'administration, de remercier et de féliciter mon prédécesseur, Jacques De Grave, pour avoir permis à l'Association de se développer, pour être ce qu'elle est aujourd'hui, prête à relever ces défis.



Eric André



L'ASSOCIATION EN ACTION

Commençons par le plus attendu, le **renouvellement des organes de l'association** qui a pu se faire ce 30 janvier. Une assemblée générale extraordinaire a d'abord procédé à une légère adaptation des statuts, qui a permis l'installation complète du conseil d'administration. Elle a été suivie d'une première réunion de ce conseil, consacrée à l'installation des organes dérivés. **Monsieur Eric André accède à la présidence**, au terme d'un vote emporté à une très large majorité; il signe l'éditorial de ce numéro. Le conseil d'administration a également installé les vice-présidences et le bureau, et désigné la délégation bruxelloise au conseil d'administration fédéral, le tout dans un consensus général dont on ne peut que se réjouir. Nous aurons l'occasion de présenter la structure politique nouvelle de l'association à la prochaine édition.

Cette assemblée extraordinaire et ce conseil constitutif suivaient de peu **l'assemblée générale de la section CPAS**, consacrée le 24 janvier à la **réforme de la loi minimex**. Ce sujet évidemment accrocheur a mobilisé un énorme concours de participation et a fait intervenir un panel d'intervenants de qualité, dont les représentants des Ministres de l'Emploi et du Travail, d'une part, de l'Intégration sociale, de l'autre, venus présenter - et défendre, dans un débat pour le moins animé - le projet de loi concernant le droit à l'intégration sociale.

En matière de police, le service études a suivi de près **l'évaluation des surcoûts "admissibles"** dans le cadre de la réforme, une question d'importance capitale pour la fixation ultérieure de la dotation fédérale. Faut-il dire que l'association n'a été consultée qu'à la dernière minute et invitée à avaliser une

Suite en page 2



SOMMAIRE

	page
A l'agenda	2
Huit clefs pour le stationnement	4
Missions de circulation des nouveaux services de police	6
La responsabilité communale lors de manifestations	10
Législation	14
Lu pour vous	15
Où en sont nos communes en matière de développement durable?	16
Echo de la Région	19
Le coin de la mobilité	20



L'ASSOCIATION EN ACTION

Suite

proposition à de multiples égards inacceptable, ce sur quoi elle s'est tenue à un avis technique. Ce 31 janvier, une réunion politique tenue au Lambermont, avec le Premier Ministre et le Ministre de l'Intérieur, a permis de constater que certains de nos arguments avaient été entendus et feraient l'objet d'un examen en commission, notamment la mise de certaines missions à charge des zones de police. La réunion a par ailleurs permis de prendre connaissance des résultats de la renégociation de certaines dispositions de l'arrêté mammoth qui obèrent le fonctionnement et le financement des services.

Pour le reste, l'association a profité de la relative accalmie qui a suivi le rush de fin d'année pour **se restructurer et effectuer certaines tâches de fond**. Au secrétariat, Alain Veys et Patricia Thonon remplacent Janine Van Esch, partie à la retraite, et

Latifa Hazim, en repos d'accouchement. Céline Lecocq succède à Colette Huberty au service documentation, où elle sera chargée de contribuer plus particulièrement à l'informatisation du service et à une meilleure prise en charge du secteur international. Au service d'études, Françoise Lambotte, juriste, reprend les matières d'urbanisme et d'environnement gérées jusqu'ici par Eric Vanham, parti sous les cieux luxembourgeois. Jean-Michel Reniers assure la communication de la cellule mobilité et le suivi des affaires européennes et internationales. En contrepartie, Marina Muller vient quelque peu renforcer le service d'études qui s'est récemment vu chargé par le Ministre-Président François-Xavier de Donnée d'étudier les possibilités d'élargir le champ d'application des sanctions administratives par les communes: nul doute qu'on en reparlera.



Marc Thoulen



A L'AGENDA

Vous organisez un événement, lancez un appel à projets, mettez sur pied une formation 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
14/2 Bruxelles Maison de la Francité	<i>Vers une politique sociale du logement par des politiques proactives</i> Midis de l'urbanisme de l'ARAU	Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (ARAU) Tél. : 02.219.33.45 arau@wol.be - http://www.arau.org
21/2 Bruxelles Maison de la Francité	<i>Face aux immeubles tours hérités des années 60-70, comment produire un habitat social plus urbain au bénéfice des habitants ?</i> Midis de l'urbanisme de l'ARAU	Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (ARAU) Tél. : 02.219.33.45 arau@wol.be http://www.arau.org
22/2/2002 et 31/1/2003 Deadline	<i>Stratégies locales pour l'emploi et innovation *</i> Appel à proposition VP/2001/017 – Mesures innovatrices au titre de l'article 6 du règlement relatif au Fonds social européen	Journal Officiel des Communautés européennes du 31/10/2001 série C 306 - http://forum.europa.eu.int/Public/irc/empl/vp_2001_017/library ou Commission européenne Tél. : 02.295.66.43 ou 02.295.43.80 - Fax : 02.296.59.89 empl-article6@cec.eu.int http://europa.eu.int/comm/dgs/employment_social/tender_fr.htm Attention, seules les propositions opérant sur des territoires de niveau NUTS 2 ou NUTS 3 sont éligibles.
4/3 Deadline	<i>Meilleurs sites web d'administrations communales</i> Fête de l'Internet 2002	Présence et Action Culturelles (PAC) - boulevard de l'Empereur, 15/6 1000 Bruxelles - Tél. : 02.512.02.74 - Fax : 02.512.23.91 www.fete-internet.net - coordination@fete-internet.net
22-24/3 Mons, Bruxelles et autres	<i>Fête de l'Internet</i>	
8/3	<i>Journées des Nations Unies pour les droits de la femme et la paix internationale</i>	www.un.org http://www.unhchr.ch/french/html/eve2000_fr.htm
13-15/3 Espagne Seville	<i>Eighth International Conference on Urban Transport and The Environment in the 21st Century</i> Organisé par le Wessex Institute of Technology	Stacey Hobbs - Conference Secretariat - Wessex Institute of Technology Ashurst Lodge, Ashurst - Southampton, SO40 7AA - UK Tél. : 00.44.238.029.3223 - Fax : 00.44.238.029.2853 shobbs@wessex.ac.uk - http://www.wessex.ac.uk/conferences/2002/ut02/
15/3 Deadline	<i>Mise en oeuvre de la décision du conseil du 20 décembre 2000 relative à un programme concernant la stratégie-cadre communautaire en matière d'égalité entre les femmes et les hommes *</i> Appel à propositions VP/2001/21	Commission européenne - DG Emploi & affaires sociales Unité "Egalité entre femmes et hommes" - 200 rue de la Loi - 1049 BXL Fax : 02.296.35.62 - eqop@cec.eu.int http://europa.eu.int/comm/employment_social/equ_opp/index_fr.htm

* Ce document a été envoyé au groupe de contact Bruxelles-Europe de votre commune



A L'AGENDA

Suite

Date/Où	Quoi ?	Renseignements
20/3 Deadline	<i>Asia-Urbs</i> * 3e appel à propositions	Asia Urbs Programme - EuropeAid Co-operation office Commission européenne - 41 rue de la Loi - 1040 Bruxelles Tél. : 02.299.11.11 ou 02.298.47.31 - Fax : 02.299.10.62 http://europa.eu.int/comm/europeaid/tender/index_en.htm http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/asia-urbs/index_en.htm europeaid-asia-urbs@cec.eu.int - Voir aussi Trait d'Union 2001/1
21/3	<i>Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale.</i> Nations Unies	www.un.org http://www.unhchr.ch/french/html/eve2000_fr.htm
22/3	<i>Journée mondiale de l'eau</i> Nations Unies	www.un.org http://www.unhchr.ch/french/html/eve2000_fr.htm
31/3 Deadline	<i>Libre blanc sur la gouvernance</i> * Date limite pour remettre un avis	http://www.europa.eu.int/comm/governance/white_paper/index_fr.htm Les commentaires doivent être envoyés à l'adresse sg-governance@cec.eu.int ou à l'adresse postale: Livre blanc sur la gouvernance, Commission européenne, C80 05/66, rue de la Loi 200 - 1049 Bruxelles Voir Trait d'Union 2001-7
1/4 Deadline	<i>Soutien aux actions en faveur des jumelages de villes</i> * Appel à propositions DG EAC N° 63/01 (2001/C 283/07) pour les actions commençant entre le 1/6 et le 31/7	Commission européenne - Direction générale de l'éducation et de la culture Direction "Jeunesse, société civile, communication" Unité "Visites, stages, partenariats avec la société civile" - Service "Jumelage de villes" - VM-2 4/35 - Rue de la Loi 200 - 1049 Bruxelles. http://europa.eu.int/comm/dgs/education_culture/towntwin/index_fr.html Jumelages@cec.eu.int Townwinning@cec.eu.int - Tél : 02.295.26.85 - Fax : 02.296.23.89 Voir Trait d'Union 2001-9
3/4 Deadline	<i>Programme SYNERGY</i> * Appel à propositions (2002/C 16/20)	Programme Synergy - Commission européenne Direction générale de l'énergie et des transports - Direction A — Unité A.4 M. Patrick Lambert - Chef de l'unité "Relations internationales et élargissement" - DM28 06/109 - 1049 Bruxelles - Fax : 02.295.98.16 Synergy@cec.eu.int - http://www.cordis.lu/synergy/home.html http://europa.eu.int/comm/energy/en/pfs_synergy_en.html
3/4 (partie A et C) et 30/9 (partie C) Deadlines	<i>Appel à propositions visant à promouvoir l'efficacité énergétique dans la Communauté européenne</i> * Appel à propositions Save (2002/C 6/08)	M. Ronan Harbison - Commission européenne Rue De Mor 28 - Bureau DM 24 UAD - 1049 Bruxelles. Fax : 02.296 60 16 (Ronan Harbison) http://europa.eu.int/comm/energy/en/pfs_4_en.html ronan.harbison@cec.eu.int
3/4 et 30/9 Deadlines	<i>Appel à propositions visant à promouvoir l'utilisation des sources d'énergie renouvelables dans la Communauté européenne</i> * Appel à propositions Altener (2002/C 6/09)	M. Francisco Lasa Alegria - Commission européenne Rue De Mor 28 - Bureau DM 24 UAD - 1049 Bruxelles. http://europa.eu.int/comm/energy/en/pfs_4_en.html Fax : 02.296 62 61 - francisco.lasa-alegria@cec.eu.int
8/4 Deadline	<i>Programme Tacis de partenariat pour la création d'institutions — soutien à la société civile et aux initiatives locales.</i> Appel à propositions 2001/C 362/12 *	http://europa.eu.int/comm/europeaid/tender/index_en.htm
8-12/4 Madrid Espagne	<i>Deuxième Assemblée mondiale sur le vieillissement</i> Organisée par les Nations Unies	http://www.un.org/french/esa/socdev/ageing/waa/ http://europa.eu.int/comm/employment_social/disability/day_en.html
10-12/4 Huy	<i>Partenariat "Ville-Femmes" contre la pauvreté</i> * Troisième forum de l'Alliance Mondiale des Villes contre la pauvreté Organisé par le PNUD, la Ville de Huy et l'UVCB	Union des Villes et Communes belges 53 rue d'Arlon boîte 4 - 1040 Bruxelles Tél. : 02.233.20.01 - Fax : 02.231.15.23 - http://www.uvcb-vbsg.be ou Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) Bureau européen - 11-13 Chemin des Anémones - 1219 Châtelineau - Genève Tél. : 00.41.22.917.85.34 - Fax : 00.41.22.917.80.05 mohand.cherifi@undp.org
20/4 Deadline	<i>Appel à propositions concernant des séminaires et des projets destinés à soutenir la stratégie européenne pour l'emploi</i> * VP/2001/0011-A - Ligne budgétaire B5-5020	Commission européenne - DG EMPL - Archives VP/2001/0011-A J-37 00/26 - Rue de la Loi 200 ou rue Joseph II 37 Bureau 0/26 1049 Bruxelles http://europa.eu.int/comm/dgs/employment_social/vp2001_011_en.htm empl-ligne-budgetaire-b5-5020@cec.eu.int
30/4 et 31/10 Deadlines	<i>Urb-Al</i> * Appel à propositions pour la phase II (2002/C 12/13)	http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/urbal/index_en.htm http://www.urb-al.com secretariat@urbal.com

* Ce document a été envoyé au groupe de contact Bruxelles-Europe de votre commune



SOUS LA LOUPE

En collaboration avec le Cabinet du Secrétaire d'État Robert Delathouwer, notre Association a organisé, le 17 décembre dernier, une journée d'étude consacrée aux structures possibles de gestion du stationnement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Nous commencerons dans cette édition par rappeler les principes qui devraient guider l'ensemble des intervenants en matière de stationnement et par replacer cette problématique dans le cadre plus large de la mobilité à travers les lignes directrices des différents plans et législations définissant le rôle des services de police.

Les textes reprennent synthétiquement les exposés du Secrétaire d'État Robert Delathouwer et de Monsieur Erik Caelen de la cellule mobilité de l'Association. Ils seront suivis dans un prochain numéro par une synthèse des structures de gestion possibles, par des exemples de bonnes pratiques ainsi que les conclusions des ateliers.

HUIT CLEFS POUR LE STATIONNEMENT



Comment gérer le mieux possible la politique du stationnement pour une meilleure qualité de vie de nos concitoyens et une meilleure efficacité de nos activités socio-économiques ? Quel est l'outil le plus approprié pour piloter cette gestion de façon à coordonner les actions des communes et renforcer la cohérence avec les objectifs régionaux ?

La politique régionale est connue de tous: elle a été introduite par le premier PRD, approfondie par le Plan Iris en octobre 1998, citée par notre déclaration gouvernementale en juillet 1999 et reprise dans le volet mobilité du récent projet de PRD.

En bref, une politique adéquate de stationnement est un levier essentiel pour encourager le report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière, que nous appelons de nos vœux pour enrayer la congestion et son cortège de nuisances. Elle participe aussi à l'amélioration de la qualité de notre espace public.

Il en résulte qu'il faut:

1. donner la préférence aux habitants et aux riverains ;
2. favoriser la rotation dans les zones commerciales ;
3. dissuader le stationnement de longue durée en voirie ;
4. lutter contre le stationnement illégal ;
5. améliorer la coordination entre la Région et les communes.

J'estime qu'une politique de stationnement adéquate repose sur les huit principes suivants : planification, transversalité, politique globale, mise en œuvre locale, cohérence, concertation, contrôle, information.

1. La planification de la gestion. Il faut dépasser le cadre de la réponse au cas par cas aux demandes formulées et les anticiper dans le cadre d'un plan volontariste et global, don-

ner au pouvoir communal la véritable maîtrise de l'espace public mais en retour, prédéfinir des critères objectifs. Ma récente intervention en faveur de la subsidiarité par la région des plans directeurs pour la mise en œuvre des zones 30 va dans cette direction.

2. La transversalité, ou si vous préférez, le décloisonnement des approches. L'interférence directe du stationnement sur la sécurité et la qualité de l'espace public plaide à coup sûr en faveur des politiques restrictives. Mais n'oublions pas que le stationnement conditionne certaines activités, dont certaines sont plus captives que d'autres de la voiture: cela doit nous inciter à la prudence dans l'application des politiques restrictives et au discernement dans la promotion des modes alternatifs.

3. Une politique globale. Au-delà de cette exigence de transversalité, il y a lieu de considérer le stationnement comme faisant partie d'une politique d'ensemble de la mobilité. Il ne convient pas de gérer le stationnement par la seule politique tarifaire ou par des mesures isolées de contrôle si les mesures restrictives ne trouvent pas de contrepartie dans l'offre hors voirie, la promotion des modes alternatifs ad hoc de déplacement, et la requalification des espaces publics au bénéfice des modes faibles.

4. Une mise en œuvre locale. Et c'est beaucoup plus que le slogan "Think globally, act locally", ou une concession faite du bout des lèvres à l'autonomie communale. La diversité des quartiers est trop grande pour que des mesures uniformes puissent s'appliquer avec pertinence sur l'ensemble du territoire.

Cette diversité est notamment présente dans les noyaux commerciaux (densité et type des commerces, profil de clientèle, importance de l'habitat aux étages), pour lesquels seul un réglage très fin du zonage, de la tarification et des réservations de voirie, basé sur une parfaite connaissance du terrain, peut faire réussir une politique du stationnement.



5. La cohérence. Elle ne procède nullement d'une volonté de simplification ou de réduction. Il s'agit d'abord d'assurer à l'usager la lisibilité des règles et de la signalisation, et la compréhension des mesures prises. Il s'agit aussi d'éviter les effets pervers de report du stationnement qui suivent le plus souvent ces mesures, et qui ont été soulignés, notamment, à propos de la carte riverains, de la tarification et du contrôle.

Pour le reste, cohérence ne signifie nullement uniformité, et l'autonomie communale a tout champ de s'exercer dans l'application et la modulation des mesures recommandées.

6. La concertation, qui est évidemment nécessaire entre communes pour assurer cette cohérence. Elle se réalise, certes, à l'occasion de mesures ponctuelles touchant à la voirie et à l'action des polices, mais j'ai la conviction qu'il faudrait aller plus loin pour dépasser son caractère informel et ponctuel. C'est en ce sens qu'une plate-forme permanente de concertation entre communes et avec la Région compléterait utilement les lieux de dialogue qui sont à notre disposition.

Cette exigence de concertation vaut aussi entre régions, notamment pour les parkings de dissuasion ou le RER, et avec l'État fédéral, en matière de circulation routière ou d'aménagement de la fiscalité. Cette concertation est indispensable pour éviter que les mesures prises unilatéralement au niveau de la Région n'entraînent la délocalisation d'activités ou d'habitants.

7. Le contrôle. Sa nécessité a été soulignée par l'ensemble des partenaires du dialogue stationnement pour affirmer la crédibilité des politiques du stationnement. Les problèmes de moyens, de volonté et de motivation, peuvent obérer ce contrôle. Il faut dès lors continuer à réfléchir au meilleur moyen de donner à cette fonction un niveau de priorité suffisant et de mener sur le terrain une politique sans faiblesse. A cet égard, la création des zones de police a été citée comme offrant certaines perspectives d'objectivation, mais je souhaite que ce ne soit pas là un prétexte à abandonner un peu vite l'étude d'une structure plus générale de coopération.

Mais la Police n'est rien si la Justice ne suit pas, et nos travaux auront rappelé, à quel point cette dernière est engorgée et notre arsenal répressif faible. Ce dernier doit assurément être réévalué. Pour ce qui est de la Justice, deux voies peuvent être explorées: celle de la dépenalisation d'une partie des infractions au stationnement, ou l'extension du régime des sanctions administratives.

8. Et enfin, last but not least, il y a l'**informatif**. Car si le contrôle n'est rien sans la répression, il n'est rien non plus sans l'information préalable du citoyen et la compréhension de la finalité des règles - un processus dans lequel les responsables communaux du stationnement et les agents chargés du contrôle seront étroitement impliqués.

Comment coordonner notre action ?

◆ Le PRD nous dictait ceci en 1995:

“Les dix-neuf communes se doivent d'améliorer la coordination entre elles en matière de stationnement afin de faciliter les déplacements, de protéger l'habitat et de favoriser la vitalité économique. En tout état de cause, **il est proposé d'étudier** la mise en place d'un organe de coordination de la circulation et du stationnement regroupant la Région et les dix-neuf communes”.

◆ Notre accord gouvernemental de 1999 formulait que “le stationnement sur la voie publique **doit être coordonné** entre la Région et les communes dans le cadre de leurs compétences respectives”.

◆ Le Parlement de la Région stipulait dans ses recommandations du 30 juin 2000: “En voirie le stationnement irrégulier devra faire l'objet de mesures sévères de contrôle avec une tolérance zéro. A cet égard, il est apparu que les différentes communes ne disposaient pas des moyens requis pour assurer cette mission. Il est dès lors **indispensable de réformer** en profondeur l'exercice de cette compétence : **une des voies préconisées** pourrait être la création d'une intercommunale gérant et

contrôlant le stationnement tant sur les voiries communales que régionales.”

◆ Enfin, le projet de PRD à l'enquête publique prévoit:

“La Région élabore, avec les communes, une politique efficace et coordonnée de gestion du stationnement. Pour ce faire, elle **mettra sur pied un instrument supracommunal** de gestion et de contrôle du stationnement en voirie”.

Vous avez pu constater l'évolution des mentalités : le premier PRD proposait d'étudier un organe de coordination, notre actuel projet de PRD nous enjoint de mettre cet instrument sur pied. Nous sommes condamnés à aller de l'avant...!

Je ne doute pas, qu'instruits par quatre années de collaboration au travers du programme du dialogue stationnement, disposant de l'assistance méthodologique de l'AVCB, enrichis des expériences de villes avant-gardistes et munis de la volonté d'aboutir, que nous puissions épingleur la structure qui convient à notre Région. Le Gouvernement et le parlement attendent de nous que nous progressions dans cette matière ardue. Bâtons ensemble cette structure qui ramènera l'ordre et la qualité dans notre espace public pour le plus grand bien de nos concitoyens.



Robert Delathouwer,

Secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale



LES NOUVEAUX SERVICES DE POLICE ET LA CIRCULATION

Comme un goût de trop peu

1. Introduction

Pour vérifier quelles sont les missions attribuées aux services de police en matière de circulation, il convient d'examiner la législation d'un peu plus près.

Il n'existe que deux lois et un arrêté royal:

- la loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux;
- la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police;
- l'arrêté royal du 17 septembre 2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population.

2. Loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux

Cette loi organise les services de police et les structure à deux niveaux: le niveau fédéral et le niveau local. La police locale assure la police de base au niveau local, tandis que la police fédérale prend les missions supralocales à sa charge pour l'ensemble du territoire, compte tenu des principes de spécialité et de subsidiarité. Cependant, cette loi ne donne aucune information quant aux tâches que lesdits services de police doivent accomplir dans le cadre de la circulation routière. En effet, cette loi précise que les missions des corps de police sont reprises dans le plan national de sécurité et les plans zonaux de sécurité.

Les Ministres de l'Intérieur et de la Justice coordonnent la politique générale de police, ainsi que la gestion des polices locale et fédérale.

Conformément à l'article 242bis de la Nouvelle loi communale, l'autorité communale est supposée établir un programme de politique générale qui fixe les principaux plans politiques pour la législature à venir. Un plan de sécurité intégral commun en fait évidemment partie intégrante.

3. Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police

3.1 Général

Suivant l'article 16 de la loi sur la fonction de police, les services de police sont chargés de la circulation routière. Ils doivent assurer à tout moment la liberté de la circulation.

Les agents de police ne peuvent être chargés de tâches administratives autres que celles attribuées en vertu de la loi (article 25 de la loi sur la fonction de police).

3.2. La police de la circulation routière

Malgré l'article 16 de la loi sur la fonction de police qui stipule que les services de police, tant locale que fédérale, sont chargés de la circulation routière, c'est la police locale qui assumera cette fonction, suite à la suppression, depuis le 1er janvier, des brigades territoriales de l'ancienne gendarmerie.

On note cependant l'exception que constituent les autoroutes, qui sont réservées prioritairement à la police fédérale, laquelle intervient également dans les cas où un intérêt supralocal est compromis (l'aéroport national ou toute mise en cause de l'approvisionnement du pays, ...).

3.3 Les missions administratives pouvant être assumées par les services de police

Les missions administratives qui peuvent être effectuées ou non par les agents de police sont précisées à la circulaire ministérielle du 16 février 1999. La circulation routière n'y est pas abordée.

Dans la pratique, ceci signifie donc que les missions administratives, effectuées entre autres par les sections techniques de la police dans le cadre de leurs missions relatives à la circulation, ne peuvent plus être accomplies. Il s'agit de tâches telles que la délivrance de permis pour le placement de conteneurs et d'élévateurs, ou la réservation de places de parking pour démnagements et manifestations diverses.

Nous rappelons que, sur base de l'article 78.1.1 du code de la route, la délivrance de documents administratifs incombe au bourgmestre ou à son délégué.



Les études portant sur le réaménagement de rues et de places, qui étaient confiées à la police, devraient également être confiées à d'autres services, communaux ou non. Nous plaiderions cependant pour que, dans le cadre d'un réaménagement du domaine public, au moins l'avis des services de police soit demandé. En effet, ils travaillent 24 heures sur 24 sur le terrain et ont donc acquis une connaissance pratique considérable et un certain "feeling".

La composition de la Commission consultative pour les règlements complémentaires de la circulation routière pour la Région de Bruxelles-Capitale devrait également être modifiée. En effet, les agents de police ne représentent plus la commune, mais la zone de police. Ne vaudrait-il pas mieux faire assister les conseillers en mobilité à ces réunions ? L'article 3 de l'arrêté royal du 25 octobre 1967, portant création de commissions consultatives de la circulation routière, stipule que cette commission est composée du bourgmestre, ou du remplaçant, de chaque commune de la Région de Bruxelles-Capitale.

4. AR du 17/9/2001 déterminant les normes d'organisation et de fonctionnement de la police locale visant à assurer un service minimum équivalent à la population

Cette réglementation prévoit que la police locale doit assurer un service minimal en matière de travail de quartier, d'accueil, de prévention, d'assistance policière aux victimes, de recherche locale et d'enquête locale et enfin de maintien de l'ordre public.

La circulaire ministérielle PLP 10 du 9 octobre dernier (publiée au Moniteur belge du 16 octobre 2001) précise que la sécurité publique implique également le respect du code de la route, entre autres en ce qui concerne la fluidité de circulation, la sensibilisation des automobilistes (p.ex. utilisation de la ceinture), et les limitations de vitesse (à proximité des écoles et dans les quartiers résidentiels). Selon cette circulaire, une partie des effectifs de la police locale doit être réservée à ces tâches.

Indépendamment du problème de la vitesse et de la conduite sous influence, il convient – toujours conformément à cette circulaire – de prêter attention à la conduite sans assurance ou au retrait du permis, ainsi qu'à la perte de capacité de conduire.

5. Le plan national de sécurité

Comme nous l'avons déjà mentionné, le plan fédéral de sécurité est crucial, car il doit fixer les missions prioritaires de la police fédérale ; les plans zonaux de sécurité doivent aussi en tenir compte. Ainsi, les plans zonaux de sécurité auront également un impact sur les missions que doit assumer la police locale.

5.1. Objectifs du plan

L'objectif du plan est double : la réduction de toute forme de criminalité et l'accroissement du taux d'élucidation des infractions.

5.2. Les priorités

Le plan vise neuf priorités, dont seule la dernière concerne la circulation, et est de surcroît limitée aux accidents :

Cependant, les auteurs du plan soulignent dans leur analyse que la Belgique fait partie des pays européens où la circulation génère le plus d'insécurité et que tous les niveaux politiques, du fédéral au communal, sont concernés par cette matière.

Dans la déclaration gouvernementale fédérale du 9 octobre 2001, le Premier Ministre a annoncé la volonté du Gouvernement de réduire de 33 % le nombre de victimes de la circulation dans les cinq ans.

De même le plan fédéral de sécurité demande-t-il au Ministre de la Mobilité et des Transports de développer une proposition globale qui traitera tous les aspects de la problématique.

- a) Les objectifs prioritaires en matière de prévention résident tant au niveau du choix du moyen de transport que dans la façon dont on utilise son véhicule. Le plan propose un ensemble de mesures pour mettre en œuvre ce volet préventif :
 - 1 redéfinir l'utilisation du domaine public. Un groupe de travail au sein du cabinet de la Ministre Durant a effectué une étude à ce sujet, dont les conclusions ont été publiées dans la brochure "Vers un code de la rue";
 - 2 offrir plus de souplesse aux gestionnaires de la voirie, pour qu'ils puissent aménager les rues de façon adéquate (zone 30, ...). D'ici à 2003, il faudra au moins que chaque abord d'école jouisse du statut de "zone 30";
 - 3 promouvoir les moyens de transport les plus sûrs. La qualité et la quantité des transports publics doivent donc être améliorées ;
 - 4 influencer le comportement des automobilistes via :
 - la mise sur pied de projets de prévention visant à protéger les usagers faibles et à contrer les dangers que peuvent représenter la vitesse, l'alcool, la drogue ou encore les jeunes conducteurs;



SOUS LA LOUPE

Suite

- la formation de ces derniers, le contrôle de l'aptitude à conduire, des campagnes de l'IBSR, l'introduction de la télématique dans les véhicules;
 - en matière de formation: améliorer l'organisation des auto-écoles, assurer un meilleur suivi des nouveaux chauffeurs, intégrer l'éducation à la mobilité dans les programmes scolaires ;
 - 5 encourager les campagnes de sensibilisation et d'information de l'IBSR ;
 - 6 encourager les projets de télématique (ISA) au niveau européen ;
 - 7 accompagner les campagnes de prévention d'une politique de répression coordonnée, en adoptant une structure adaptée et spécialisée pour les zones de police et des sanctions uniformes pour les infractions sur l'ensemble du territoire.
- b) Dans le domaine des mesures répressives, les priorités en matière de contrôle de la circulation routière seront définies, comme auparavant, via des circulaires du Collège des Procureurs-général. Il conviendra de prêter une attention particulière
- aux usagers faibles ;
 - à la lutte contre la conduite agressive ;
 - à la vitesse des cyclomoteurs ;
 - au respect de la mobilité des handicapés.

A cette fin, il convient de catégoriser les infractions routières:

- dépenalisation de certaines infractions,
- perception immédiate pour d'autres,
- travail sur les sanctions judiciaires, etc.

L'immobilisation d'un véhicule en tant que sanction et moyen de lutter contre le stationnement sauvage doit être envisagée.

Et enfin, la perception des amendes doit être améliorée par:

- un traitement administratif rapide des infractions les moins graves;
- l'investissement du produit des amendes dans des projets d'aménagement et de contrôle;
- l'introduction éventuelle de "l'amende journalière".

A ce sujet, nous nous référons de nouveau à la déclaration gouvernementale du 9 octobre dernier, disant que le Gouvernement développera une nouvelle réglementation dans laquelle les peines de prison seront remplacées par un retrait effectif du permis de conduire.

Par ailleurs, on encouragera les zones de police locale à réagir plus strictement à l'encontre des infractions traitées administrativement.

c) En ce qui concerne le suivi, des mesures seront prises contre les récidivistes.

D'autres actions concernent:

- la création d'un bureau pour déposer plainte ou faire des suggestions relatives à l'(in)sécurité routière;
- l'offre d'aide aux victimes d'accidents de la route;
- la mise en place de peines alternatives, comme les cours d'éducation routière, des activités de sensibilisation, ou des travaux d'intérêt général.

5.3. La politique des grandes villes

Le plan distingue douze thèmes, dont les accidents routiers avec blessés ou morts.

Au niveau de la prévention, les sujets suivants sont traités : la surveillances des carrefours, plus d'infrastructure pour les mesures visant à limiter la vitesse, la protection des usagers faibles, et l'engagement de stewards.

5.4. Le plan fédéral de la sécurité routière

Le plan fédéral de la sécurité routière, établi par la Ministre de la Mobilité et des Transports, fait partie intégrante du plan national de sécurité. Nous rappelons que les plans zonaux de sécurité, à rédiger par les zones de police, doivent en tenir compte.

Tout comme le plan national de sécurité, son volet "sécurité routière" se subdivise en trois catégories (prévention, maintien et répression, et suivi) et se contente d'énumérer une série de thèmes de travail, sans cependant ébaucher plus de pistes à leur propos.

1. Prévention

- a) Comportement des déplacements: encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs
- b) Catégorisation des rues: pour 2003, tous les environs d'écoles doivent avoir le statut de "zone 30"; la régionalisation du contrôle sur les réglementations complémentaires est à l'ordre du jour du conseil des ministres
- c) Introduction du code de la rue: le code de la route concerne surtout les véhicules motorisés; il faudrait rééquilibrer la réglementation vis-à-vis des usagers faibles
- d) Enseignement à la circulation
- e) Education routière: campagnes de sensibilisation et d'information, ainsi que transfert d'expertise
- f) Aptitude à conduire
- g) Personnes âgées dans la circulation
- h) Formation pour jeunes chauffeurs
- i) Instructeurs auto-école
- j) In-car télématique (exemple : boîte noire, système Intelligent



SOUS LA LOUPE

Suite

- Speed Adaptor – ISA - de limitation de vitesse)
- k) Casque pour cyclistes
- l) Amélioration de la sécurité des camions et autocars
- m) Optimisation de l'enregistrement et analyse des données relatives aux accidents routiers
- n) Fonds des amendes: dont le produit serait reversé aux communes (éventuellement pour dotations aux zones de police).

2. Maintien et répression

- a) Présence de la police accrue dans la rue
- b) Contrôle de la circulation, plus spécialement axé sur:
 - l'excès de vitesse ;
 - la conduite sous influence d'alcool ou de drogue ;
 - les infractions vis-à-vis des usagers faibles et assurer la fluidité des transport publics ;
 - les poids-lourds et autocars ;
 - la protection des conducteurs et passagers (ceinture de sécurité, sièges pour enfants)
 - le comportement agressif
- c) Services de police
 - la formation des policiers à la circulation et au contrôle doit être assurée
 - chaque police locale s'occupera ostensiblement de missions relatives à la sécurité routière
 - le niveau fédéral doit avoir un rôle de sensibilisation, d'encouragement et de coordination pour le contrôle et le maintien dépassant le niveau local
- d) Réduction du nombre d'accidents avec vélomoteurs
- e) Amélioration de la sécurité des poids-lourds et autocars
 - contrôle des tachygraphes
 - distance entre les véhicules
- f) Caméras automatiques: envisager la simplification de la procédure d'installation
- g) Système de l'amende journalière
- h) Politique de suivi et de pénalisation
 - tarification uniforme de la proposition du règlement à l'amiable pour les infractions
 - retrait immédiat du permis de conduire par le Parquet
 En ce qui concerne les poursuites, il convient de donner la priorité aux thèmes suivants:
 - alcool / drogue
 - excès de vitesse
 - infractions graves
 - constatations faites par les caméras automatiques
 - utilisation de la ceinture
 - comportement agressif
 - transport de marchandises et de personnes
 - conduire sans assurance
- i) Perception efficace des amendes de la circulation
 - traitement administratif: une initiative remarquable de la Ministre de la Mobilité et des Transports consiste en l'introduction de sanctions administratives de 2.000 FB (équivalent à 49,58 €) dans certains articles du code de

la route: le stationnement en infraction dans une zone résidentielle ou piétonne, le non-respect du stationnement bilatéral bimensuel dans l'agglomération entière, le non-respect des règles relatives au temps limité de stationnement payant ou non, et enfin, les infractions de stationnement sur les emplacements réservés aux personnes handicapées et aux riverains; ainsi que le stationnement sur le trottoir et sur les passages pour piétons et les traversées cyclistes.

- perception immédiate
- j) Utilisation du sabot. Le cabinet Durant prépare également une modification de la législation prévoyant l'utilisation du sabot en cas de stationnement dans le même cas que ci-dessus, à l'exception de celui sur le trottoir ou les passages pour piétons et traversées cyclistes

3. Suivi

- a) Permis de conduire à points
- b) Bureau des plaintes en matière d'insécurité routière
- c) Dédommagement des victimes d'accidents routiers
- d) Peines alternatives pour contrevenants
- e) Cours d'éducation routière pour mineurs ayant commis une infraction routière

6. Conclusion

Nous avons parcouru les missions et compétences propres au nouveau paysage de la police.

En s'attardant plus spécifiquement au volet répressif, nous constatons que les nouvelles structures, opérationnelles depuis le 1er janvier 2002, y consacrent peu d'attention. A propos du stationnement, les missions des services de police seront définies dans le plan national et les plans zonaux de sécurité, mais ni le plan national de sécurité, ni le plan fédéral de sécurité routière, ne font mention de son contrôle, qu'il s'agisse du stationnement payant ou d'un autre type d'infraction.

La question est évidemment de savoir si une politique de contrôle et de répression sera possible en la matière, étant donné qu'entre 10 et 20 % des effectifs devront être réservés aux réquisitions du Ministère de l'Intérieur.

Ceci signifie que des solutions devront être trouvées ailleurs que dans la police. L'engagement de stewards ou la privatisation du contrôle du stationnement, ne serait-ce que pour les horodateurs, sont des solutions possibles, mais ce sujet fait évidemment partie de la problématique que nous continuerons à aborder dans nos prochaines parutions.



Erik Caelen



Geert Vandewijngaert, responsable de service à la SMAP à la direction "Collectivités", fait le point sur le régime spécial de responsabilité communale lors de manifestations. Cette intervention a été prononcée le 30 novembre 2001 à Kraainem au cours du Congrès annuel de la Fédération des Secrétaires communaux de la Région de Bruxelles-Capitale.

LA RESPONSABILITE COMMUNALE LORS DE MANIFESTATIONS

Le décret du 10 vendémiaire an IV dans la doctrine et la jurisprudence

Le décret du "10 Vendémiaire an IV" a été publié dans le climat révolutionnaire de 1795 en France, alors que, par manque d'organisation de leur police, les autorités n'étaient pas en mesure d'éviter les émeutes et le désordre.¹

Ce décret révolutionnaire a accru la responsabilité de la commune et de ses habitants.² Dans la mesure où les conditions d'application de ce décret sont remplies, une présomption de responsabilité pèse sur la commune. Cette présomption "juris et de jure" ne peut être réfutée par la commune qu'en invoquant la preuve des cas de décharge fixés au décret.³

Bien que cette législation trouve clairement son origine dans une situation révolue, elle reste d'application dans notre pays.⁴ Nous analyserons ici la portée exacte de cette responsabilité sur base de la doctrine et de la jurisprudence. Une attention particulière sera prêtée à la jurisprudence récente invoquant la responsabilité des autorités communales sur base du décret dans les cas de dommages causés par des manifestations d'agriculteurs, d'étudiants et d'ouvriers, ainsi que suite à des troubles après des manifestations culturelles ou sportives.

1. Ordre public

Les dispositions découlant du 'Décret du 10 Vendémiaire de l'an IV' qui ont trait à la responsabilité des communes suite à des délits commis sur leur territoire par des attroupements ou rassemblements armés ou non, envers des personnes ou des biens, ainsi que les dommages-intérêts auxquels ces délits donnent lieu, sont **d'ordre public**.^{5,6}

La réglementation du décret doit cependant être considérée comme réglementation d'exception et doit dès lors être interprétée de façon restrictive.⁷

2. Les conditions d'application

Pour l'application du décret, trois conditions doivent être réunies:

- le délit doit être commis envers des personnes ou sur des propriétés privées ou publiques;
- le délit doit résulter de violence publique ("commis à force ouverte ou par violence");
- le délit doit être causé par des attroupements ou des rassemblements, armés ou non.

1 Le 2 octobre 1795 selon notre calendrier. (calendrier grégorien)

2 Les dispositions du décret relatives à la responsabilité personnelle des habitants de la commune ne sont plus en vigueur suivant la jurisprudence et la doctrine, selon une note du Premier Avocat-général Ganshof Van der Meersch à la Cour de Cass., 7 septembre 1962, *Pas.* 1963, I, 32.

3 R.P.D.B., V^o Responsabilité n^o 401, Cass., 25 juin 1896, *Pas.* 1896, I, 229.

4 En France, cette législation de circonstance a déjà été supprimée en 1884.

5 Conclusions du Procureur-général Mesdach de ter Kiele, Cass., 3 février 1887, *Pas.*, 1887, I, 62 et confirmé par Cass., 7 septembre 1962, *Pas.*, 1963, I, 62.

6 Cass., 30 novembre 1922, *Pas.*, 1923, I, 91; Trib. Liège, 14 janvier 1994, inéd.

7 Il reste évidemment toujours possible d'attaquer la commune sur base de sa faute ou sa négligence au sens de l'article 1382 suiv. du C.C.



2.1. La notion de délit

Dans le décret, la notion de délit n'a pas la signification spéciale qu'elle a dans le Code pénal et est ici synonyme du terme attentat qui apparaît au titre I et vise tout acte commis avec violence.⁸

2.2. Un délit contre des personnes ou sur des propriétés privées ou publiques

Le texte du décret est libellé en termes très généraux et s'applique dès lors tant aux dommages aux biens qu'à ceux résultant de lésions corporelles ou du décès.⁹

2.3. Le délit doit être commis à force ouverte ou par violence

Dans son arrêt de 1927, la Cour de Cassation a décrit les termes à force ouverte ou par violence "comme toute voie de fait constituant une atteinte intentionnelle aux personnes ou aux propriétés, et qui s'est manifestée de telle manière que la vigilance de l'autorité communale aurait pu en prévenir l'accomplissement ou en faire connaître les auteurs."¹⁰

La victime doit donc prouver que les auteurs des dommages avaient l'intention de les commettre ou au moins de se procurer un avantage illicite.¹¹

Dans la jurisprudence récente, cette condition d'application faisait cependant plutôt exceptionnellement l'objet de discussion. Le Tribunal de Première Instance de Bruxelles a estimé que les dommages causés à un véhicule par quelques punks à l'issue d'une manifestation culturelle, e.a. en donnant des coups de pied dans le véhicule, constitue une preuve suffisante des intentions négatives et agressives des auteurs et que dès lors la condition est remplie.¹² Les dommages causés à un camion passant à proximité d'un groupe d'agriculteurs manifestant répondent également à la condition d'application comme précisée par la Cour de Cassation.¹³

Dans son arrêt du 11 juin 1970, la Cour de Cassation n'a cependant plus retenu comme condition l'intention de provoquer des dommages. Les dommages causés aux étalages par des projectiles lancés par un groupe vers un groupe rival tombent également sous la définition.¹⁴

2.4. Des attroupements ou rassemblements, armés ou non

La jurisprudence et la doctrine¹⁵ ont dû remédier à l'absence de définition des notions d'attroupement et de rassemblement dans le décret. Il convient d'interpréter ici les termes "attroupements" et "rassemblements" comme toute réunion de plusieurs personnes, à condition que celle-ci soit suffisamment sérieuse par son caractère agité pour attirer l'attention des autorités, lesquelles seraient dès lors incitées à prendre les mesures de sécurité nécessaires.¹⁶

La question de savoir si le rassemblement était prévu ou le fruit du hasard n'est pas décisive. De même, une autorité qui a autorisé une manifestation et qui est donc supposée connaître la nature de l'organisation et de son public et donc pouvoir en estimer les risques, ne peut prétendre être surprise par les difficultés engendrées par l'événement.

C'est la personne qui subit les dommages qui doit prouver qu'ils sont la conséquence d'attroupements ou de rassemblements au sens du décret. Il semble au moins devoir être prouvé que les attentats provoquant les dommages sont dus aux rassemblements, soit parce qu'ils sont causés par des participants, soit par d'autres personnes qui interviennent sous l'influence des attroupements.

Cette dernière donnée très vague ("intervenir sous l'influence de") peut mener à une application quasi généralisée de la responsabilité sur base du décret, puisque toutes sortes de groupes extrêmes ou de chameilleurs s'immiscent maintenant dans des manifestations, avec comme seul but de déranger l'ordre public.

2.5. Attroupements ou rassemblements sur le territoire de la commune

L'attroupement ou le rassemblement doit avoir eu lieu sur le territoire de la commune dont la responsabilité est invoquée.¹⁷

8 R.P.D.B., V° Responsabilité, n° 1381, Trib. Bruxelles, 6 octobre 1982, inéd.; Trib. Liège, 20 février 2000., inéd., où le tribunal se réfère explicitement à une interprétation dans ce sens de la Cour d'appel de Gand dans son arrêt du 19 juillet 1917, *Pas.*, II, p. 282.

9 La commune peut ainsi également être tenue responsable des dommages, lésions, éventuellement la mort, causés à des fonctionnaires ou à des agents des pouvoirs publics. Pour une application, voir Smets, R.W., 1938-1939, col. 865; Cass., 23 mars 1906, *Pas.* 1906, I, 174 et Cass., 22 février 1843, *Pas.* 1845, I, 326

10 Cass., 7 avril 1927, *Pas.* 1927, I, 208

11 Bruxelles, 5 mai 1984, *Bull. Ass.*, p. 444

12 Trib. Bruxelles, 6 octobre 1982, inéd.

13 Trib. Brugge, 28 janvier 1994, inéd.

14 Cass., 11 juin 1970, *R.G.A.R.*, 1971, 8657

15 Dalcq R., *Traité de la responsabilité civile*, T I, n° 1510

16 Trib. Namur, 1 octobre 1984, *J.L.* n° 41, p. 639, où le tribunal précise que l'objectif initial du rassemblement n'est pas décisif; voir également Bruxelles, 15 novembre 1971, *J.T.*, 1972, p. 428

17 Trib. Bruxelles, 29 septembre 1986, *R.G.A.R.*, 1988, 11355



3. Décharge de la responsabilité

Si la personne qui subit les dommages peut prouver que les conditions d'applicabilité du décret sont remplies, l'administration communale concernée est tenue responsable.

Cette présomption peut uniquement être renversée si l'administration prouve que les deux conditions des articles 5 et 8 du décret sont remplies¹⁸, à savoir:

- les rassemblements sont formés d'individus étrangers à la commune sur le territoire de laquelle les délits ont été commis;
- la commune a pris toutes les mesures qui étaient en son pouvoir pour prévenir les délits et en connaître les provocateurs.

3.1. Attroupements formés d'individus étrangers à la commune

Afin d'être déchargée de sa responsabilité, la commune doit d'abord prouver que l'attroupement a été formé d'individus étrangers à la commune.

Même si ce critère a été appliqué d'une façon absolue dans une certaine jurisprudence, qui considérait que les attroupements devaient entièrement être formés de personnes ne résidant pas dans la commune, et que, dès lors, la participation d'un de ses habitants suffisait à engager la responsabilité de la commune¹⁹, nous constatons a contrario une tendance doctrinale et jurisprudentielle plus nuancée qui accepte qu'il suffise de prouver que les habitants de la commune étaient plutôt peu nombreux comparé au nombre total de participants à l'attroupement.²⁰

A ce sujet, le Tribunal de Première Instance de Louvain déclare dans le cadre du jugement d'une manifestation étudiante que, bien que la plupart des étudiants résident à Louvain au cours de l'année académique, ils ne sont pas pour autant des habitants de la ville et doivent donc être considérés comme "étrangers".

Le tribunal précise ensuite que, même s'il y avait des habitants de Louvain parmi les manifestants, cette minorité négligeable ne peut être prise en considération eu égard au nombre élevé d'étrangers.²¹

De même, d'une manifestation d'étudiants et de professeurs à Liège qui s'inscrivait dans une série de manifestations du secteur dans les différentes provinces, le Tribunal de Première

Instance de Liège n'a pas accepté comme preuve l'allégation selon laquelle la quote-part des participants de la ville de Liège était purement symbolique et donc non significative.²²

Le juge de paix de Beringen s'est également prononcé à propos d'une action de mineurs à l'encontre des conditions de fermeture de mines de charbon. Les procès-verbaux démontrent uniquement que les (noms et adresses des) participants n'étaient pas connus et le tribunal relève dans la déclaration de la victime, que les attaquants s'exprimaient dans un dialecte étranger à la commune. Le juge de paix déduit dès lors l'attroupement comme formé de personnes étrangères à la commune, bien qu'il souligne que ce ne soit pas prouvé.

La situation de la ville de Bruxelles et ses communes voisines est particulière. Le seul fait que ces communes soient le lieu privilégié de manifestations nationales et internationales ne prouve pas, pour la jurisprudence, que la majorité des participants soient des non-résidents.²³ Ce raisonnement a cependant été accepté à l'occasion de troubles après une rencontre internationale de football impliquant principalement des supporters anglais et italiens.²⁴ La seule présomption que l'auteur et ses complices ne seraient pas des habitants de la ville de Bruxelles a été rejetée en tant que preuve par le juge.²⁵ L'inverse, à savoir la preuve que des habitants de la commune (Saint-Josse-ten-Noode) ont pris part à une manifestation de sidérurgistes (et ont été arrêtés), ne permet cependant pas non plus de conclure que la commune manque à sa charge de la preuve lorsqu'il est clair que ces habitants ne constituaient qu'une minorité négligeable des participants, ce que le tribunal déduit entre autres de l'absence de sidérurgie sur le territoire de la commune ou dans les environs.²⁶

La Cour d'appel de Bruxelles s'est opposée au raisonnement selon lequel tous les habitants de l'agglomération bruxelloise constitueraient un ensemble social et économique. Cette interprétation très large n'est pas conciliable avec une interprétation restrictive de la législation d'exception que constitue le décret.

3.2. Toutes les mesures qui étaient en son pouvoir

Si la commune veut être déchargée de sa responsabilité, elle doit prendre toutes les mesures requises en vue de la prévention des délits et afin d'en faire connaître les auteurs.

Cette condition est une obligation de moyens²⁷ qui est interprétée souverainement par les cours et les tribunaux. Le seul

18 Ce principe a encore été confirmé récemment dans un jugement du Tribunal de Première Instance de Liège, 2 février 2001, inéd.

19 Pand. Belges, II° Pillage, n° 42.

20 Wilkin R., *Commentaire sur la loi communale*, t. III, p. 1324; Dalcq R., op. cit., n° 1520.

21 Trib. Louvain, 11 mai 1993, inéd.

22 Trib. Liège, 2 février 2000, inéd.

23 Bruxelles, 2 février 1966, R.G.A.R., n° 1813.

24 Bruxelles, 6 mars 1995, inéd.

25 Trib. Bruxelles, 6 octobre 1982, inéd.

26 Trib. Bruxelles, 29 septembre 1986, R.G.A.R. 1988, 11355.

27 Trib. Bruxelles, 6 octobre 1982, inéd.



fait que des troubles ont eu lieu suffit dès lors à prouver que la commune n'aurait pas pris les mesures qui étaient en son pouvoir.²⁸

Etant donné que la charge de la preuve des mesures prises incombe à la commune, un bon dossier administratif relatif aux mesures prises (personnel engagé, réunions de coordination préalables, ...) est particulièrement utile.

La portée des mesures à prendre doit être proportionnelle aux problèmes raisonnablement à prévoir.

Une administration communale qui autorise une manifestation de 10h00 à 15h30, doit prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de l'ordre dès le début de l'événement, et pas uniquement lorsqu'il atteint son summum (un cortège de tracteurs agricoles).

Le fait que les troubles ont eu lieu au moment où l'action était pratiquement terminée, tandis que la manifestation s'était déroulée de façon relativement ordonnée, encadrée par la police, est jugé à l'avantage de la commune par le juge de paix de Beringen.²⁹ Ce n'est cependant pas l'avis du Tribunal de Première Instance bruxellois, qui a estimé que la ville de Bruxelles pouvait être tenue responsable des dégâts causés par un groupe de jeunes qui ont assisté à une manifestation culturelle et ont ensuite causé des dégâts. Le tribunal a jugé que les problèmes étaient prévisibles, compte tenu de la nature de la manifestation et, celle-ci s'étendant sur plusieurs jours, de l'expérience des journées précédentes.³⁰

Même si une commune doit veiller à prendre les mesures requises pour la durée totale de la manifestation, on accepte qu'elle oriente ses efforts en premier lieu vers l'épicentre des troubles. En effet, il est impossible pour les forces de l'ordre d'être partout au même moment.³¹

Une seule équipe de deux agents pour régler la circulation lors d'une grève annoncée d'une entreprise importante, avec occupation d'un grand carrefour, a été jugé clairement insuffisante.³²

Le point de vue de la victime d'une manifestation de sidérurgistes à Saint-Josse-ten-Noode est intéressant. Elle prétend que la commune aurait dû interdire la manifestation au vu des risques. Le tribunal ne la suit pas. La décision de la commune d'autoriser la manifestation se justifie à la lumière de la situation sociale et économique de la sidérurgie et de l'insécurité des ouvriers concernés, ainsi que du fait que la ville de Bruxelles avait déjà donné son autorisation.³³

Du fait qu'un seul sinistre a eu lieu pendant la manifestation, le tribunal a déduit que la commune avait effectivement pris les mesures requises.³⁴

3.3. La faute de la victime

Une controverse existe quant à la prise en compte de la faute de la victime.

Les uns défendent que le régime de responsabilité spéciale des communes empêche l'application des principes généraux de responsabilité. La décharge de la responsabilité ne peut résulter que des dispositions décrétales (articles 5 et 8).³⁵

D'autres estiment qu'on peut tenir compte de l'implication partielle ou totale de la victime dans son dommage.³⁶

Un exemple de cette deuxième tendance est illustré dans un jugement du juge de paix de Hasselt: le conducteur d'un véhicule abîmé suite à une manifestation de mineurs accepte le risque dès lors que la manifestation avait été annoncée via les médias, et qu'il n'était pas obligé de se trouver en ville et s'y était rendu sans motif particulier.³⁷

4. Les dommages-intérêts

En matière de dommages-intérêts, le décret prévoit un régime dérogatoire en cas de vol ou de pillage d'objets d'une "valeur journalière" (aliments et marchandises), à défaut de restitution, le remboursement du double. (article 1er du titre V du décret).

La règle susmentionnée n'est pas appliquée aux dégâts causés à un véhicule. L'article 1er du décret concerne donc uniquement le vol et le pillage.

Conclusions

Le décret du 10 Vendémiaire de l'an IV était une réaction législative à une situation historique spécifique et exceptionnelle.

Les circonstances ont fondamentalement changé entre-temps, mais l'appréciation sévère à l'égard de l'autorité communale (la présomption de responsabilité) est restée d'application dans notre pays.



Geert Vandewijngaert

28 J.P. Beringen, 19 avril 1996, inéd.

29 J.P. Beringen, 19 avril 1996, inéd.

30 Trib. Brussel, 6 octobre 1982, inéd.

31 J.P. Hasselt, 30 octobre 1990, inéd.

32 J.P. Hasselt, 25 juin 1997, inéd.

33 Trib. Bruxelles, 29 septembre 1986, inéd.

34 Trib. Louvain, 11 mai 1993, inéd.

35 Gand, 19 juillet 1917, Pas. 1917 II, 282;

Bruxelles, 29 novembre 1930, Pas., 1913, II, 59.

36 Dalcq R., op. cit., nos 1528 & 1529.

37 J.P. Hasselt, 30 octobre 1990, inéd.



LEGISLATION

publiée au Moniteur belge du 20.12.2001 au 17.01.2002

AFFAIRES SOCIALES

AR du 11.12.2001 réglant le droit de **réquisition d'immeubles abandonnés**, visé à l'art. 74 de la loi du 02.01.2001 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses. M.B. 22.12.2001 - *inforum* 173680

AR du 11.12.2001 rel. à l'uniformisation des **indices-pivot** dans les matières sociales à l'occasion de l'introduction de l'euro. M.B. 22.12.2001 - *inforum* 173712

AM du 07.12.2001 déterminant les situations ouvrant le droit à des **titres de priorité** pour l'introduction d'une demande de logement social. **AM du 07.12.2001** établissant les modalités de gestion, de contrôle et d'archivage du **registre** des candidatures à un logement social.

AM du 07.12.2001 établissant la liste des documents à transmettre lors de l'introduction d'une **demande** de logement social. **AM du 07.12.2001** établissant le modèle de **formulaire** pour l'introduction d'une demande de logement social. **AM du 07.12.2001** déterminant les **données** relatives aux locataires et la structure des fichiers pour l'introduction d'une demande de logement social.

AM du 07.12.2001 déterminant les documents justificatifs en matière de revenus pour l'introduction d'une **demande de logement social**. M.B. 28.12.2001 - *inforum* 173743, 173746, 173749, 173751, 173754, 173757

AM du 22.11.2001 mod. l'AM du 30.01.1995 réglant le **remboursement** par l'Etat des frais rel. à l'aide accordée par les centres publics d'aide sociale à un indigent qui ne possède pas la nationalité belge et qui n'est pas inscrit au registre de population. M.B. 28.12.2001 - *inforum* 173747

AR du 24.12.2001 mod. l'AR du 30.10.1974 portant règlement général en matière de minimum de moyens d'existence. **AR du 24.12.2001** augmentant les montants du **minimum de moyens d'existence**. **AR du 24.12.2001** pris en exécution de l'art. 12 de la loi du 02.04.1965 rel. à la prise en charge des secours accordés par les centres publics d'aide sociale. M.B. 29.12.2001 - *inforum* 173784, 8311, 173787

Loi programme du 30.12.2001 et plus particulièrement dans le Titre IV **Emploi**, les chapitres relatifs à la reprise du travail des **chômeurs** âgés, aux conventions de **premier emploi**. M.B. 31.12.2001 - *inforum* 173126, 173483, 173490

FINANCES / TAXES

Loi du 10.12.2001 mod. l'art. 470 du **Code des impôts** sur les revenus 1992 en vue d'améliorer les finances communales. M.B. 28.12.2001 - *inforum* 173728

AGRBC du 25.10.2001
→ voir Police / Sécurité

AR du 24.12.2001
→ voir Police / Sécurité

AGRBC du 15.11.2001 fixant la **tarification** des prestations de l'Agence régionale pour la **Propreté**. M.B. 01.01.2002 - *inforum* 173810

Loi du 05.12.2001 mod. l'art. 298 du **Code des impôts sur les revenus** 1992. M.B. 08.01.2002 - *inforum* 173866

GESTION COMMUNALE

Cour d'Arbitrage - Arrêt n° 135/2001 du 30.10.2001 - Les questions préjudicielles concernant les art. 5 et 7, al. 1 et 2, de la loi du 26.07.1962 rel. à la procédure d'extrême urgence en matière d'**expropriation** pour cause d'utilité publique. M.B. 22.12.2001 - *inforum* 173690

Loi programme du 30.12.2001 et plus particulièrement dans le Titre V **Finances**, le chapitre relatif à la modification de la loi du 19.07.1930 créant la **Régie des Télégraphes et Téléphones**, dans le Titre VI **Energie**, le chapitre relatif à la modification de la loi du 29.04.1999 relative à l'organisation du **marché de l'électricité**, dans le Titre IX **Intérieur**, les chapitres relatifs à la modification de la loi du 07.12.1998 organisant un **service de police intégré**, structuré à deux niveaux, aux modifications de la loi du 13.05.1999 portant le **statut disciplinaire** des membres du personnel du service de police, aux dispositions particulières. M.B. 31.12.2001 - *inforum* 173126, 174086, 173560, 173631, 173653, 173655

Circ. du 27.11.2001 - Services d'assurances. M.B. 04.01.2002 - *inforum* 173824

AM du 21.11.2001 portant délégation à certains fonctionnaires de l'Administration des Pouvoirs locaux dans le cadre de la tutelle administrative sur les intercommunales de la Région de Bruxelles-Capitale. **AM du 21.11.2001** portant délégation à certains fonctionnaires de l'Administration des Pouvoirs locaux dans le cadre de la **tutelle administrative** sur les zones de police de la Région de Bruxelles-Capitale. M.B. 11.01.2002 - *inforum* 173943, 173934

Avis à la population n° 6/01 - Vol de **cartes d'identité** dans des maisons communales. M.B. 12.01.2002

INTERCOMMUNALES

AM du 21.11.2001
→ voir Gestion communale

PERSONNEL

Circ. du 18.12.2001 - Allocation de fin d'année 2001. M.B. 12.01.2002 - *inforum* 45537

POLICE / SÉCURITÉ

AM du 28.11.2001 précisant les missions et les services dont l'exercice est incompatible avec la qualité de membre du personnel du **cadre opérationnel** des services de police. **AM du 28.11.2001** déterminant le modèle de la carte de légitimation des dirigeants responsables et de leurs mandataires permanents et des délégués permanents des **organisations syndicales** du personnel des services de police. M.B. 20.12.2001 - *inforum* 173623, 173627

AR du 16.11.2001 portant exécution de l'art. 235, al. 1er, de la loi du 07.12.1998 organisant un **service de police intégré**, structuré à deux niveaux. **Circ. PLP 13 du 26.10.2001** traitant des directives pour l'établissement du **budget** de police 2002 à l'usage de la zone de police. M.B. 21.12.2001 - *inforum* 173659, 173675

AR du 26.11.2001 portant exécution de la loi du 13.05.1999 portant le **statut disciplinaire** des membres du personnel des services de police. M.B. 28.12.2001 - *inforum* 173759

AGRBC du 25.10.2001 octroyant une subvention aux communes pour favoriser la création de **brigades cyclistes** de surveillance. M.B. 29.12.2001 - *inforum* 173781

AR du 24.12.2001 portant l'octroi aux zones de police, pour l'année 2002, de la **subvention fédérale** en compensation des cotisations sociales de certains membres du personnel des corps de la police locale. **AR du 24.12.2001** rel. à l'octroi d'une **avance** sur la subvention fédérale de base pour l'année 2002 aux zones de police et d'une **allocation** à certaines communes. **AR du 24.12.2001** déterminant les **normes budgétaires** minimales de la police locale. M.B. 29.12.2001 - *inforum* 173791, 173793, 173803

AM du 19.12.2001 fixant les tarifs pour des missions exceptionnelles de police administrative dans le cadre du **transport protégé de valeurs**. M.B. 05.01.2002 - *inforum* 173831

AM du 28.12.2001 portant exécution de l'art. 235, al. 4, de la loi du 07.12.1998 organisant un **service de police intégré**, structuré à deux niveaux. M.B. 09.01.2002 - *inforum* 173877

AM du 21.11.2001
→ voir Gestion communale

AM du 04.01.2002 fixant les **missions** à exécuter par la police fédérale en application de l'art. 126, par. 2, de la loi du 07.12.1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux. M.B. 11.01.2002 - *inforum* 173939

AM du 28.12.2001 portant exécution de certaines dispositions de l'AR du 30.03.2001 portant la **position juridique** du personnel des services de police [AEPol]. **AR du 16.11.2002** mod. l'AR du 20.12.2000 pris en exécution de l'art. 243 de la loi du 07.12.1998 organisant un **service de police intégré**, structuré à deux niveaux. M.B. 15.01.2002 - *inforum* 173983, 173990

Circ. PLP 16bis du 14.12.2001 relative au passage vers le **cadre administratif et logistique** de la police locale, en vertu de l'art. 235, al. 2, 3 et 4, de la LPI. **Circ. GPI 13 du 16.01.2002** rel. au marquage des **véhicules** de la police intégrée structurée à deux niveaux. M.B. 16.01.2002 - *inforum* 173609, 174030

URBANISME / CADRE DE VIE

AR du 21.12.2001 mod. AR du 29.04.2001 fixant la norme pour les antennes émettant des **ondes électromagnétiques** entre 10 MHz et 10 GHz. M.B. 29.12.2001 - *inforum* 173770

AGRBC du 15.11.2001
→ voir Finances / Taxes



Mouvement Communal

N°2001-12

- A l'heure où le gouvernement fédéral s'attaque au problème des conflits relationnels, la ville de La Louvière a mis en place un système de gestion et de prise en charge de ceux-ci, en y incluant les questions d'alcoolisme ou de harcèlement moral et sexuel. A. Depret interviewe Rudy Ankaert, Secrétaire communal.

- P. Blondiau commente l'implication pour les communes de l'entrée en vigueur de l'AR d'exécution de la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée, de la licéité des traitements de données à caractère personnel aux divers droits de la personne concernée et en passant par les procédures de contrôle. L'article décrit également l'AR du 13 février dernier remplaçant la quasi-totalité des AR précédents.

De Gemeente

Nr 538 (12/2001)

Stemrecht voor migranten blijft een punt van discussie. Maar bijna iedere partij heeft ondertussen wel alloctonen met de Belgische nationaliteit onder haar verkozenen. P. Loobuyck onderzoekt de verwachtingen die aan hen gesteld worden en de hindernissen die zij op hun weg vinden bij de uitoefening van hun mandaat.

Het Centrum voor Bevolkings- en Gezinsstudie heeft een onderzoek verricht naar de bijstandspopulatie. Naast de wettelijke bestaansminimumtrekkers richten zij de schijnwerpers ook op de maatschappelijke dienstverlening van financiële aard voor equivalent bestaansminimumtrekkers en niet-residuele steuntrekkers. Zij besluiten dat bijkomend onderzoek nodig is voor een beter begrip, verklaring en voorspelling van de armoede.

Het mobiliteitsplan Vlaanderen moet de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen waarborgen. Naast de beleidslijnen geeft het ook de prioriteiten aan voor de uitbouw van het openbaar vervoer en de infrastructuurnetwerken. L. Raes bekijkt de grote lijnen van het plan en geeft aan welke rol de lokale overheid kan vervullen.

De werkgeversorganisaties roepen de nieuwe lokale besturen op om een beleid te voeren dat ruimte laat om te ondernemen. Ze willen voldoende aandacht voor het lokale economiebeleid, een dienstvaardig vergunningenbeleid en een ondernemingsvriendelijke ruimtelijke ordening. M. Andries van het VEV is nagegaan hoe ver de gemeenten staan en wat ze kunnen doen voor een bedrijfsvriendelijk beleid.

DEJA 1000 MANDATAIRES BRANCHES ! SEREZ-VOUS LE 1001^{ÈME} ?



la base de données juridiques et administratives des pouvoirs locaux

- par internet
- au quotidien
- de chez vous ou d'ailleurs
- toute l'information juridique disponible concernant tous les sujets auxquels communes, CPAS et intercommunales sont confrontés
- pour des décisions toujours correctes et argumentées

inforum, un instrument de travail indispensable

www.inforum.be 02/233.20.32 inforum@inforum.be

Une collaboration entre l'Union des Villes et Communes et Dexia



DANS NOS COMMUNES

Où en sont nos communes en matière de développement durable ?

Le rôle des pouvoirs locaux dans la mise en œuvre du développement durable est primordial. Consciente de cela, la commune d'Etterbeek a organisé le 7 décembre dernier un colloque sur le sujet, en collaboration avec l'Association. Cette journée a permis aux participants d'être informés quant aux différentes initiatives communales, régionales, fédérales et internationales.

Ci-dessous, vous trouverez les résultats de l'enquête effectuée par l'Association auprès des communes bruxelloises dans le cadre de la préparation du forum pour un développement durable dans les communes bruxelloises. Dans le numéro suivant, la commune d'Etterbeek vous fera part de l'action de ses services en faveur du développement durable.

Pendant l'été, nous avons parcouru les administrations communales bruxelloises afin d'avoir une idée sur ce qui se faisait en matière de développement durable et sur les éventuelles difficultés rencontrées. Nous avons pris note également de quelques "bonnes pratiques" qui pourraient servir d'exemple aux autres communes, ainsi que des suggestions pour la mise en place du forum pour un développement durable dans les communes bruxelloises. Nous vous faisons part ci-contre de quelques-unes de nos constatations.

Un concept encore à intégrer

Dans nos communes, le développement durable est encore souvent assimilé à sa dimension environnementale. Très peu d'entre elles ont entrepris d'y sensibiliser leur personnel. Travailler dans une optique de développement durable est dès lors plus la conséquence de convictions personnelles que d'une volonté collective portée par une décision véritable.

Le développement durable a été défini par la communauté internationale comme **un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins** (Rapport Brundtland, 1987).

Les besoins à satisfaire sont d'ordre tant économique (niveau de vie suffisant) et social (équité, intégration sociale) qu'environnemental (environnement sain).

Ils doivent être satisfaits aujourd'hui, mais également demain! Les générations futures méritent un environnement naturel et social aussi bon, voire meilleur que le nôtre! Les ressources naturelles doivent donc être utilisées de façon rationnelle et l'exclusion sociale doit être combattue.

Plus qu'un programme au contenu précis où la structure est élaborée d'avance, le développement durable est un processus de réflexion et d'échange qui tente de dégager une vision globale de l'avenir de notre société. Il implique que les politiques économiques, sociales et environnementales soient abordées dans un esprit de synergie.

Communication entre les services

Tendre vers un développement durable, c'est rechercher un équilibre entre les intérêts sociaux, environnementaux et économiques. Pour ce faire, il faut qu'il y ait avant tout une communication suffisante entre les différents services. Or, à ce jour, ces derniers restent encore fort cloisonnés. L'information est transmise principalement via des canaux informels, en fonction des affinités, ce qui rend l'échange d'information et les collaborations assez aléatoires. Quelques communes ont cependant mis sur pied des groupes de travail formels et réguliers regroupant des personnes de différents services, ce qui permet souvent d'améliorer l'efficacité des actions à moyen et long terme. Dans tous les cas, il faut constater que la communication entre les personnes travaillant sur des matières sociales et celles travaillant sur l'environnement est plutôt rare.

La dimension environnementale

Une des trois dimensions du développement durable est la protection de l'environnement. Or, trois communes n'ont toujours pas de conseiller en environnement. Dans un tiers



des communes, c'est la même personne qui s'occupe du conseil en environnement et des permis d'environnement. Cette dernière fonction représente, dans beaucoup de cas, une charge de travail importante et incompressible, laissant moins de temps au traitement d'autres problématiques environnementales.

Participation de la population

Le développement durable est l'affaire de tous. Il est donc important que la population soit non seulement bien informée des mesures prises par ses représentants politiques mais également qu'elle puisse réellement participer à la prise de décision.

De manière générale, on constate une grande mobilisation des habitants lorsqu'il s'agit d'aménagements urbanistiques. Sinon, il semble que la participation soit relativement faible dans nos communes et qu'elle ait besoin d'être encouragée. Un certain nombre de communes développent des canaux d'information des habitants (soirées thématiques, journal de la commune, ...) mais une véritable participation dans la prise de décision n'est pas fréquente. Moins de 5 communes ont mis sur pied une structure (commission consultative, conseils, ...) permettant un réel dialogue entre comités de quartiers, associations, politiques et techniciens.

Etablissement d'un Agenda 21 local

Les collectivités locales ont été invitées à travers la Charte d'Aalborg (1994) à élaborer leur propre plan d'action à moyen et long terme pour assurer la durabilité dans les villes. La Ville de Bruxelles et la Commune d'Etterbeek ont signé la Charte et se sont donc ainsi engagées à élaborer un Agenda 21 local. Toutefois, aucune commune bruxelloise ne dispose aujourd'hui d'un Agenda 21 local stricto sensu.

Elles disposent par contre d'un Plan communal de développement (PCD), qui moyennant quelques aménagements, dont une plus grande implication du personnel communal et de la population, pourrait être assimilé à un Agenda 21 local. Cette piste reste à creuser.

Indicateurs de développement durable

Les indicateurs de développement durable permettent, simplement, de faire l'état de la situation avant d'entreprendre

une action, d'évaluer l'impact des décisions et de communiquer des informations à la population. Ils peuvent être tant quantitatifs (ex: nombre de personnes vivant dans un logement insalubre) que qualitatifs (ex: niveau de satisfaction de la population suite à des nouvelles mesures en matière de mobilité).

De façon générale, très peu de communes utilisent des indicateurs, ou du moins pas de façon systématique ni organisée. Les principaux obstacles évoqués sont le niveau de priorité accordé (les tâches "urgentes" prennent souvent le dessus), le manque de temps et de moyens, et, enfin, le manque de connaissances techniques (quels indicateurs utiliser et comment les calculer?). Néanmoins, un intérêt certain a été manifesté et on peut espérer dans un avenir proche une évolution en la matière.

Le développement durable, ce n'est pas nouveau!

En effet, toutes les communes bruxelloises entreprennent ou ont entrepris des actions qui entrent dans une optique de développement durable, sans toujours le savoir. Voici quelques exemples, parmi d'autres, de "bonnes pratiques"...

Les contrats de quartier

L'objectif des contrats de quartiers est de revitaliser un quartier tant sur le plan social, économique qu'environnemental. Les trois dimensions du développement durable sont donc constamment prises en compte. De même, afin d'adapter au mieux le programme aux besoins du quartier, une *Commission locale de développement intégré* (CLDI) regroupant les habitants, associations et représentants de la commune a été créée. Les contrats de quartiers sont donc un bon exemple de politique de développement durable à l'échelle d'un quartier.

Cellule du développement durable et stratégique

La commune de Schaerbeek met en place une cellule de développement durable et stratégique qui est sous la compétence du bourgmestre. Cette cellule aura la mission de favoriser la transversalité, l'intégration des idées, la recherche d'une cohérence avec le Plan communal de développement et l'intégration du concept de développement durable dans les projets.

Colloque sur le développement durable et les pouvoirs locaux

Le colloque sur le développement durable et les pouvoirs locaux organisé en décembre par la commune d'Etterbeek, représente un pas important vers la mise en œuvre d'un développement durable. Il a permis avant tout de sensibiliser



DANS NOS COMMUNES

Suite

ser et d'informer les personnes travaillant au sein de la commune - administratifs et politiques -. Au moins un représentant de chaque service était présent, l'objectif étant de montrer que le développement durable est l'affaire de tous, et pas uniquement de l'éco-conseiller.

Label bruxellois "Entreprise éco-dynamique"

Le label bruxellois "Entreprise éco-dynamique", initié par l'Institut bruxellois de gestion de l'environnement, est accordé aux communes qui ont effectué des progrès en matière de gestion environnementale au sein de leur administration¹. Entrer dans cette démarche est un bon moyen, d'une part, de sensibiliser le personnel à l'environnement et au développement durable, et d'autre part, de favoriser la communication entre services, étant donné que la gestion environnementale concerne toute l'administration (ex: recy-

clage du papier, réduction des consommations d'énergie, mobilité,...). Les communes d'Evere, de Forest et d'Uccle ont obtenu chacune le label pour un site et 7 autres communes bruxelloises sont, à ce jour, candidates.

1000 communes

Molenbeek est la seule commune bruxelloise qui ait continué sur la lancée de "1000 communes pour l'environnement européen" (1992). Deux fois par an, la commune réunit les écoles et associations pour les inciter à rentrer des projets environnementaux. C'est aussi l'occasion de discuter des différents problèmes environnementaux rencontrés dans la commune. Ce projet, qui à l'origine a été incité par des subsides extérieurs, fonctionne aujourd'hui sur fonds propres de la commune, et s'étend à des projets de développement durable.

Au moins quatre bonnes raisons pour un développement durable dans nos communes

Premièrement, la ville, par sa densité et sa variété, combine des fonctions économiques (emploi, consommation,...), sociales (services sociaux, hôpitaux,...), culturelles et politiques favorisant les échanges d'idées et la participation directe de la population. C'est un lieu dynamique, souvent moteur de changement. Mais la ville est aussi la source de problèmes qui nuisent non seulement à la santé, à la qualité de vie et au bien-être de ses citoyens, mais également à toute la planète (changement climatique,...). La ville, en tant que moteur de changement et source de problèmes, est donc un lieu idéal et indispensable pour agir pour un développement durable.

Deuxièmement, les communes occupent une position privilégiée pour promouvoir les objectifs du développement durable grâce aux fonctions multiples qu'elles exercent et à leur proximité de la population. En effet, elles fournissent des services divers, adoptent des règlements, informent, éduquent et peuvent mobiliser la population, organisent des débats et dialoguent avec les groupes associatifs. Les communes, en tant que pouvoir public, ont également un rôle d'exemple à jouer vis-à-vis de la population. En adoptant un mode de consommation plus écologique et respectant des valeurs éthiques, elles influent sur le marché et incitent directement ou indirectement les habitants (consommateurs) à adapter leur mode de consommation et les fournisseurs leur mode de production.

Troisièmement, tendre vers un développement durable signifie également impliquer le plus possible la population dans les prises de décisions ; la démocratie locale et les contacts avec les groupes associatifs locaux s'en verront donc d'autant plus renforcés. La participation active de la population dans la prise de décision est un gage de réussite pour la mise en œuvre de ces décisions.

Last but not least, au-delà de la participation réelle pour l'amélioration de la qualité de vie sur notre planète, œuvrer pour un développement durable ou lutter contre la non durabilité dans les communes bruxelloises offre la possibilité de rendre ces dernières plus attrayantes. Elles paraîtront comme des lieux où il fait bon vivre et travailler et attireront les investisseurs.



Sophie van den Bergh

¹ Le label bruxellois éco-dynamique est apparenté à une version simplifiée des démarches internationales telles que ISO ou EMAS.



Permis d'urbanisme

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté la version définitive, après avis du Conseil d'Etat, d'un arrêté qui a pour objet de déterminer la composition du dossier de demande de permis d'urbanisme et qui remplace ainsi l'arrêté de l'Exécutif du 6 juillet 1992.

"Introduire une demande de permis d'urbanisme, explique Willem DRAPS, s'avérait pour certains un véritable parcours du combattant en raison tant du nombre de formulaires à remplir et du manque de lisibilité de ceux-ci que du nombre de documents à se procurer à gauche et à droite. De plus, les demandeurs de permis se voyaient imposer, pour la confection de leur dossier, des conditions variables en fonction du service de l'Urbanisme communal où ils introduisaient la demande. Dans le cadre de l'objectif général de la simplification administrative des procédures, il était indispensable de modifier le texte de l'arrêté de 1992, notamment pour harmoniser les termes et notions utilisés ainsi que les différents documents nécessaires à la demande de permis d'urbanisme, mais aussi pour leur donner une meilleure lisibilité."

Un formulaire unique sera utilisé pour toutes les communes bruxelloises, formulaire conçu selon un principe allégé de cases thématiques à compléter suivant le type de permis solli-

cié. Cet arrêté met un point final aux nombreuses démarches dans différentes administrations, auxquelles le demandeur était contraint, à savoir notamment la recherche de l'extrait cadastral, l'avis au propriétaire, l'attestation de l'Ordre des Architectes, la note sur le projet urbanistique, etc.

L'objectif de l'arrêté est de faire correspondre les informations requises aux enjeux réels, d'éviter les informations redondantes ou superflues et de limiter au strict minimum le nombre de documents, tant pour les demandeurs de permis que pour les administrations.

De plus, ce formulaire unique comprend une série d'informations importantes, liées à la mise à jour de la CASBA (la Carte des Superficies de bureaux admissibles) qui fait partie intégrante du PRAS.

Notons que les formulaires du type P/S (rapport plancher/sol) ou ISO (règles d'isolation thermique des bâtiments, imposées par le Règlement Régional d'Urbanisme, le RRU) sont, eux aussi, directement intégrés dans ce nouveau document.

Par ailleurs, aux fins d'assurer une information complète et transparente, les demandes d'implantation d'antenne-relais GSM devront renseigner leurs caractéristiques techniques et, à partir d'une certaine puissance, contenir un certificat de conformité aux récentes normes d'émission établies par Arrêté Royal.

Le Fonds Spécial de l'Aide Sociale fixé à 6 % en 2002

En 2001, les CPAS de la Région de Bruxelles-Capitale ont vu leur dotation passer de 5 % à 5,5 % ce qui représente une augmentation de moyens de quelque 40,5 millions BEF (1 million €).

Conformément à la déclaration de gouvernementale, le Conseil des Ministres de la Région de Bruxelles-Capitale a décidé de procéder en 2002 à une nouvelle augmentation du Fonds spécial de l'Aide Sociale et de porter à 6 % la part de la Dotation générale aux communes attribuée aux CPAS.

Budget des 19 contrats de prévention et de sécurité ¹

Communes	Coûts de personnel et de fonctionnement	Coût d'investissement
ANDERLECHT	38.181.250 BEF	6.100.000 BEF
AUDERGHEM	5.464.913 BEF	1.461.990 BEF
BERCHEM	5.600.000 BEF	1.350.000 BEF
VILLE DE BRUXELLES	60.090.000 BEF	9.500.000 BEF
ETTERBEEK	24.778.750 BEF	7.017.120 BEF
EVERE	8.820.000 BEF	2.000.000 BEF
FOREST	25.535.639 BEF	2.353.400 BEF
GANSHOREN	6.000.000 BEF	1.500.000 BEF
IXELLES	32.453.500 BEF	6.136.400 BEF
JETTE	9.360.000 BEF	1.850.000 BEF
KOEKELBERG	20.307.500 BEF	1.650.000 BEF
MOLENBEEK	49.405.000 BEF	5.900.000 BEF
St GILLES	26.119.620 BEF	3.045.000 BEF
St JOSSE	32.425.000 BEF	3.760.000 BEF
SCHAERBEEK	55.555.000 BEF	5.600.000 BEF
UCCLE	6.000.000 BEF	1.350.000 BEF
WATERMAEL	5.740.000 BEF	1.986.000 BEF
WOLUWE St LAMBERT	8.700.000 BEF	2.850.000 BEF
WOLUWE St PIERRE	6.025.000 BEF	600.000 BEF
TOTAL	426.561.172 BEF	66.009.910 BEF

¹ La mesure, décidée fin décembre, est encore exprimée en francs belges.

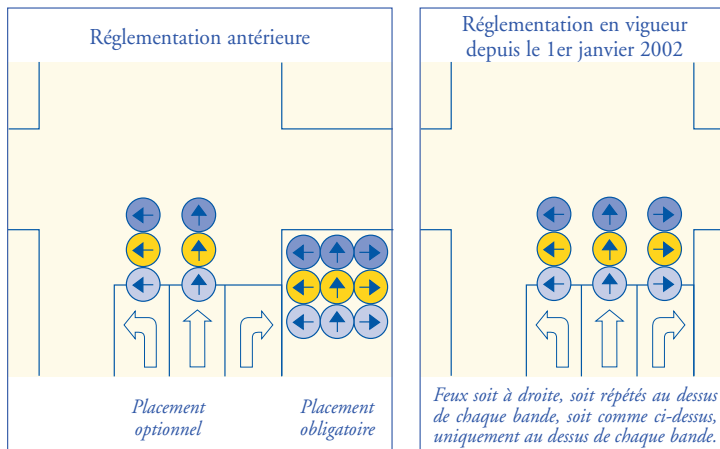


LE COIN DE LA MOBILITÉ

FEUX DE SIGNALISATION ET NOUVEAUX PANNEAUX

Depuis le 1er janvier 2002, les gestionnaires de voirie peuvent installer un feu de répétition à la hauteur des chauffeurs, tout comme chez nos voisins (France et Allemagne, par exemple).

Le nouvel arrêté royal du 17 octobre 2001 (paru au Moniteur belge du 15 novembre) modifiant le code de la route stipule aussi qu'il n'est plus obligatoire d'installer toujours à droite les "signaux lumineux tricolores sous forme de flèche". Cette mesure présente comme avantage que les feux peuvent n'être placés qu'au-dessus de la bande de circulation concernée, tandis qu'auparavant un feu devait obligatoirement être prévu à droite, quelle que soit la direction indiquée, avec répétition éventuelle au-dessus de la bande de circulation. Le précédent système, multipliant les feux à droite, troublait ainsi la visibilité et gênait la circulation des cyclistes et des piétons. Lorsqu'un carrefour est équipé de feux de signalisation sans indication de direction, il n'est plus obligatoire, bien que ce soit toujours permis, de placer de feux de répétition à gauche.



Ce même arrêté royal introduit également quelques nouveaux panneaux de signalisation dans le code de la route:

- **Panneau signalant un ring.** Ce panneau indiquera clairement sur quel ring le conducteur se trouve: R + numéro (0 pour le ring autour de Bruxelles).
- **Marquage pour cyclistes.** Un nouveau panneau, du même type que les panneaux existants mais de couleur brune, indiquera les destinations touristiques pour cyclistes, à l'instar de la signalisation pour les voitures.
- **Parking couvert.** Il existe déjà un panneau indiquant un parking. Pour annoncer un parking couvert, on utilisera dorénavant le même type de panneau, avec comme seule différence que la lettre P sera placée sous un toit.
- Enfin, nous signalons également quelques modifications et l'introductions d'un nouveau panneau. Suite à la réforme de la police, les anciens symboles sont remplacés par le **nouvel emblème de la police**. Le symbole du **bureau des téléphones** est remplacé par le logo de la poste et un nouveau picto, représentant trois arbres, a été choisi pour signaler un **parc naturel**.



Erik Caelen

Trait d'Union



Association
de la Ville et des Communes
de la Région
de Bruxelles-Capitale

asbl

Rue d' Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles

Tél. 02/ 233.20.04

Fax 02/ 280.60.90

welcome@avcb-vsgb.irisnet.be

Rédaction : publi@avcb-vsgb.irisnet.be

Publié avec le soutien
de la Région de Bruxelles-Capitale,
de Dexia et de la SMAP



N°2002/01
11 février 2002

Direction
Marc Thoulen

Coordination
Philippe Delvaux

Rédaction
Eric André, Erik Caelen, Philippe Delvaux,
Juliette Lenders, Marc Thoulen,
Sophie van den Berghe,
Geert Vandenwijngaert

Traduction
Liesbeth Vankelecom

Secrétariat
Katty Clerckx – Michel De Greef

Trait d'Union est imprimé
sur papier recyclé à 50 %