



# Trait d'Union

## Ville et Communes de Bruxelles-Capitale

N° 2002/07 - 3 septembre 2002

### Tabous ?

*La presse vient de se faire l'écho d'une vaste enquête commanditée par le Ministre Charles Picqué, en charge de la Politique des Grandes villes, portant sur l'évolution des flux migratoires entre les centres urbains et leurs périphéries.*

*Le moins que l'on puisse dire, c'est que le phénomène urbain transcende nettement les différences régionales. Partout, les centres perdent peu ou prou de leur population, et plus encore voient fondre, en termes relatifs, les revenus de leur population. Les singularités bruxelloises s'expriment par les fortes entrées des jeunes qui participent au léger redressement global de la dernière décennie, mais aussi par un écart de revenu particulièrement marqué entre centre et périphérie.*

*L'étude fait aussi le tour des motivations de ces mouvements, et au-delà de certaines contradictions apparentes entre les motifs de rejet et de choix d'une localisation, on y retrouve les thèmes assez naturels de l'accession au logement et de la proximité des emplois, celui, fondamental, de la qualité de l'environnement et du cadre de vie, et celui, plus marginal semble-t-il, de la sécurité.*

*La problématique des finances régionales et locales est aussi touchée par cette étude. Les charges liées classiquement à la fonction de pool d'emploi des villes même si ce phénomène vient à se nuancer par certaines délocalisations de l'emploi vers les périphéries, celles, croissantes, destinées à prévenir la dualisation de la population, en même temps que les pertes de ressources liées au départ de ses catégories les plus aisées, tout cela concourt à dégrader les finances régionales et locales.*

*La sortie de cette étude, dont la discussion doit suivre au Conseil des Ministres puis au Parlement, inspire d'ores et déjà quelques réflexions.*

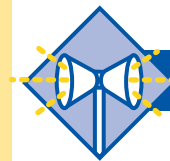
*La première piste est d'ordre fiscal. Sauf au travers du précompte immobilier, les ressources fiscales des pouvoirs locaux et régionaux sont plus liées au lieu de résidence qu'au lieu d'activité des personnes. Dans ces conditions, l'évolution des centres urbains "programme" en quelque sorte la dégradation de leurs finances et la limitation de leurs possibilités d'action. A cet égard, est-il vraiment imaginable d'envisager une réforme en profondeur qui travaillerait plus fondamentalement sur l'orientation générale de la fiscalité, ou qui passerait au-delà des mécanismes institutionnels de solidarité déjà en vigueur entre les Régions ?*

*La seconde est d'ordre fonctionnel et tient au rôle-clé que peuvent jouer les pouvoirs locaux dans les domaines d'action auxquels la vitalité des villes est sensible. Peut-être leur influence sera-t-elle plus limitée en matière de logement ou de promotion de l'emploi, mais elle est à coup sûr incontournable en terme de cadre de vie et de sécurité, sans préjudice d'autres domaines non cités ici comme le secteur socio-culturel. Encore faut-il que les pouvoirs locaux aient les moyens de ces politiques et que le bénéfice du principe de subsidiarité leur soit dûment reconnu.*

*Ces sujets seront-ils tabous dans la discussion des finances locales qui doit débiter à la rentrée ?*



Marc Thoulén



### L'ASSOCIATION EN ACTION

A la veille des congés, la Section CPAS de l'Association s'est vue confier par la Commission Communautaire Commune et la Commission Communautaire Française, la réalisation d'une mission d'étude portant sur les **maisons de repos** reconnues par ces institutions.

L'étude comporte trois volets, dont le premier porte sur les normes architecturales et le plan d'investissements, le second sur l'évaluation d'un nouveau système de financement des maisons de repos, et le troisième sur celle de leur viabilité financière, notamment par rapport à leur taille.

Pour honorer ses engagements, l'Association fera appel aux compétences de Monsieur **Christian Lejour** qui prend ses fonctions en ce début du mois de septembre. Economiste et sociologue, Monsieur Christian Lejour dispose d'une expérience en matière d'études de marchés, mais a également travaillé dans une agence-conseil dans le domaine de l'économie sociale et a fait un bref passage au CPAS de Bruxelles. Tant sa formation que son expérience augurent du succès de cette mission. Son engagement confirme également la tendance à la diversification du service d'études de l'Association.



Marc Thoulén



### SOMMAIRE



	page
A l'agenda .....	2
Législation .....	3
La réforme du contentieux administratif .....	4
Modification du code de la route .....	8
De l'appel aux projets...et des projets à la pelle .....	11
Taxation des opérateurs de téléphonie .....	14
Se déplacer intelligemment, c'est le bon plan .....	16
Le pied se fera léger aux abords des écoles .....	18
Modifications pour les dispositifs surélevés .....	20



## 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
8/9	<i>Journée internationale de l'alphabétisation</i>	Nations Unies - <a href="http://www.un.org/depts/dhl/dhlf/literacy/index.html">http://www.un.org/depts/dhl/dhlf/literacy/index.html</a>
11-13/9 Gand	<i>Patrimoine, nouvelles technologies et développement local - Authenticité, intégrité culturelle et soutien au développement durable de la présentation au public des monuments et sites archéologiques et historiques</i> Conférence organisée par le centre Ename, avec le soutien du gouvernement flamand	Eva Roels - Conférence du Patrimoine de Gand Centre Ename pour l'archéologie publique et la présentation du patrimoine 13-15 Abdijstraat - 9700 Oudenaarde Tél. : 055.232.447 - Fax : 055.303.519 eva.roels@enamecenter.org
14-15/9 Bruxelles	<i>L'archéologie, du Néolithique à la Révolution industrielle</i> Journées du Patrimoine à Bruxelles	Service des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale CCN 80 rue du Progrès, boîte 1 - 1030 Bruxelles Tél. : 02.204.14.20 - Fax : 02.204.15.22
16-22/9	<i>Semaine européenne de la mobilité</i> Organisée par la DG Environnement de la Commission européenne	<a href="http://www.mobilityweek-europe.org/index.html">http://www.mobilityweek-europe.org/index.html</a>
21-29/9	<i>Semaine belge de la mobilité</i> Coordonnée par Inter-environnement Bruxelles, Inter-Environnement Wallonie, Brusselse Raad voor het Leefmilieu, et Komino	<a href="http://www.ieb.be/smob/index.htm">http://www.ieb.be/smob/index.htm</a> <a href="http://www.bralvzw.be/vervoering/index.html">http://www.bralvzw.be/vervoering/index.html</a> <a href="http://www.semaine.mobilite.wallonie.be">www.semaine.mobilite.wallonie.be</a> <a href="http://www.komimo.be">www.komimo.be</a>
22/9	<i>En Ville, sans ma voiture</i>	Inter-Environnement Bruxelles (IEB) - Philippe Mertens rue du Midi, 165 - 1000 Bruxelles Fax : 02 223 12 96 - Tél. : 02 223 01 01 philippe.mertens@ieb.be - <a href="http://www.ieb.be/smob/index.htm">http://www.ieb.be/smob/index.htm</a> ou Brusselse raad voor het leefmilieu (BRAL) - Annemie Pijcke 13 Place du Samedi - 1000 Bruxelles Tél. : 02.217.56.33 - Fax : 02.217.06.11 annemie@bralvzw.be - <a href="http://www.bralvzw.be">www.bralvzw.be</a> ou Commission européenne - la journée sans voiture en Europe <a href="http://www.22september.org">http://www.22september.org</a> - Voir Trait d'Union 2002-5
 Septembre	<i>Les plans de déplacements</i> Atelier dans le cadre du Forum du Développement durable	AVCB - Sophie van den Berghe - Voir ce Trait d'Union <a href="mailto:forum-sd@avcb-vsgeb.irisnet.be">forum-sd@avcb-vsgeb.irisnet.be</a>
18/9 Maison communale WSL	<i>L'avenir des communes en Europe</i> Conférence organisée par Danielle Caron	<a href="http://www.danielle-caron.be">http://www.danielle-caron.be</a>
 19/9 Bruxelles Cité Administrative de l'Etat	<i>La loi concernant le droit à l'intégration sociale</i> Journée d'information organisée par la Section CPAS de l'Association	Marie Wastchenko - Section CPAS de l'AVCB 53 rue d'Arlon, boîte 4 - 1040 Bruxelles Tél. : 02.233.31.25 - Fax : 02.280.60.90 <a href="mailto:cpas-ocmw@avcb-vsgeb.irisnet.be">cpas-ocmw@avcb-vsgeb.irisnet.be</a>
23-26/9 Ath et Bruxelles	<i>Villes du nord et villes du sud : à la rencontre de l'agriculture urbaine</i> Séminaire Interuniversitaire	ULB - Institut de la Vie - CP 196 50, avenue F. Roosevelt, 1050 Bruxelles Tél./Fax : 02.649.50.70 ou 042.57.64.50 <a href="mailto:institutdelavie@ulb.ac.be">institutdelavie@ulb.ac.be</a> - <a href="http://www.ulb.ac.be/assoc/iv">www.ulb.ac.be/assoc/iv</a>
26/9 Louvain-la- Neuve Auditoire Montesquieu	<i>Natura 2000 et le droit</i> Colloque de droit comparé Belgique-France organisé par l'UCL	Mme Annick Hermann - Département de droit public Faculté de droit de l'Université Catholique de Louvain 2 place Montesquieu - 1348 Louvain-la-Neuve Tél. : 010.47.47.11 - Fax : 010.47.47.09 - <a href="mailto:born@publ.ac.be">born@publ.ac.be</a>
27/9	<i>Fête de la communauté française</i>	<a href="http://www.cfwb.be">http://www.cfwb.be</a>
30/9 Deadline	<i>Prix "santé et entreprise" 2002</i> Organisé par la Club européen de la Santé	Club européen de la Santé Division de l'humanisation et de la promotion au travail 51 rue Belliard - 1040 Bruxelles Tél. : 02.233.42.25 - Fax : 02.233.42.52 - <a href="mailto:jacobs@meta.fgov.be">jacobs@meta.fgov.be</a>



Date/Où	Quoi ?	Renseignements
30/9 Deadline	<i>Appel de propositions visant à promouvoir l'efficacité énergétique dans la Communauté européenne *</i> Appel à propositions Save (2002/C 6/08) - partie C	M. Ronan Harbison - Commission européenne Rue de Mor 28 - 1040 Bruxelles. Bureau DM 24 UAD - Fax : 02.296 60 16 (Ronan Harbison) <a href="http://europa.eu.int/comm/energy/en/pfs_4_en.html">http://europa.eu.int/comm/energy/en/pfs_4_en.html</a> ronan.harbison@cec.eu.int - Voir Trait d'Union 2002/2
30/9 - 2/10 Naples	<i>Le renouveau des politiques de bien-être et d'intérêt général</i> 24e congrès international du CIRIEC	Centre International de Recherche et d'Information sur l'Economie Publique, Sociale et Coopérative (CIRIEC) Université de Liège - Sart - Tilman - Bâtiment B33 bte6 - 4000 Liège Tél. : 02.366.27.46 - Fax : 04.366.29.58 ciriec@ulg.ac.be - <a href="http://www.ulg.ac.be/ciriec">www.ulg.ac.be/ciriec</a>

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



## LEGISLATION

publiée au Moniteur belge du 12.07.2002 au 09.08.2002

## AFFAIRES SOCIALES

**AGRBC du 04.07.2002** mod. l'AGRBC du 19.11.1998 organisant les **agences immobilières sociales**.

M.B. 20.07.2002 - *inforum* 178288

**Loi du 26.05.2002** concernant le **droit à l'intégration sociale** [ DIS ].

**AR du 11.07.2002** portant règlement général en matière de droit à l'intégration sociale. **AR du 11.07.2002** déterminant les conditions d'octroi, le montant et la durée de la **subvention**, accordée aux centres publics d'aide sociale, pour une **occupation à temps partiel**, en application de l'art. 60, par. 7, de la loi du 08.07.1976 organique des centres publics d'aide sociale, d'un ayant droit à l'intégration sociale. **AR du 11.07.2002** déterminant la **subvention**, accordée aux centres publics d'aide sociale, pour l'encadrement et la **formation** des ayants droit à l'intégration sociale mis au travail par convention auprès d'une entreprise privée.

**AR du 11.07.2002** portant octroi d'une **subvention** majorée de l'Etat aux centres publics d'aide sociale pour des **initiatives spécifiques** d'insertion sociale dans l'économie sociale. **AR du 11.07.2002** déterminant l'intervention financière du centre public d'aide sociale dans le cadre de l'**intérim d'insertion**. **AR du 11.07.2002** déterminant l'intervention financière du centre public d'aide sociale dans le **coût salarial** d'un ayant droit à l'intégration sociale dans le cadre de l'**intérim d'insertion**. **AR du 11.07.2002** déterminant l'intervention financière du centre public d'aide sociale dans le **coût salarial** d'un ayant droit à l'intégration sociale mis au travail dans un **programme de transition professionnelle** et déterminant la réduction temporaire ou la dispense de cotisations patronales. **AR du 11.07.2002** déterminant l'intervention financière du centre public d'aide sociale dans le **coût salarial** d'un ayant droit à l'intégration sociale qui est engagé dans le cadre du **plan Activa**.

M.B. 31.07.200 - *inforum* 176608, 178496, 178488, 178490, 178492, 178511, 178512, 178500, 178502

## ETAT CIVIL / POPULATION

**Avis du 17.06.2002** concernant le cas particulier du **visa de retour** délivré pendant la période des vacances d'été 2002 aux étrangers qui reviennent en Belgique pour y suivre une procédure de regroupement familial entamée sur la base de l'art. 10 ou 40 de la loi du 15.12.1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers.

M.B. 24.07.2002 - *inforum* 101692

**AR du 11.07.2002** mod. l'AR du 08.10.1981 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des **étrangers**. **Circ. du 11.07.2002** concernant les conditions de séjour des ressortissants suisses et des membres de leur famille

M.B. 09.08.2002 - *inforum* 178757, 178759

## FINANCES / TAXES

**Ordonnance du 27.06.2002** mod. l'Ordonnance du 16.07.1998 rel. à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'**investissements d'intérêt public**.

M.B. 13.07.2002 - *inforum* 178165

## GESTION COMMUNALE

**Ordonnance du 18.07.2002** mod. la **nouvelle loi communale**.

M.B. 07.08.2002 - *inforum* 178689

**Ordonnance du 18.07.2002** portant diverses réformes en vertu de la loi spéciale du 13.07.2001 portant **transfert de diverses compétences** aux régions et communautés.

M.B. 07.08.2002 - *inforum* 178696

## PERSONNEL

**AR du 11.07.2002** rel. à la protection contre la violence et le **harcèlement** moral ou sexuel au travail. **Circ. du 11.07.2002** rel. à la protection des travailleurs contre la violence et le **harcèlement** moral ou sexuel au travail.

M.B. 18.07.2002 - *inforum* 178235, 178245

## POLICE / SÉCURITÉ

**Circ. GPI (23) du 03.07.2002** - Mise à la pension pour inaptitude physique. **Maladies graves** et de longue durée - Commission d'aptitude du personnel des services de police et commission d'appel d'aptitude du personnel

des services de police.

M.B. 12.07.2002 - *inforum* 178107

**Circ. GPI 24 du 11.07.2002** concernant le paiement de la **Prime Copernic** à certains membres du cadre administratif et logistique de la police intégrée.

M.B. 16.07.2002 - *inforum* 178196

**AR du 03.06.2002** fixant le nombre de **fonctionnaires de liaison** des services de police auprès du gouverneur de l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale et les conditions et modalités de leur désignation.

M.B. 25.07.2002 - *inforum* 178367

**AR du 19.07.2002** mod. l'AR du 26.03.1965 rel. aux **allocations familiales** allouées à certaines catégories du personnel rétribué par l'Etat et introduisant des dispositions diverses pour les membres du personnel de la police intégrée, structurée à deux niveaux.

M.B. 31.07.2002 - *inforum* 178517

**AR du 08.07.2002** fixant des dispositions particulières lors de l'octroi d'une indemnité pour l'**utilisation de la bicyclette**, ainsi que lors de l'intervention de l'autorité dans les frais de transports, et introduisant des dispositions diverses pour les membres du personnel de la police intégrée, structurée à deux niveaux.

M.B. 02.08.2002 - *inforum* 178595

**Circ. GPI 26 du 18.07.2002** concernant les **formations** externes dans les services de police.

M.B. 02.08.2002 - *inforum* 178609

## URBANISME / CADRE DE VIE

**Ordonnance du 27.06.2002**

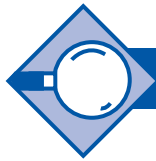
■ voir Finances / Taxes

**Ordonnance du 27.06.2002** mod. l'Ordonnance du 07.10.1993 organique de la **revitalisation des quartiers**.

M.B. 16.07.2002 - *inforum* 178841

**AGRBC du 18.04.2002** mod. l'AGRBC du 12.02.1998 organique de la rénovation ou de la démolition suivie de la **reconstruction d'immeubles** des communes et des centres publics d'aide sociale.

M.B. 27.07.2002 - *inforum* 178429



# LA REFORME DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

## Plaidoyer pour un nouveau système

*Nous vous parlions dans le Trait d'Union 2002/05 de la première phase de la mission confiée à l'Association par la Région de Bruxelles-Capitale, consacrée à la réforme du contentieux administratif communal<sup>1</sup>. La deuxième phase de cette mission vient de s'achever, ce dont nous vous entretenons dans ces lignes.*

Pour rappel, la deuxième phase avait pour objet d'étudier les problèmes d'application liés à l'introduction de règlements comportant des sanctions administratives dans l'arsenal réglementaire communal, en particulier ceux résultant de l'article 119bis de la nouvelle loi communale et s'il échet, d'autres législations "verrous", ce que nous résumions dans notre article précédent par la question : "Quelles modifications serait-il opportun d'opérer pour obtenir une meilleure efficacité du système des sanctions administratives ?"

### 1. Des verrous, mais aussi des clefs

Première constatation : si verrous il y a, ils ne se trouvent que dans la Nouvelle loi communale elle-même, et bien sûr dans la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, mais pas dans d'autres lois telles que, par exemple, celle du 5 août 1992 sur la fonction de police ou celle du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

Il ne s'agit donc pas de verrous infranchissables puisque le législateur régional est désormais largement compétent en la matière.

### 2. Identification du problème

#### *L'interdiction de la double incrimination*

On l'a dit, le principe de l'interdiction de la double incrimination est un véritable frein à l'action communale. De plus, il risque d'entraîner une certaine insécurité juridique liée au risque d'annulation ou de refus d'application par le juge d'un règlement qu'il considérerait illégal.

Or, il est d'autres législations dans lesquelles ce principe est atténué, voire inexistant. La loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales, par exemple, loin d'interdire la double incrimination, en fait une condition sine qua non : pas question de prévoir des amendes administratives si les faits visés ne sont pas déjà constitutifs d'infraction pénale ! Quant à la réglementation fiscale (articles 444 à 448 du Code des impôts sur les revenus de 1992), elle va encore plus loin puisque l'interdiction de la double incrimination y est tout simplement inexistante : les faits visés (faux témoignage, subornation de témoin, etc.) sont tout autant constitutifs d'infractions pénales qu'administratives...

Supprimer purement et simplement l'interdiction de la double incrimination, ou au moins la limiter aux faits frappés d'une peine criminelle, n'est donc pas inepte.

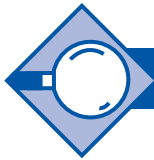
#### *Le pouvoir de constater les infractions au règlement communal*

Dans la rédaction actuelle de l'article 119bis, §6, seuls les fonctionnaires de police et les auxiliaires de police peuvent constater les faits érigés en infraction par l'ordonnance de police.

En conséquence, de "simples" fonctionnaires sont tout à fait dénués de compétence pour constater des faits visés par leur règlement de police, ce qui est source de frustrations pour des agents comme les gardiens de parc ou les membres de "brigades propreté", dont l'action est par ailleurs le plus souvent remarquable.

Par ailleurs, le risque a plus d'une fois été brandi que les zones de police n'accordent plus spécialement toute leur attention ni leurs priorités au respect des règlements de police...

<sup>1</sup> V. RAMELOT, " La réforme du contentieux administratif communal : l'heure du remue-méninge ", in TUB, 2002/05, pp 7-9.



Il conviendrait donc d'étendre la compétence de constatation aux fonctionnaires communaux assermentés et spécialement désignés à cette fin par le collège des bourgmestre et échevins.

### ***Le caractère disparate des procédures selon le type de sanction***

Le traitement des infractions est très différent selon qu'y est attachée une amende administrative ou une autre sanction :

- transmission du procès-verbal de constatation, "instruction" du dossier, puis éventuellement amende dans le premier cas ;
- avertissement préalable, transmission du procès-verbal en cas de deuxième infraction et puis... libre choix du collège des bourgmestre et échevins dans le deuxième cas.

Pourquoi le traitement des deux types d'infraction est-il différent ? Pourquoi la procédure démarre-t-elle ici immédiatement, alors que là, le contrevenant a une "deuxième chance" ?

Dans l'état actuel de la législation, et suivant la recommandation faite par le ministre Duquesne<sup>2</sup>, la procédure devant le collège s'inspire de celle prévue légalement devant le fonctionnaire ; mais cette pratique ne peut être qu'un pis-aller et comporte des limites : entre autres, le droit du contrevenant de se défendre oralement lui sera-t-il toujours acquis, ou bien dépendra-t-il du bon vouloir du collège qui pourrait dans certains cas, par exemple lorsqu'il n'envisage d'infliger qu'une suspension d'une durée limitée, décider que cette confrontation n'est pas nécessaire ?

De plus, ce palliatif ne résout pas le problème de procédure d'une infraction punissable d'une amende administrative et en même temps d'une autre sanction administrative.

La meilleure solution serait donc de créer une procédure unique, indépendante du type de sanction, devant la même autorité – le collège des bourgmestre et échevins.

### ***La rédaction lacunaire de la réglementation du concours***

Lorsque le fait ayant donné lieu à la rédaction d'un procès-verbal est constitutif à la fois d'une infraction à

l'ordonnance de police et d'une infraction pénale, l'original du procès-verbal est envoyé au procureur du Roi, et une copie au fonctionnaire (119bis, §7, NLC). Le procureur a alors un mois à compter du jour de la réception du procès-verbal pour décider de son attitude :

- soit lui donner suite, et donc lancer une information pénale ou saisir une instruction pénale ;
- soit ne pas lui réserver de suites, et communiquer cette décision au fonctionnaire ;
- soit... ne rien décider du tout, laisser s'écouler le délai d'un mois, au terme duquel le fonctionnaire communal retrouve sa saisine.

Malheureusement, le législateur de 1999 semble avoir perdu de vue qu'il y a bien d'autres mécanismes de concours, prévus par d'autres réglementations, qui peuvent intervenir et fausser le système mis en place.

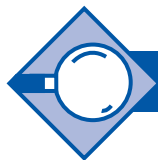
Prenons par exemple le cas des infractions régionales en matière d'environnement. Lorsqu'un fait visé par l'ordonnance du 7 mars 1991 relative à la prévention et à la gestion des déchets est constaté, le procès-verbal est communiqué au procureur du Roi et au fonctionnaire dirigeant de l'Administration régionale pour la Propreté (ARP). Si le procureur du Roi, dans les six mois, décide de ne pas poursuivre, ou s'il laisse passer le délai de six mois sans prendre de décision, le fonctionnaire dirigeant de l'ARP peut alors entamer les poursuites et infliger l'amende administrative.

Quid alors en cas de concours entre une infraction "communale" et une infraction "régionale" ? Le procès-verbal devrait transiter par le Parquet, mais doit-il être transmis au fonctionnaire communal après un mois ou au fonctionnaire régional après six mois ? Et, dans ce dernier cas, si le fonctionnaire régional ne poursuit pas, peut-il transmettre le PV au niveau communal ? Ou doit-il le faire ? Et après quel délai ?

Bref, un beau casse-tête qui, dans les faits, réduit à néant toute possibilité d'intervention du fonctionnaire communal... ne serait-ce que par dépassement des délais !

Or, le règlement du concours n'est pas toujours présent dans les législations "doublement" répressives : pensons par exemple au droit fiscal. Il est donc tout à fait envisageable de s'en passer. À tout le moins, une homogénéisation des procédures devrait être prévue.

<sup>2</sup> Recommandation faite par le ministre dans la circulaire OOP 30 ; cf. à ce sujet V. RAMELOT, " Sanctions administratives et nouvelles mesures : le ministre parachève l'ouvrage ", in TUB., 2001/6, p. 8.



### *Les causes légales de non-imputabilité (la minorité)*

L'article 119bis est parfaitement muet quant au sort des infractions commises par des personnes qui, en droit pénal, jouissent d'un statut spécial empêchant les poursuites à leur égard. Or, même si l'on désire s'affranchir du droit pénal, peut-on raisonnablement imposer une amende administrative à un mineur – et ce, quel que soit son âge ? Il faut donc, selon nous, déterminer un âge en dessous duquel le mineur ne sera pas poursuivi : dix-huit ans, comme en matière pénale, ou pourquoi pas seize ans.

D'autre part, dans certains cas, il peut être opportun pour la commune de réagir à l'encontre d'un mineur qui aurait commis certains actes d'incivisme, non pas en lui infligeant une sanction, mais en lui **proposant** de prêter des travaux d'intérêt général. Le jeune incivique pourrait par exemple prêter quelques heures d'un travail lié à la dégradation qu'il a commise : entretenir les plantations, effacer les graffitis, ... Toutefois, ceci ne constituerait pas une sanction à proprement parler : la mesure requerrait son entière acceptation par le jeune.

### *La réglementation de l'appel*

La décision du fonctionnaire imposant une amende administrative est susceptible d'appel devant le tribunal de police ; le jugement de ce dernier est quant à lui susceptible de faire l'objet d'un pourvoi en cassation.

En revanche, aucun appel n'est organisé contre la décision du collège des bourgmestre et échevins d'imposer une autre sanction administrative. Les travaux parlementaires concluent donc que cette décision peut faire l'objet d'un recours en annulation devant le Conseil d'Etat.

Cette solution a des conséquences gênantes :

- elle ôte au requérant le double degré de juridiction ;
- le recours devant le Conseil d'Etat est un recours en annulation, et non un appel.

Si la procédure contentieuse au premier degré est unifiée, nous ne voyons pas pourquoi il n'en irait pas de même en appel.

### *Questions diverses : les délais, la combinaison et la succession des sanctions*

La Nouvelle loi communale est muette sur le délai de prescription de la sanction. Jusque quand une sanction

peut-elle être exécutée ? Les peines criminelles, par exemple, se prescrivent par vingt ans ; les peines correctionnelles, elles, se prescrivent par cinq ans, ou par dix ans si la peine prononcée est de trois ans minimum. Enfin, les peines de police se prescrivent par une année révolue.

Par comparaison, il nous semble qu'une durée de trois ans est parfaitement raisonnable pour le délai de prescription des amendes administratives, et de cinq ans pour les autres sanctions.

L'article 119bis, §5, alinéa 1er, NLC énonce que le montant de la sanction est proportionné à la gravité des faits qui la motivent, et en fonction de l'éventuelle récidive. Or rien n'est dit sur le délai de récidive.

Si l'on fixe un délai de prescription de trois ans (ou de cinq ans pour les sanctions autres que l'amende), il faut aussi prévoir des délais identiques pour la récidive.

Il est possible de prévoir pour certains faits deux sanctions administratives : l'amende administrative et la fermeture de l'établissement, par exemple. De même, rien n'interdit de prévoir une amende en cas de commission d'un fait, puis une autre sanction en cas de récidive.

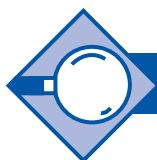
Dans l'état actuel de la législation, ces combinaisons sont juridiquement possibles mais risquent dans les faits d'entraîner des complications sans proportions avec l'objectif poursuivi, à commencer par le fait que ce sont des autorités différentes qui sont habilitées à juger les faits et à prononcer les sanctions.<sup>3</sup>

## **3. Du passé pourquoi ne pas faire table rase ?**

Dans la foulée des modifications proposées ci-dessus, l'Association a réfléchi à une nouvelle rédaction de l'article 119bis, qui établirait une nouvelle procédure, homogène et cohérente, guidée par de nouveaux principes.

Préalable obligé : toute infraction à un règlement communal peut faire l'objet de sanctions administratives. Les ordonnances de police, les règlements de taxe, mais aussi certaines infractions relatives aux formes et délais, comme par exemple le fait de ne pas aller chercher un document administratif dans le délai fixé par l'administration. En résumé, c'est tout comportement considéré par le conseil communal dans ses règlements

<sup>3</sup> Cf. V. RAMELOT, " Sanctions administratives et nouvelles mesures : le ministre parachève l'ouvrage ", loc. cit., p. 7.



comme portant atteinte aux intérêts de la commune et à sa bonne administration.

### *Quid de la nature de la sanction et de la procédure ?*

Le système actuel est un hybride mi-pénal, mi-administratif. Malgré son qualificatif “administratif”, il emprunte beaucoup au droit pénal et à la procédure pénale. Il est donc fatal que des principes tels que le “non bis in idem”, le règlement du concours, etc., y trouvent leur place.

C'est pourquoi nous proposons de créer un véritable système administratif communal, homogène et cohérent, en renforçant le caractère purement administratif de la procédure et en la détachant de la procédure pénale, ce via quoi elle peut gagner en indépendance et coexister avec les éventuelles poursuites pénales. Les contentieux n'étant plus les mêmes, il n'y aurait plus lieu de respecter l'adage “non bis in idem” puisqu'il ne s'agirait plus de la même cause.

### *L'architecture du nouvel article*

La procédure se déroule en trois phases : la perception d'une somme d'argent lors de la constatation des faits, la phase contentieuse, les recours.

#### **1. La constatation de l'infraction**

L'infraction peut être constatée par tout agent qualifié. Le constat peut donc se faire sur la voie publique mais aussi dans les bureaux de l'administration, lorsqu'elle consiste par exemple en la violation d'un délai.

Lors de la constatation, le fonctionnaire verbalisant propose au contrevenant de payer immédiatement une somme d'argent légalement fixée<sup>4</sup> :

- S'il obtempère, il a un délai court pour s'acquitter de la somme (cinq jours ouvrables) ;
- S'il refuse, il revient à l'autorité communale de passer à la phase “contentieuse”.

De toute façon, un procès-verbal est dressé et envoyé au collège des bourgmestre et échevins.

Si l'auteur des faits est un mineur, il n'est pas soumis au paiement de la somme d'argent ; un procès-verbal de constatation des faits est néanmoins dressé et envoyé au collège.

#### **2. Le véritable démarrage de la phase contentieuse**

Si le contrevenant refuse le paiement immédiat de la somme d'argent, le collège des bourgmestre et échevins peut lancer à son encontre la procédure contentieuse. Cette phase reprendrait l'essentiel des dispositions actuelles (améliorées) de l'article 119bis.

Le contrevenant y gagne donc la possibilité de présenter ses arguments et, le cas échéant, de triompher ; mais il risque aussi de se voir imposer une amende plus élevée ou une autre sanction, ou même les deux sanctions cumulées.

Le collège bénéficie bien entendu de la possibilité d'entamer des poursuites à l'encontre du contrevenant qui aurait accepté le paiement immédiat mais ne se serait pas acquitté de la somme dans le délai imparti.

Par ailleurs, même en cas de paiement de la somme immédiatement perçue, le collège garde la possibilité de poursuivre s'il s'avérait qu'il y a récurrence, ou même s'il considère que le fait est trop grave. Auquel cas, la somme déjà payée serait le cas échéant défalquée de l'amende prononcée.

Le collège peut aussi prononcer une autre sanction mais doit alors se prononcer sur le sort de l'amende déjà perçue : la confirmer (mais en la motivant) ou la retirer et donc la rembourser.

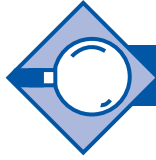
Si les faits ont été commis par un mineur, le collège peut lui proposer, en concertation avec le mineur et le cas échéant les services sociaux, d'exécuter des travaux d'intérêt général liés au trouble qu'il a causé. Insistons bien sur le fait que cette décision n'est pas une sanction ; elle dépend de la bonne volonté du mineur, qui peut parfaitement la refuser. Et pas question d'exécution forcée, bien entendu ! Mais pas d'appel non plus, puisque ce n'est pas une sanction.

#### **3. Les recours**

La décision du collège est rendue en premier degré. L'appel est donc toujours possible, auprès d'une juridiction de l'ordre judiciaire et quelle que soit la sanction prononcée.

Le tribunal de première instance est le mieux placé pour connaître de l'appel. En effet, le tribunal de police n'est pas moins encombré que le tribunal de première instance ; de plus, ce dernier est sans doute mieux armé et plus expérimenté que le tribunal de police pour connaître de l'appel de matières telles que la fermeture d'établissement.

<sup>4</sup> Cette somme pourrait être de 75 euros.



### Une évaluation de la procédure

La nouvelle procédure présente d'indéniables avantages :

- Elle est assez aisément applicable ;
- Elle n'impose pas au contrevenant, lors de la première phase, une somme déraisonnable ;
- Elle ne compromet pas les droits de la défense puisqu'une procédure contentieuse reste ouverte, avec un appel possible devant une juridiction de l'ordre judiciaire ;
- Elle renforce l'effectivité de la sanction puisqu'une somme d'argent peut directement être perçue en cas de constatation d'une infraction ;
- Elle remplace avantageusement certains systèmes connexes mis en place mais imposant des surtaxes (en matière de régularisation de permis, par exemple) ou des pseudo-redevances ;
- Elle engendre très peu de frais ;
- Enfin, elle permet au collègue des bourgmestre et échevins de suivre de près l'application de sa réglementation ainsi que, le cas échéant, de percevoir lui-même les éventuelles faiblesses de tel ou tel règlement.

Soyons conscients malgré tout des difficultés qu'elle risque d'engendrer, et qu'il faudra surmonter : d'abord, on

n'échappera pas à la procédure contentieuse dans certains cas ; puis il importe de prévoir une procédure de constatation unique pour tous les services concernés ; enfin, la désignation des personnes habilitées à constater les infractions, en dresser procès-verbal et percevoir la somme d'argent doit se faire de manière judiciaire : outre les fonctionnaires et auxiliaires de police, nous pensons aux gardiens de parc, aux fonctionnaires des "brigades blanches", aux éco-conseillers, aux chefs des services de la population et de l'état civil,...

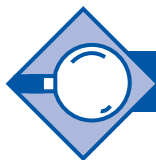
### 4. A l'agenda

Ces propositions ne sont évidemment que des propositions, qu'il appartiendra au Ministre-Président d'évaluer et d'apprécier.

La phase III consistera à mettre toutes ces propositions en musique, ou plus exactement à proposer un projet de modification de la Nouvelle loi communale ainsi que des modèles de règlements communaux adaptés en conséquence. Nous vous tiendrons au courant dans un troisième article du contenu du rapport de cette phase et, le cas échéant, de l'avenir de toutes ces réflexions.



Vincent Ramelot



## MODIFICATION DU CODE DE LA ROUTE

### Un virage difficilement négocié

*En date du 7 juin 2002, le Conseil des ministres a approuvé en seconde lecture un avant-projet de loi sur la sécurité routière proposé par la Ministre de la Mobilité et des Transports.<sup>1</sup>*

*A la demande du Secrétaire d'Etat DELATHOUWER, le service d'étude et la cellule mobilité de l'Association ont examiné ce projet de loi. Vous trouverez ci-dessous nos premiers commentaires qui, loin d'être exhaustifs, portent tant sur les aspects juridiques que sur la faisabilité des mesures proposées.*

Ce projet de loi doit permettre à la Belgique de réduire d'un tiers d'ici 2006 et de la moitié d'ici 2010 le nombre de morts sur les routes, conformément aux recommandations des Etats Généraux de la Sécurité routière.<sup>2</sup>

Il a été transmis à la Chambre des Représentants le 9 juillet 2002.<sup>3</sup> Ses principales mesures sont :

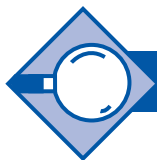
- la dépénalisation de certaines infractions de stationnement ;

<sup>1</sup> Projet de loi portant diverses mesures en matière de sécurité routière.

<sup>2</sup> Exposé des motifs, p. 6.

<sup>3</sup> Doc. Parl. Chambre, 1915/001 et 002, S.O. 2001-2002.





- l'adaptation des peines à la gravité de l'infraction ;
- le suivi amélioré des infractions ;
- la collaboration renforcée entre les départements fédéraux concernés par la circulation routière ;
- l'encouragement des zones de police locale via la signature de conventions entre celles-ci et le Gouvernement fédéral.

## La réforme du stationnement

La modification la plus marquante, vue sous l'angle communal, est sans doute la suppression de certaines infractions de stationnement.

En effet, l'article 29, nouveau, des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, introduit par l'article 6 du projet de loi, dépénalise trois types d'infractions : *“Les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements sur les emplacements réservés aux riverains définis dans [les règlements pris en exécution des lois coordonnées] ne sont pas sanctionnés pénalement”*. Dans le même temps, l'article 37 du projet modifie l'article unique de la loi du 22 février 1965<sup>4</sup> de façon à permettre aux communes d'adopter des règlements-redevances pour ces trois types de stationnement.

En d'autres mots, le fait de ne pas alimenter l'horodateur, de ne pas apposer de disque en zone bleue, de ne pas respecter les horaires dans l'un ou l'autre cas, ou de stationner dans une zone réservée aux riverains, n'est plus constitutif d'infraction, et n'est donc plus punissable. Pour faire respecter ces règlements, la commune pourra désormais les assortir de redevances de stationnement.

En ce qui concerne le **stationnement payant**, il ne s'agit ici que d'une “officialisation” de la pratique du bi-tarif, qui a au moins l'avantage de n'être plus dépendante du bon vouloir du parquettier.

Relevons cependant que le mécanisme de la redevance est une procédure plutôt lourde à gérer pour les communes, entre autres parce que l'administration ne peut pas se prévaloir du privilège du préalable et qu'elle doit donc, en cas de contestation, épuiser tous les recours judiciaires avant de pouvoir récupérer la somme.<sup>5</sup>

Quant aux deux autres types de stationnement, en revanche, certaines conséquences pratiques semblent ne pas être apparues aux yeux de l'auteur du projet.

Notons d'abord que, le **stationnement en zone bleue** étant gratuit, il est paradoxal que la loi autorise les communes à

l'assortir de redevances... Quid alors si un automobiliste laisse son véhicule au-delà du temps autorisé ? La seule solution à nos yeux serait d'imaginer un système qui rendrait la redevance exigible dès l'expiration du temps imparti ; en présumant qu'à ce moment, le conducteur opte pour la redevance...

Plus subtil : quid de celui qui laisse son véhicule en stationnement dans une zone bleue sans apposer son disque ? Jusqu'à présent, la solution est simple : il est en infraction. Ce comportement ne sera cependant plus répréhensible si le projet de loi est adopté tel quel. Comment agir à l'égard de notre automobiliste indiscipliné, alors ? Vraisemblablement en précisant dans le règlement de stationnement que, à défaut d'avoir apposé le disque, l'automobiliste est présumé avoir voulu stationner une demi-journée et lui appliquer le tarif correspondant de la redevance.

Cela a un parfum de déjà-vu... C'est en effet peu ou prou le système qui est appliqué aujourd'hui ; mais pourquoi n'avoir pas profité de la réforme législative pour élaborer un système cohérent, simple et efficace ?

Le problème se corse pour le **stationnement réservé aux riverains**.

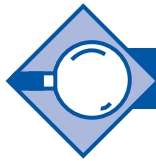
Comment encore leur réserver des emplacements, si plus aucune sanction ne dissuade les non-riverains ? Ce type de stationnement suppose forcément une interdiction pour certains automobilistes de stationner à certains endroits s'ils ne sont pas riverains. Or, qui dit redevance, dit forcément autorisation : si le stationnement est soumis à redevance, c'est qu'il est autorisé !

Bien sûr, on pourrait aussi imaginer un système où les riverains pourraient stationner librement, et où seuls les autres automobilistes devraient s'acquitter de la redevance, avec le système du bi-tarif et de la présomption exposée plus haut. Mais l'essence même du stationnement réservé aux riverains n'est-elle pas justement d'éviter les fameuses “voitures-ventouses” ? Si n'importe qui peut laisser sa voiture à tel endroit, même moyennant paiement, c'est que cet endroit n'est plus réservé à une catégorie particulière d'automobilistes ! En cela, le projet fait perdre à ce type de stationnement sa spécificité.

Enfin, un risque semble n'être pas apparu lors de la rédaction du projet de loi : si la commune contrôle mieux le stationnement payant, les infractions risquent de se reporter sur les passages pour piétons et les trottoirs, pour peu que ce type d'infraction-là ne soit pas réprimé par la police. Il aurait sans doute été préférable soit de mandater certains fonctionnaires

<sup>4</sup> Loi du 22 avril 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur.

<sup>5</sup> Cf. V. RAMELOT, “Prélèvement pour stationner sur la voie publique : taxe ou redevance ?”, in *TUB*, 2001/01, pp 15-17.



régionaux et communaux pour verbaliser les infractions de stationnement <sup>6</sup>, soit de créer, par arrondissement judiciaire, une unité spécialisée au sein de la police fédérale.

En conclusion, dans un certain nombre de cas, la commune nous semble démunie d'instruments coercitifs ou de répression pour parer au manque de respect des règlements de stationnement.

Un premier avant-projet de loi avait pourtant prévu un système original et novateur en ce domaine : il maintenait le caractère infractionnel des faits visés mais confiait aux communes le soin de les assortir d'amendes administratives, qu'elles pourraient constater, infliger et percevoir elles-mêmes. Ce qui permettait d'une part aux pouvoirs locaux de faire respecter la réglementation en évitant les aléas (juridiques et procéduraux) de la procédure civile et d'autre part d'en décharger les parquets. Cette piste était porteuse de promesses pour les communes ; malheureusement, pour des raisons que nous ignorons mais qui ne peuvent qu'être bonnes, elle n'a pas été retenue.

## La tutelle des règlements complémentaires

La régionalisation de la tutelle sur les règlements complémentaires est une vieille revendication des Régions qui a fait, à l'époque, l'objet de maintes interventions au parlement fédéral.

Rappelons en effet qu'actuellement, les règlements complémentaires sont soumis à la tutelle spéciale du Ministre fédéral de la Mobilité (article 2 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière). Le projet de loi supprime cette tutelle, ce qui a pour effet que les règlements complémentaires seront désormais soumis uniquement à la tutelle ordinaire exercée par la Région.

Ce n'est pas tout. Dans l'exposé des motifs du projet, l'auteur fait état du mauvais fonctionnement des commissions consultatives. S'il est vrai que seulement deux commissions sont encore actives, dont celle de Bruxelles, il ne faut pas perdre de vue qu'à l'échelle de la Région, il est nécessaire de pouvoir disposer d'une plate-forme où tous les gestionnaires de voirie (les communes et la Région) se mettent autour d'une table afin de discuter d'une part des problèmes de mobilité et, d'autre part, des règlements complémentaires. Nous pensons que "l'observatoire du stationnement" représente l'outil le plus approprié pour assurer ce lien entre les communes et la Région et pourrait dès lors jouer un rôle important dans ce domaine.

## Conventions avec les zones de police

Il ressort encore de l'exposé des motifs qu'un encouragement financier des zones de police permettrait d'améliorer la sécurité routière. A ce propos, signalons que la police locale n'est pas en mesure d'assurer toutes les missions concernant la sécurité routière en raison, notamment, du manque de personnel, de la surcharge de travail et de l'absence d'expérience et de connaissance approfondie de certains règlements relatifs à la circulation (par exemple les lois sur le transport des marchandises). <sup>7</sup>

N'oublions pas non plus que la police fédérale effectue un nombre considérable de contrôles en matière, par exemple, d'excès de vitesse ou de surcharge de poids lourds. Par analogie, elle devrait également pouvoir bénéficier de cet encouragement financier, tout comme les communes qui mènent une politique volontariste en matière de mobilité et de maintien de la sécurité routière.

## En conclusion

La dépenalisation pure et simple des infractions de stationnement n'est pas la meilleure idée en la matière. Cependant, si le législateur veut maintenir la dépenalisation, mieux vaudrait prévoir dans la loi la possibilité pour les communes d'assortir les faits visés de sanctions administratives. Cette modification pourrait être intégrée dans la loi relative à la police de la circulation routière, ou dans celle du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur. Mais pas dans la Nouvelle loi communale elle-même puisque celle-ci est désormais largement de compétence régionale.

Une solution médiane serait de prévoir non des redevances mais des taxes de stationnement – pour cela, l'intervention législative n'est pas nécessaire puisque les communes puisent leur pouvoir fiscal de l'article 170 de la Constitution.

Enfin, la piste de l'octroi à certains fonctionnaires communaux et régionaux du pouvoir de constater les infractions liées au stationnement devrait être étudiée.



Erik Caelen  
Vincent Ramelot

<sup>6</sup> A savoir les articles 21.4.4°, 22bis4°a), 22bis4°b), 22ter 1. 3°, 22sexies 2., 23, 24, 25, 26, 27, 27bis, 27ter, 70, 72. 6, 77.4, 77.5 et 77.8 du Code de la route.

<sup>7</sup> Voir à ce sujet E. CAELEN, " Les nouveaux services de police et la circulation, comme un goût de trop peu ", in *TUB*, 2002/01, pp 6-9.



## De l'appel aux projets...et des projets à la pelle

*Le Programme de Coopération internationale communale, mis sur pied à l'initiative du Secrétaire d'Etat à la Coopération au Développement, Eddy Boutmans, et géré au niveau bruxellois par notre Association, est entré de plein pied dans sa deuxième année d'existence. Certaines communes ont déjà démarré leur projet, d'autres, par contre, le débiteront en septembre. Alors que nous avons survolé, dans le précédent Trait d'Union <sup>1</sup>, les principaux résultats des deux projets pilotes, nous détaillons cette fois les sept projets dont notre Association a la gestion.*

En guise de préambule, rappelons que les projets doivent poursuivre deux objectifs prioritaires : renforcer les administrations locales des pays partenaires d'une part, et encourager l'implication des communes belges dans la problématique de la coopération au développement d'autre part. Les villes et les communes, grâce à leur expertise dans tous les domaines de la gestion locale, peuvent en effet constituer des vecteurs de pointe du développement dans les pays du Sud.



soutien des autorités provinciales rwandaises les ont incités à déposer un projet de coopération décentralisée. Les objectifs consistent d'un côté à **améliorer et faciliter le travail quotidien des fonctionnaires locaux dans la gestion de la commune** et de l'autre, à **augmenter la capacité de communication entre les partenaires**. Au travers des réunions préparatoires, il est apparu que la meilleure solution reposait sur la création d'un support informatique fonctionnel, accompagnée d'une formation de 15 jours en informatique de base et en gestion administrative. Cette approche, qui doit s'appuyer sur une politique

### L'Afrique dans tous ses Etats...

Quatre communes bruxelloises ont décidé de monter un projet de partenariat avec des communes africaines. Ainsi, Woluwe-Saint-Pierre, Bruxelles-Ville et Evere collaborent avec, respectivement, le district de Ruyumba (Rwanda), Kinshasa (République Démocratique du Congo) et Lokossa (Bénin), trois communes appartenant par ailleurs à des pays que le Comité d'Aide au Développement a classés parmi les pays les moins avancés (PMA). De son côté, Molenbeek-Saint-Jean propose de poursuivre son partenariat avec Oujda Sidi Ziane (Maroc).

#### *Rwanda*

Ruyumba et Woluwe-Saint-Pierre sont jumelées depuis 1970 et, malgré des moments difficiles (notamment les troubles que le Rwanda a connus au milieu des années '90), les contacts n'ont jamais été rompus. Ce district d'environ 60.000 habitants, situé à une trentaine de kilomètres de Kigali, est né de la fusion des communes de Musambira et de Mugina. Cette réforme administrative a entraîné de nombreuses complications, notamment pour la gestion administrative quotidienne.

Les rapports réguliers entretenus par les deux partenaires et le

des objectifs et certainement pas sur une stratégie des moyens, est destinée à répondre aux besoins d'organisation et de structuration liés à la gestion d'une entité publique locale, notamment pour des services comme l'état civil ou la planification urbaine. Les promoteurs comptent, par ce biais, améliorer l'échange d'information et la communication avec la population locale. En outre, les fonctionnaires rwandais qui collaborent au projet espèrent pouvoir, dans un deuxième temps, recourir à ce nouveau support en vue de soutenir les associations locales, déjà fort actives. Enfin, l'utilisation de CD-Rom permettra aux administrations des deux partenaires de s'envoyer, à peu de frais en regard de la quantité d'information d'un disque, une multitude de fichiers. Ceux-ci permettraient, notamment, d'assurer la formation continue des fonctionnaires rwandais.

Woluwe-Saint-Pierre ne se lance toutefois pas dans l'inconnu, non seulement parce que Ruyumba (ex-commune de Musabira) est son partenaire depuis longtemps mais aussi parce qu'elle jouit d'une grande expérience en matière d'informatique. Les obstacles seront néanmoins nombreux et la vigilance particulièrement de rigueur: mauvaise évaluation de l'opportunité de ce nouveau service, risque de détournement du matériel, problèmes techniques liés aux conditions d'exploitation des outils (poussières, alimentation des équipements via des panneaux solaires)... De nombreuses

<sup>1</sup> J.-M. RENIERS, M. DE GREEF, " Survol d'une phase pilote : deux communes aux commandes " in TUB, 2002/06, 2 août 2002



interrogations subsistent donc quant à l'issue du projet et aux résultats tangibles qu'il pourrait apporter. Gageons que tout sera mis en œuvre pour atteindre les objectifs sans heurt.

### *République Démocratique du Congo*

La Ville de Bruxelles a, pour sa part, déjà entamé son projet. A la fin du mois de mai, une délégation bruxelloise a réalisé une mission d'identification à Kinshasa. A cette occasion, les deux villes ont signé une convention de coopération.

L'objectif recherché par le projet est de **renforcer la collaboration entre les services de la Population et de l'Etat civil des deux partenaires**. Qui n'a pas besoin d'un extrait d'acte de naissance pour se marier ? Comment partir étudier à l'étranger sans document ? Sur quelles données s'appuyer pour déterminer les politiques d'aménagement du territoire ?... Il est rapidement apparu aux yeux des promoteurs belges et africains que la bonne gestion de la Ville passe inévitablement par un bon fonctionnement de ces services. Or, à l'heure actuelle, les autorités kinoises ne peuvent même pas estimer correctement le nombre d'habitants.

Durant une semaine, la délégation bruxelloise a visité plusieurs communes de Kinshasa et échangé une multitude d'informations avec les fonctionnaires congolais. Les premiers contacts ont révélé la diversité des concepts d'administration, des procédures ainsi que leur manque de logique. Ces premiers échanges d'expérience ont abouti à un plan d'action concret, co-signé par les deux partenaires et subdivisé en trois chapitres détaillés. Un premier volet de la coopération couvre les aspects liés à la sensibilisation et à l'information de la population en vue de l'inciter à collaborer avec le service de l'Etat civil et de la Population. Un deuxième volet aborde l'utilisation des informations par le personnel de ces services. Il y est notamment prévu de réaliser une traduction pratique du "Code de la Famille" et d'assurer des formations pour les fonctionnaires des services concernés. Enfin, dans son troisième volet, le plan propose de porter une attention particulière à la conservation et à l'utilisation des informations, par la création, à terme, d'un bureau central des archives et la mise sur pied de mécanismes efficaces de protection de la vie privée. Seule ombre au tableau, les autorités locales kinoises ont récemment été démisées de leurs fonctions. La survie du projet implique donc que la nouvelle équipe le reprenne à son compte. A suivre...

### *Bénin*

Le projet éverois de coopération décentralisée a, lui aussi, déjà débuté. Deux fonctionnaires se sont en effet rendus à Lokossa,

au Bénin, afin de mener une mission d'identification. Cette commune, qui compte environ 60.000 habitants, est située à 110 kilomètres de la capitale, Cotonou.

Dès les premiers contacts, il est apparu que les deux communes présentaient des similitudes. En effet, toutes deux ont élaboré des plans d'actions communales : un plan municipal d'actions environnementales (PMAE) à Lokossa et un plan communal de développement à Ewere. Les deux collectivités locales, sans expérience de coopération décentralisée, ont donc cherché des synergies autour de cette préoccupation commune. Le projet sélectionné repose sur la mise en œuvre d'un ou de plusieurs axes du PMAE. Ce plan, qui a fait l'objet d'une large concertation avec les différents acteurs de la société lokossaise, répertorie les problèmes et ébauche des solutions en vue d'**améliorer durablement l'environnement de la ville**.

La mission menée par Ewere sur place avait pour but de vérifier la pertinence des actions proposées, de choisir, par la méthode de la planification des intentions par objectifs, celle(s) à retenir et enfin, de déboucher sur un programme d'action chiffré et planifié dans le temps. La démarche utilisée par les partenaires pour déterminer les suites à donner au projet fut particulièrement participative puisque la réunion de concertation a rassemblé 53 personnes de toutes les couches de la population : des membres du Conseil Consultatif et des ONG locales, des habitants, des journalistes, des représentants des autorités, des ingénieurs... Au gré des débats, quatre solutions se sont dégagées. C'est par vote (à bulletin secret !), et après réunion en comité restreint, qu'il fut finalement décidé de travailler sur l'**appui aux groupements des femmes balayuses** (achat de petit matériel, formation et sensibilisation...). Cette action, destinée à améliorer l'efficacité de la collecte des ordures, entre en parfaite résonance avec l'arbre des problèmes défini préalablement par les promoteurs du projet en vue, in fine, de résorber partiellement la pollution locale.

Cette première rencontre de travail sera poursuivie au début du mois de septembre par la venue en stage, à Ewere, de deux fonctionnaires lokossais. Enfin, le projet se clôturera un peu plus tard avec une dernière mission d'évaluation à Lokossa pour juger des progrès accomplis et du respect des engagements pris par les différents partenaires.

### *Maroc*

Molenbeek-Saint-Jean, partie prenante du Programme pilote 2001 dont nous avons fait écho dans le précédent Trait d'Union <sup>2</sup>, souhaite quant à elle poursuivre son partenariat

<sup>2</sup> RENIERS, J.-M., DE GREEF, M., op.cit.



avec la commune marocaine d'Oujda Sidi Ziane. A l'heure où nous mettons cet article sous presse, le nouveau projet molenbeekois est encore en phase d'affinage. Toutefois, il se veut avant tout la suite logique de l'action entreprise l'an dernier. La commune bruxelloise propose d'inviter six nouveaux fonctionnaires marocains à une formation ciblée sur un ensemble de thématiques complémentaires à celles abordées lors de la précédente visite. De manière générale, cette seconde phase devrait permettre de **finaliser l'évaluation de la qualité des services existants et des carences du management**. Une fois cette nouvelle étape franchie, les deux partenaires devraient pouvoir débiter un travail plus en profondeur sur un service ou une problématique plus particulière, en fonction des priorités établies lors des différentes rencontres.

## ... et l'Amérique du Sud au Centre

Trois partenariats entre des communes belges et d'Amérique centrale et du Sud ont vu le jour grâce au Programme de Coopération internationale communale.

### *Chili*

Saint-Gilles se lance dans l'aventure au côté d'un partenaire chilien, la commune de Cerro Navia, voisine de la capitale Santiago.

Le projet 2002 repose essentiellement, tout comme pour Bruxelles-Ville, sur la réalisation conjointe d'un plan d'action et sur une analyse méticuleuse de sa faisabilité. Les contacts préalables ont déjà permis d'identifier les besoins les plus criants du partenaire et de cibler différentes pistes qui, a priori, pourraient s'avérer prioritaires. Parmi celles-ci, **l'intégration socio-professionnelle des jeunes** de Cerro Navia constitue un point névralgique à traiter en vue d'améliorer à long terme la qualité de vie des habitants de cette commune. Le développement des compétences du partenaire dans le domaine de la cohésion sociale - et sur ce point Saint-Gilles possède précisément une grande expertise - occupera donc sans doute une place de choix dans la liste des priorités. Toutefois, la multitude de problèmes rencontrés par le partenaire chilien (chômage, sous qualification de la population, déficience des services publics, problèmes de drogue et de décharges clandestines...), rend indispensable une mission d'identification pour vérifier la pertinence de l'objectif et déterminer les moyens d'action les plus efficaces.

Etant donné que la coordinatrice belge du projet a séjourné au Chili récemment, il a été décidé d'un commun accord que la mission d'identification irait quelque peu à l'encontre de la pratique courante dans la mesure où c'est une délégation chilienne qui se rendra à Saint-Gilles pour poursuivre le travail préliminaire d'identification engagé au début de l'année au Chili. La commune bruxelloise accueillera quatre représentants chiliens dans le courant du mois d'octobre.

### *Bolivie*

Anderlecht, riche de son expérience dans le montage de projets européens, a déposé une demande de partenariat avec la petite commune bolivienne d'Irupana (seulement 12.000 habitants). A plusieurs reprises, cette dernière avait manifesté son souhait de collaborer avec une commune belge, afin de partager les expériences de chacune dans la gestion communale et de permettre à ses fonctionnaires d'élargir leurs connaissances dans des matières techniques. L'appel a bien été entendu. Outre les deux communes, l'ONG "Frères des Hommes" a été associée au projet pour l'accompagner et mettre à disposition des collectivités locales sa connaissance du terrain. Cette approche multilatérale confère à l'action un caractère pilote <sup>3</sup>.

L'analyse préliminaire de la situation et la constitution de l'arbre des problèmes ont mis en évidence les carences boliviennes en matière de traitement des déchets. L'objectif est donc ici de **renforcer les capacités de gestion des déchets**, notamment, par une amélioration du système de ramassage des ordures et d'évacuation des eaux usées. Une mission d'identification se déroulera à la rentrée afin de valider sur place les hypothèses de travail et de planifier les actions potentielles. S'ensuivront deux stages d'une quinzaine de jours pour quatre fonctionnaires, l'un à Irupana, et l'autre à Anderlecht.

### *Mexique*

Last but not least, Jette <sup>4</sup> a, elle aussi, décidé de se lancer. C'est avec la commune mexicaine de Jojutla de Juárez, au sud de Mexico, qu'elle a choisi de collaborer. Deux ONG, "Mensenbroeders" et "Equipo Pueblo", qui œuvrent au développement agricole local, ont permis à Jette d'entrer en contact avec son homologue mexicain. Depuis lors, le projet s'est bien développé puisque, fin avril, deux représentants jetteois se sont rendus en mission d'identification à Jojutla <sup>5</sup>.

La commune bruxelloise, en concertation avec son partenaire, a choisi de partager son expérience relative au **traitement des**

<sup>3</sup> Nous rappelons néanmoins que si des réseaux de ce type sont recommandables et recommandés, la commune doit être le promoteur du projet et en rester à tout moment le maître d'œuvre.

<sup>4</sup> Cette commune avait déjà déposé un projet l'an dernier mais, par manque de temps, ce dernier n'avait pas pu se concrétiser.

<sup>5</sup> Pour plus d'information sur cette mission, nous renvoyons le lecteur à l'article d'Y. VAN PARYS et de T. HOLDERBEKE, " Jette et Jojoba, un échange d'expériences " in [Jette info](#), n°88, juin 2002, p.6.



**déchets verts.** L'analyse de la situation sur place a permis de clarifier les éventuels obstacles ainsi que la politique actuelle de Jojutlà en matière de traitement des déchets et d'esquisser par la suite les moyens d'action et les thématiques à aborder lors du stage de trois mexicains à Jette en octobre prochain. Le stage visera notamment à améliorer les connaissances techniques des fonctionnaires mexicains en vue de l'instauration d'un système efficace de collecte sélective.

## L'expertise partagée

On ne peut que se féliciter du dynamisme affiché par les communes bruxelloises. Deux projets en 2001, sept en 2002, et pourquoi pas huit ou neuf en 2003 ? La diversité et la spécificité des thématiques témoignent en outre de la polyvalence et de l'expertise des collectivités locales bruxelloises.

<sup>6</sup> Cette formation sera organisée chaque année.

Une formation à la gestion de projets de développement <sup>6</sup>, organisée par notre Association, fut l'occasion pour les communes qui participaient cette année au Programme de revoir leur façon d'aborder la coopération et de retravailler leur proposition en conséquence : elles ont pu objectiver les projets en vue d'abandonner la vision d'une coopération paternaliste au profit d'une approche plus participative et axée fondamentalement sur le transfert de connaissance. Certes, tout n'est pas encore rose pour autant. Il faudra du temps pour que tous les acteurs de la coopération décentralisée s'adaptent à cette nouvelle approche. Certaines communes l'ont sans doute déjà bien assimilée, d'autres sont sur la bonne voie, et d'autres encore pourront, pourquoi pas, s'y engager dès l'an prochain.

La récolte 2002 s'annonçait dès le début prometteuse, la formation l'a bonifiée, espérons que les fruits n'en seront que plus savoureux !



Jean-Michel Reniers



## Taxation des opérateurs de téléphonie

### Au(x) tour(s) de BELGACOM

*Il y a quelques semaines, la presse se faisait l'écho d'une "décision" de la Commission européenne relative à l'exemption fiscale dont bénéficie jusqu'à présent Belgacom, et de la réaction adoptée en conséquence par la Belgique. C'est l'occasion pour nous de revenir sur quelques notions et de faire le point sur les faits.*

## Les exonérations dont bénéficie Belgacom

Il y a d'abord l'exonération générale. Qu'en est-il exactement ? Tout remonte à la loi du 19 juillet 1930 créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones, et dont seul subsistait encore l'article 25 ; cet article énonçait que la Régie (entre-temps devenue Belgacom) était "assimilée à l'Etat pour l'application des [taxes et impôts fédéraux]" et, en conséquence logique, "exempte de tous impôts ou taxes au profit des provinces et des communes" <sup>1</sup>.

En plus de cette exonération générale, il y a l'exonération particulière, prévue à l'article 98, §2, de la loi du 21 mars 1991

portant réforme de certaines entreprises publiques autonomes. En vertu de cet article, Belgacom (et, depuis le 1er janvier 1998, tout opérateur d'un réseau public de télécommunications assurant un service de télécommunication) ne peut se voir imposer aucun impôt, taxe, redevance, etc., pour l'utilisation du domaine public pour y établir les câbles, lignes aériennes et équipements connexes.

Pour faire simple, une commune ne pouvait ni inclure Belgacom dans les assujettis de son règlement de taxe sur les bureaux, par exemple, ni même prélever des taxes ou des redevances pour l'utilisation par Belgacom de la voirie afin d'y poser ses câbles.

<sup>1</sup> Voir E. VANHAM, " Ouverture des trottoirs : taxation ou redevance des opérateurs télécoms et de télédistribution ? ", in TUB, 2001/10, pp 8-13.



## Ça bouge en décembre 2001

Ce qui est en cause ici c'est l'exonération générale de Belgacom. L'exonération particulière, elle, n'est pas remise en question dès lors qu'elle ne crée aucune discrimination (tous les opérateurs télécoms sont exonérés).<sup>2</sup>

Le 17 octobre 2001, une proposition de loi a été déposée par trois députés, visant à abroger l'article 25 de la loi du 19 juillet 1930. Ce texte fut repris dans le projet de loi-programme du gouvernement, et devint l'article 79 de la loi-programme du 30 décembre 2001 (Monit., 31 décembre).

Un article très court, rédigé comme suit : *"L'article 25 de la loi du 19 juillet 1930 créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones, modifié par l'arrêté royal du 11 novembre 1967, la loi du 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 19 août 1992, est abrogé."* La conséquence est limpide : la société Belgacom n'est plus exemptée de tous les impôts et taxes en faveur des communes.

Une des raisons ayant motivé l'abrogation de cet article est sa contrariété au principe de libre concurrence en matière d'aide d'Etat édicté par ou en vertu des Traités européens. En effet, depuis plusieurs années, les services de téléphonie fixe sont ouverts à la concurrence ; or les sociétés privées qui se livrent à cette activité sont, elles, bel et bien soumises à l'impôt. Il s'imposait donc de mettre tous les opérateurs télécoms sur le même pied.

## Ça se précise à l'été 2002

Alors, quelle a bien pu être la raison du remous d'il y a quelques semaines ?

En fait, ce n'est évidemment pas le principe qui est remis en cause, mais son entrée en vigueur. En effet, en application de son article 168, ladite loi-programme est entrée en vigueur le 1er janvier 2002, sauf certaines dispositions, parmi lesquelles... le fameux article 79. Celui-ci *"entre en vigueur le 1er janvier 2003, sauf en ce qui concerne l'exemption de tout impôt ou taxe au profit des provinces et des communes, prélevés sous forme de décimes additionnels, pour laquelle il est d'application à partir de l'exercice d'imposition 2003"*. Bref, les taxes prévues en application des règlements en vigueur en 2002 pourront être prélevées ; pas celles des années antérieures.

Or c'est là que le bât blesse. Les services de la concurrence de la Commission européenne semblent en effet avoir parti-

culièrement insisté pour que la mesure produise ses effets le plus tôt possible, et en tout cas avant l'exercice d'imposition 2003.<sup>3</sup>

Voilà pourquoi l'actuelle loi-programme, votée par le Sénat le 20 juillet dernier (après qu'elle a été adoptée par la Chambre des Représentants le 4 juillet), prévoit en son article 134 une modification de l'article 168 de la loi-programme du 31 décembre 2001, au terme de laquelle l'abrogation de l'article 25 de la loi du 19 juillet 1930 produit ses effets au 1er janvier 2002, *"sauf en ce qui concerne l'exemption de tout impôt ou taxe au profit des provinces et des communes, prélevés sous forme de décimes additionnels, pour laquelle il est d'application à partir de l'exercice d'imposition 2002"*. Bref, les taxes enrôlées en 2001 peuvent être prises en considération dès cette année.

Le commentaire de l'article est le suivant<sup>4</sup> : *"La Commission européenne (DG concurrence) a fait savoir qu'elle est d'avis que cette exonération, parce qu'elle est en contradiction avec les règles du traité CE, fausse les règles de concurrence en matière d'aide d'Etat, et qu'elle juge pour cette raison que son abrogation doit intervenir immédiatement. Pour conserver un même cadre légal au sein du même exercice d'imposition, et pour des raisons fiscales et techniques, il est opportun de faire entrer en vigueur cette abrogation au début d'une période imposable. De cette manière, il ne naît aucune discrimination entre les bénéficiaires de l'abrogation de l'exemption (in casu les communes et les provinces)."*

## En conclusion

Cette réforme, on le comprend, s'avérera lourde pour Belgacom. Pas autant cependant que si l'opérateur avait dû être condamné par la Cour de Justice des Communautés Européennes (une procédure a été lancée naguère par plusieurs communes), car dans ce cas, la Cour aurait pu déclarer l'article 25 illégal, ce qui aurait opéré "ex tunc" (avec effet rétroactif). Conséquence directe : Belgacom aurait été condamnée à s'acquitter des arriérés de taxes enrôlées depuis de nombreuses années mais forcément jamais perçues.

Ira-t-on jusqu'à dire qu'elle s'en tire bien ?



Vincent Ramelot

<sup>2</sup> Bien entendu, le législateur aurait pu aussi choisir de n'en exonérer aucun, suivant en cela la voie choisie par le législateur français (cf. le Code des Postes et télécommunications, articles L45-1 et s. : *"Les opérateurs [...] bénéficient d'un droit de passage sur le domaine public routier et de servitudes sur les propriétés privées [...]. Les autorités concessionnaires ou gestionnaires du domaine public non routier, lorsqu'elles donnent accès à des opérateurs [...], doivent le faire sous la forme de convention, dans des conditions transparentes et non discriminatoires et dans toute la mesure où cette occupation n'est pas incompatible avec son affectation ou avec les capacités disponibles. [La convention] peut donner lieu à versement de redevances dues à l'autorité concessionnaire ou gestionnaire du domaine public concerné dans le respect du principe d'égalité entre les opérateurs. Ces redevances sont raisonnables et proportionnées à l'usage du domaine [...] "*).

<sup>3</sup> Voir à ce sujet A. JENNOTTE, "Belgacom saignée par les taxes", in *Le Soir*, 15 juin 2002.

<sup>4</sup> Doc. Parl., Chambre, S.O. 2001-2002, 1823/001, p. 64.



## Se déplacer intelligemment, c'est le bon plan!

Se déplacer est un besoin fondamental, partagé par chacun d'entre nous, que ce soit pour se rendre au travail, se divertir, faire des courses, etc... Ce besoin de mobilité croît de plus en plus et le choix sociétal privilégiant certains moyens de transport engendre des nuisances qui coûtent cher à notre société : congestion, accidents, bruit et pollution atmosphérique. Cette dernière a des conséquences aussi bien au niveau du réchauffement climatique (impact mondial et sur les générations futures) que sur notre santé (asthme et autres problèmes respiratoires). Cependant, il n'est pas question ici de plaider pour un abandon de l'automobile, mais plutôt pour un report sur les autres modes de transports chaque fois que c'est possible.

La mobilité abordée dans une perspective de développement durable doit se concrétiser comme *la faculté pour tout individu de pouvoir se déplacer sans porter atteinte à l'environnement et au cadre de vie*<sup>1</sup>. Elle doit donc être accessible à tout individu, y compris les personnes âgées, les moins valides, les enfants en bas âge, les cyclistes et les piétons de manière générale. Le "tout-à-la-voiture" rend beaucoup d'activités difficilement accessibles à ceux qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent pas utiliser de voiture.

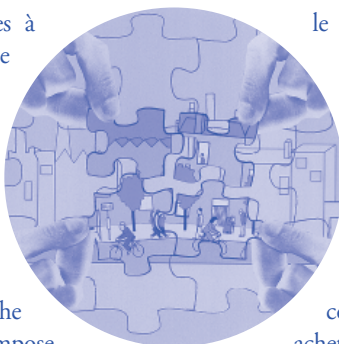
Les solutions à rechercher pour répondre aux problèmes liés au besoin croissant de mobilité doivent s'insérer dans une politique intégrée qui prend en compte, à long terme, à la fois l'ensemble des acteurs concernés et notre cadre de vie. Une approche intégrée et décloisonnée de la mobilité s'impose pour maîtriser les diverses facettes de la problématique et en éviter les effets secondaires directs ou indirects néfastes sur l'environnement, la santé, les conditions sociales, etc. La durabilité d'une politique de mobilité suppose un travail à long terme dont les solutions sont généralement peu populaires (pensons au projet de suppression d'une bande de la rue de la Loi pour la réserver à d'autres modes de transport) contrairement à la visibilité directe de celles à court terme (rétrécir les trottoirs pour offrir de nouvelles places de parking). Il faut aussi veiller à ce que tous les intervenants concernés, de façon directe ou indirecte, puissent exprimer leur point de vue. Une certaine équité doit être trouvée entre les usagers des différents modes de déplacement.

Ce n'est pas toujours facile à mettre en œuvre, et pourtant, il faut agir ! En effet, en prenant comme référence les quantités

émises en 1990, la Belgique s'est engagée à Kyoto à réduire de 5 %, d'ici 2010, ses rejets de CO<sub>2</sub> dus au secteur du transport. Le Plan régional de développement vise à ce que 10% des déplacements mécanisés se fassent à vélo en 2005. Le Plan Iris prône également une mobilité plus durable garantissant l'équilibre entre les besoins d'accessibilité et la qualité de vie ainsi que l'égalité des citoyens quant à l'exercice de leur droit à la mobilité.

Les communes disposent de moyens d'actions pour tendre vers une mobilité plus durable à Bruxelles. Voici quelques exemples:

- les employés communaux se déplacent dans le cadre de leur service ou simplement pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Un plan de déplacements peut les amener à un usage plus rationnel de chaque mode de déplacement. L'exemple montré par la commune pourra inciter les entreprises situées sur son territoire à élaborer leur propre plan de déplacements;
- la commune gère une flotte de véhicules. Elle peut réduire les nuisances en achetant un matériel performant sur le plan écologique. L'ordonnance du 25 mars 1999 sur la qualité de l'air ambiant prévoit d'ailleurs dans son article 22 que le parc des pouvoirs publics gérant plus de 50 véhicules en compte au moins 20 % qui utilisent des technologies respectueuses de l'environnement. Cet article n'est pas encore entré en vigueur, mais rien n'empêche d'être proactifs. Certaines communes bruxelloises ont d'ailleurs déjà acheté des véhicules électriques ou au gaz;
- la commune peut agir sur les déplacements scolaires. Elle peut soutenir ou procéder à un ramassage scolaire à pied ou à vélo comme c'est le cas notamment à Schaerbeek;
- la commune peut soutenir et fournir une aide logistique aux initiatives de car-sharing (système de voitures partagées) et de car-pooling (co-voiturage);
- la gestion de l'aménagement du territoire est bien sûr également un outil important. On peut faciliter la circulation des transports en commun, aménager des itinéraires cyclables agréables et sécurisés, délimiter des zones 30<sup>2</sup>, entretenir, réparer et dégager de tout obstacle les trottoirs afin de laisser un passage aisé aux piétons et a fortiori aux personnes à mobilité réduite. La localisation des activités peut être orientée de telle sorte qu'elle réduise les besoins de déplacement. Enfin, rappelons l'importance de mener une politique de stationnement active.



<sup>1</sup> Aménagement Environnement Urbanisme et droit foncier, Numéro spécial "mobilité et environnement", ed Kluwer, mars 2002.

<sup>2</sup> Voir article dans ce Trait d'Union





## Les plans de déplacements d'entreprise

La mobilité durable urbaine englobe donc toute une série d'aspects cruciaux pour les villes et leur avenir. Dans le cadre du Forum pour un développement durable, nous avons choisi de nous concentrer sur les plans de déplacements d'entreprise (la commune étant considérée ici comme une entreprise). L'objet de ceux-ci est de définir les principes de l'organisation du transport des employés communaux entre leur lieu de travail et leur domicile, ainsi que lors de leurs déplacements professionnels, permettant ainsi de réduire le nombre d'emplacements de stationnement pour le personnel en promouvant les modes de transport alternatifs. En plus d'un impact positif sur l'environnement, les embouteillages, le stress, la santé et les frais de déplacement, la commune renforce son rôle d'exemple auprès des sociétés implantées sur son territoire et peut les inciter plus facilement à suivre la même démarche.

Le Plan Iris donne priorité aux plans de déplacements d'entreprises et l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à la qualité de l'air impose dans son article 19<sup>3</sup> aux organismes de droit public ou privé occupant plus de 200 personnes sur un même site de mettre en place un plan de déplacements relatif à ce site. Les communes d'Evere et d'Auderghem s'y sont déjà attelées. Le plan de déplacement doit détailler:

- l'inventaire des déplacements de personnes et de matières;
- une analyse d'accessibilité;
- une analyse des choix modaux effectués par le personnel;
- un plan d'action comprenant l'ensemble des moyens à mettre en œuvre pour améliorer le déplacement des personnes et la qualité de l'air ambiant.

Ce plan devra être actualisé chaque année.

Le *Groupe One*, dans une analyse du plan de déplacement de Colruyt, a pointé les éléments-clés de la mise en œuvre d'un plan de déplacement comme outil de gestion:

- le respect des différentes phases du projet, c'est-à-dire commencer par une enquête auprès des employés afin de connaître leur mode de transport, leur satisfaction et leur disponibilité à évoluer dans l'usage de la voiture, des transports en commun, des vélos ou motos ou de la marche. Ensuite, mettre en œuvre des solutions, évaluer les résultats et enfin, assurer un suivi;
- la collaboration avec des intervenants extérieurs tel que la Région, la STIB, les sociétés privées (Taxistop, ...), les associations (ProVélo, ...);
- la recherche de solutions diversifiées telles que le car-pooling (co-voiturage), les souplesses d'horaire, l'achat ou des facilités d'achats de vélos (et de scooters) et l'aménagement de douches et de râteliers de rangement, des indemnités encourageant l'usage des transports en communs ou du vélo, etc;
- des moyens doivent être dégagés (coordinateur, participation des employés, dépenses relatives aux solutions).

Il n'existe pas vraiment de recette unique pour toute commune qui désire mettre en œuvre un plan de déplacements. Il semble cependant que l'obstacle le plus souvent rencontré est le manque d'animation. Pour la réussite du projet, il faut assurer un suivi et impliquer fortement les employés: informer les nouveaux arrivés, évaluer le programme, motiver les employés et diminuer les freins psychologiques. Ces difficultés sont souvent plus importantes que la gestion même des aspects techniques et logistiques.

Des expériences de plans de déplacements ont été menées dans nos communes et ailleurs parfois avec succès, parfois sans, mais toutes sont intéressantes à partager. C'est pourquoi, fin septembre, le Forum pour un développement durable organisera un atelier d'échange sur cette thématique. On vous attend nombreux!



Sophie van den Berghe

<sup>3</sup> Cet article n'est pas encore entré en vigueur mais cela n'empêche pas de se montrer proactifs.

## Formation destinée aux agents d'insertion "Techniques d'entretien" et "Initiation au bilan de compétence"



La formation se déroulera en 8 journées réparties sur une période de ± 3 mois (4 jours par module). La formation débutera à la mi-octobre et se terminera au mois de décembre.

Afin d'offrir une formation de qualité, chaque CPAS de la Région de Bruxelles-Capitale peut inscrire 1 agent d'insertion. La personne inscrite participera aux 2 modules de la formation en tant que représentant de son service. Elle sera invitée à effectuer une transmission et un partage des connaissances et des outils acquis en cours de cette formation.

Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter Mr V. LIBERT au 02/233.20.78



## Le pied se fera léger aux abords des écoles

*En installant une combinaison de deux panneaux existants, les gestionnaires de la voirie peuvent dorénavant limiter la vitesse aux abords des écoles à 30 km/h. A l'occasion de la publication de cette nouvelle réglementation au Moniteur belge, l'IBSR a édité une brochure concernant la problématique des abords des écoles et des itinéraires scolaires. Et pour inciter les communes à aménager ces zones 30, le Gouvernement bruxellois leur offre une subvention pour autant qu'elles élaborent un plan-directeur.*

Diverses modifications au Code de la route et au Code du gestionnaire de la voirie sont parues au Moniteur belge du 31 mai dernier, entre autres concernant la limitation de vitesse aux abords des écoles.<sup>1</sup> Cette nouvelle réglementation fait d'ailleurs l'objet d'un commentaire par le biais de la circulaire ministérielle du 14 mai 2002. Ainsi, la combinaison des panneaux A23 et F4a obligera dorénavant les conducteurs à adapter leur vitesse à 30 km/h maximum aux abords d'une école. Mais encore fallait-il définir le terme "abords d'école" dans le Code de la route: "une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b".

La zone 30 sera alors indiquée par deux panneaux distincts placés ensemble sur un seul poteau, et non pas d'un nouveau panneau zonal mentionnant les deux panneaux en question!



*Le panneau  
A23 surmonte  
le F4a*

L'idéal serait de les placer à 150 mètres de l'entrée de l'institution scolaire. Ils ne sont pas répétés après un carrefour. La fin de la zone, et donc de la limitation de vitesse, est indiquée par le panneau F4b signifiant que l'abord de l'école se termine.

La présence de ces panneaux est censée limiter la vitesse en permanence. Si cette mesure suffit aux endroits où **l'infrastructure de la voirie** impose une vitesse effective de moins de 30 km/h, d'autres solutions doivent cependant être cherchées lorsque cette dernière incite à rouler vite, par exemple, dans le cas d'une voie publique composée de plusieurs bandes de circulation. L'installation d'un tel panneau n'est dans ce cas pas indiquée. En effet, l'automobiliste adapte sa vitesse à l'aménagement de la voirie ; une simple signalisation, dont le message serait en contradiction avec ce que cet aménagement laisse croire, serait dès lors inefficace et non respectée et les panneaux perdraient toute crédibilité. Deux solutions se présentent alors: le réaménagement de la route pour imposer une réduction de la vitesse, ou bien une signalisation avec information variable, qui ne limiterait la vitesse qu'aux périodes d'arrivée et de départ des élèves.<sup>2</sup>

Par ailleurs, les exigences d'aménagement sont beaucoup plus souples au sein d'une **zone 30 aux abords d'une école** que pour les **zones 30 traditionnelles**. Le gestionnaire de la voirie peut en effet instaurer un "abord d'école" sans consulter les habitants de la zone concernée. Des mesures de limitation de la vitesse ne sont pas requises, comme l'adaptation de l'aménagement de la rue, de l'infrastructure ou du stationnement. La fonction résidentielle ne doit pas non plus primer dans un abord d'école. Et si l'école se situe dans une zone résidentielle, il est conseillé d'y aménager une zone 30 "classique", comme prévu par l'AR du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h.

<sup>1</sup> AR du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'AM du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

<sup>2</sup> Remarquons qu'il est interdit d'utiliser la signalisation variable sur une route où la vitesse est de 70 km/h ou plus. Aucune école à Bruxelles ne borde cependant ce type de voirie.



## Une brochure...

Cette brochure<sup>3</sup>, destinée aux gestionnaires de voirie, aborde tous les aspects à prendre en compte lors de l'installation d'un "abord d'école". Après quelques considérations relatives à la vitesse, aux accidents impliquant des enfants, et à la complexité du problème de sécurité aux abords des écoles, les auteurs insistent sur la nécessité de bien connaître les modes de déplacement et d'en maîtriser la gestion.

La sécurisation des abords passe par la création d'un environnement incitant objectivement, par les aménagements, mais aussi subjectivement, les conducteurs à lever le pied. La hiérarchisation des modes de déplacements doit in casu clairement se faire à l'avantage des piétons et autres modes doux.

Ensuite, la délimitation de la zone pose la question de l'adéquation des aménagements aux divers niveaux d'une entité qui ne se limite pas à l'environnement immédiat des portes de l'école mais qui se prolonge dans sa rue, voire son quartier. Bien entendu, le contexte urbain joue sur les mesures à prendre : on ne réagit pas de la même manière ou avec la même vigueur à proximité d'une école en bordure de voie rapide ou au milieu d'un quartier résidentiel.

La brochure plaide encore pour un réel travail d'éducation, qui doit s'envisager de manière distincte en fonction des cibles : les enfants et adolescents, leurs enseignants, les



parents, les riverains et le reste des conducteurs.

Au chapitre du contrôle, on pointe le problème du surcroît de trafic urbain, qui déborde des grands axes saturés sur les quartiers censés plus calmes et faisant traditionnellement fonction d'itinéraire scolaire. Les auteurs plaident pour une réflexion à l'échelon local. La diminution des accidents passe aussi par une présence policière plus régulière et une politique des communications ciblée sur ces contrôles.

Enfin, il semble indispensable d'évaluer, après quelque temps, les aménagements réalisés et de procéder aux adaptations requises.

## ... et des subventions

Enfin, en débordant du cadre purement scolaire, rappelons qu'un arrêté du gouvernement octroie cette année des subsides aux communes pour aménager des zones 30, et ce pour peu qu'elles établissent un plan directeur.<sup>4</sup> Cette mesure avait été proposée l'année passée par le Secrétaire d'Etat à la mobilité R. Delathouwer.<sup>5</sup> Elle prévoit un montant maximal calculé pour chaque commune en fonction de la longueur du réseau de quartier, de la densité moyenne de population dans la commune et dans la région.



Erik Caelen

3 "30 km/h aux abords des écoles, pour une meilleure sécurité routière aux abords des écoles et sur les chemins qui y mènent", IBSR, Bruxelles, 2002.

4 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 2 mai 2002 relatif à l'octroi de subventions aux communes pour l'élaboration d'un plan-directeur couvrant la mise en œuvre de zones 30, zones résidentielles et piétonnes dans le réseau de quartier ; M.B. 07.06.2002

5 Voyez Le coin de la mobilité, Subsides pour les zones 30, Trait d'Union n° 2001/9 du 12 décembre 2001.

## Brigades cyclistes

L'année dernière, le Gouvernement bruxellois a décidé de subventionner, sous certaines conditions, les polices communales qui créent des brigades cyclistes. Cette année, les communes peuvent demander des subsides pour mettre sur pied de telles brigades au sein de leur propre administration.<sup>1</sup>

Les expériences, entre autres de la ville de Gand, démontrent que le vélo permet un

meilleur contact avec le citoyen et que ce mode de déplacement est mieux perçu dans les quartiers défavorisés. En outre, les agents à vélo sont beaucoup plus sensibles aux plaintes exprimées par la population concernant, par exemple, le mauvais entretien des pistes cyclables. Cette subvention de 14.900 euros au maximum porte sur l'achat des vélos et de leurs accessoires, ainsi que, le cas échéant, les vêtements adéquats. Elle représente 80 % du

coût de cet équipement. Même en cas de création de plusieurs brigades cyclistes par commune, il ne peut être accordée qu'une seule subvention par commune.

1 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 mars 2002 octroyant une subvention aux communes pour favoriser la création de brigades cyclistes de surveillance (M.B. 03.07.2002)



## Modifications pour les dispositifs surélevés Des coussins berlinois sur nos voiries ?

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

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



Une première modification régularise les plateaux qui, par la disposition des lieux, ne comportent qu'une pente d'accès. Une seconde prévoit la possibilité d'aménager un plateau avant un carrefour, dans une bande de circulation destinée aux virages à droite et séparée physiquement des autres bandes de circulation. La troisième, fondamentale, concerne la possibilité d'installer des dispositifs surélevés sur tout type de voirie à priorité de droite ou prioritaire par signaux B15 ou B9.

L'article 3 de l'arrêté de 1998 est modifié afin de pouvoir installer des plateaux sur une partie seulement de la chaussée, dès lors que celle-ci est séparée par un moyen physique de l'autre partie (création d'effet de porte à l'entrée d'une agglomération). Dans certains cas, par exemple aux abords des écoles, une distance inférieure à 75 mètres entre deux dispositifs peut être autorisée.

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

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



Erik Caelen

*1 Rappelons que la responsabilité du gestionnaire de la voirie peut être mise en cause lors d'un accident de roulage lorsque les dispositifs surélevés ne sont pas conformes. En 1994, le Bourgmestre et trois échevins de la commune de Walhain ont été condamnés, à titre personnel, par le tribunal correctionnel de Nivelles en raison d'un accident mortel survenu à un cyclomotoriste et occasionné par un dispositif non conforme.*



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-vsgeb.irisnet.be  
Rédaction : publi@avcb-vsgeb.irisnet.be  
www.avcb-vsgeb.be

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



N° 2002/07  
3 septembre 2002

Direction  
Marc Thoulen

Coordination  
Philippe Delvaux

Rédaction  
Erik Caelen, Juliette Lenders,  
Vincent Ramelot, Jean-Michel Reniers,  
Marc Thoulen, Sophie van den Berghe

Traduction  
Liesbeth Vankelecom, Jan Van Gucht

Secrétariat  
Céline Lecocq, Alain Veys

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