ANNEXE VI - Vade-mecum relatif à la gestion opérationnelle et technique de la Région dans les accès à la « Zone Schuman »

Dans le cadre du réaménagement de la place Schuman sur le territoire de la Ville de Bruxelles, 6 bornes coulissantes seront mises en place.

Ces bornes sécurisent l'accès à la place et transforment une partie de celle-ci en une zone à accès limité :

- signalée d'un panneau C3 "interdit l'accès dans les deux sens à tout conducteur" ;
- avec des mentions "excepté vélos et excepté autorisations" ;
- la zone d'accès limité est effective 24h/24 et 7j/7 ;
- avec des signaux afin de délimiter une zone de rencontre.

Pour accéder à la zone Schuman (zone accès limité) avec son véhicule, il y a lieu d'obtenir, au préalable une autorisation soit :

- Accès permanents : avec l'encodage de plaque qui permet d'actionner la borne et une autorisation (à placer sous le pare-brise) ;
- Accès temporaires : avec l'encodage de plaque qui permet d'actionner la borne et une autorisation (à placer sous le pare-brise).

Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité assure la gestion technique et opérationnelle des accès à la Zone Schuman définie ci-après, aux conditions du présent vade-mecum, à l'exclusion d'un quelconque pouvoir décisionnel dans le traitement des demandes d'accès.

Ce pouvoir demeure réservé à la Ville de Bruxelles, en tant qu'autorité responsable de la gestion des accès, ainsi qu'à la Zone de Police.

Est annexé au présent vade-mecum, une présentation en version Power Point permettant d'illustrer et de schématiser les procédures d'accès à la Zone Schuman.

L'ensemble des procédures, modalités et règles relatives à la gestion opérationnelle et technique des accès à la Zone Schuman sont définies d'un commun accord dans ce vade-mecum.

Ce vade-mecum constitue un document de référence à caractère opérationnel, distinct de l'accord de principe pour l'aménagement, la gestion et l'entretien des bollards sur la place Schuman.

Il ne fait pas partie intégrante de celle-ci et peut être adapté ou mis à jour d'un commun accord entre les Parties sans qu'il soit nécessaire de procéder à une modification de l'accord, pour autant que ces adaptations ne portent pas atteinte aux droits et obligations essentiels découlant de celui-ci.

TITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 - Objet

Le présent vade-mecum a pour objet :

1. De définir les responsabilités de la Ville et de Bruxelles Mobilité ainsi que la Zone de Police dans :
    - La gestion des accès à la Zone Schuman,

- La gestion des bollards, des caméras et des systèmes de lecture automatique de plaques,
- La gestion des pannes, défauts, urgences, évènements et situations imprévues.

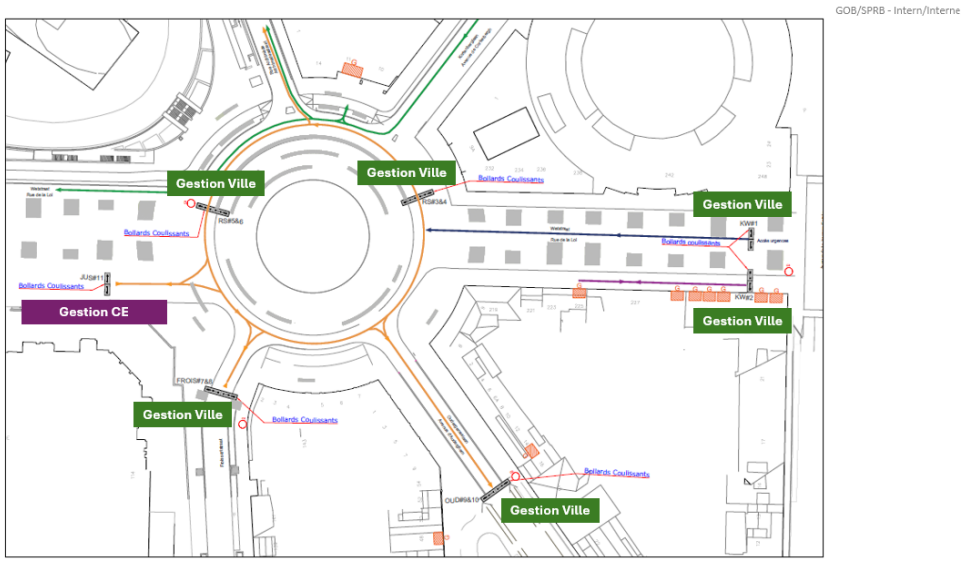
2. De définir le cadre dans lequel Bruxelles Mobilité intervient comme un exécutant opérationnel et technique dans le cadre de la gestion des accès à la Zone Schuman.

Article 2 – Délimitation de la Zone Schuman

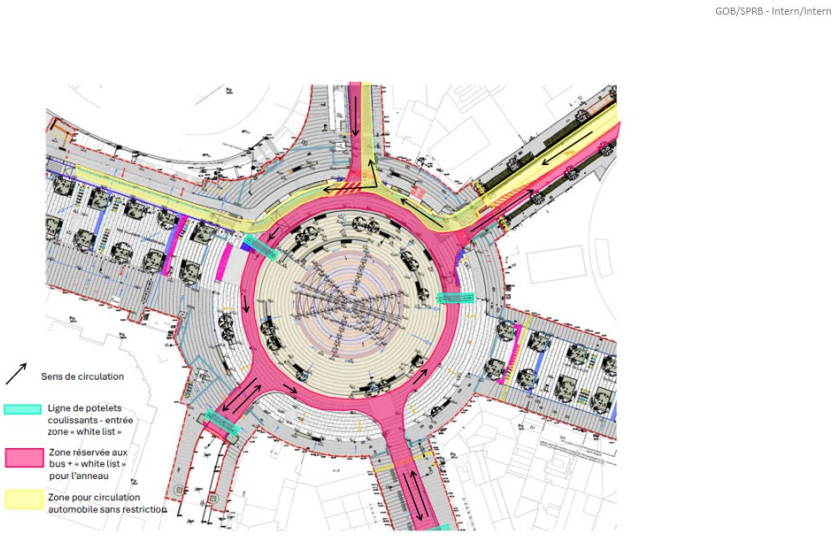
La Zone Schuman est définie conformément aux plans et schémas suivants qui font partie intégrante du présent vade-mecum:

- Position des bollards
- Plan de circulation

Ces plans constituent des références opérationnelles obligatoires.



ZONE SCHUMAN – position des bollards



ZONE SCHUMAN – plan de circulation

TITRE II – STATUTS ET RÔLES DES PARTIES

Article 3 – Statut de Bruxelles Mobilité : un exécutant technique et opérationnel

3.1. Absence de pouvoir décisionnel

En sa qualité d'un exécutant opérationnel et technique, Bruxelles Mobilité ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel concernant la gestion des accès à la zone Schuman et n'agit que dans le cadre des missions qui lui sont confiées, selon les limites et conditions définies ci-après.

À ce titre, Bruxelles Mobilité :

- Ne peut en aucun cas décider d'un accès ou d'un refus d'accès à la zone Schuman
- Ne peut pas modifier, compléter, interpréter ou altérer une Whitelist, quelle qu'en soit la finalité. Au sens de la présente, il faut entendre par « Whitelist », *la liste nominative et exhaustive des véhicules autorisés à accéder à la zone restreinte définie par la Ville de Bruxelles, qui comprend les véhicules identifiés par leur numéro d'immatriculation et, le cas échéant, par d'autres éléments d'identification technique nécessaires au contrôle d'accès.*
- Ne peut pas communiquer directement avec des institutions, riverains, usagers, tiers et/ ou toute autre partie prenante pour ce qui concerne l'octroi, le refus ou l'analyse d'accès.

3.2. Actions non autorisées à l'exécutant technique et opérationnel

Bruxelles Mobilité est expressément tenue de s'abstenir des actions suivantes :

- Ne traite aucune demande d'accès, quelle qu'en soit la source.
- Ne peut pas intervenir dans l'appréciation et/ou l'évaluation de cas particuliers, exceptions, demandes spécifiques ou dérogations.

3.3. Actions autorisées

Bruxelles Mobilité peut et est strictement limité aux actions suivantes, dans le cadre de la mission qui lui est confiée, aux conditions du présent vade-mecum :

- Consulter la Whitelist dans Centrigo (la base de données géré par l'adjudicataire du même nom opérant dans le cadre du marché public de Beliris), uniquement afin de vérifier les plaques d'immatriculation des véhicules.
- Donner un « **GO** » / un « feu vert », exclusivement lorsque le véhicule concerné est enregistré dans la Whitelist dans Centrigo
- Refuser l'accès lorsque le véhicule concerné n'est pas enregistré dans la Whitelist dans Centrigo.
- Lancer ou arrêter un scénario de déviation de la circulation routière dans la zone Schuman, conformément aux procédures opérationnelles définies par la Zone de Police.
- Effectuer une réparation et signaler tout défaut technique
- Actionner les barrières rétractables sur ordre de la police.
- Prendre les mesures nécessaires aussi rapidement que possible, afin d'empêcher l'accès aux véhicules automobiles à la zone sécurisée, en cas de défaillance des barrières rétractables ou des bollards.

TITRE III – PROCÉDURES D'ACCÈS

CHAPITRE 1 – ACCÈS INITIAUX

Article 4 – Accès initial via Whitelist

4.1. Délivrance des accès par la Ville

La délivrance des accès initiaux relève exclusivement de la compétence de **la Ville**, qui octroie les droits d'accès aux catégories suivantes :

- Institutions européennes ;
- Les véhicules affectés au ramassage des immondices.
- Riverains et organisations internationales ;
- Services de secours prioritaires, incluant :
    - SIAMU,
    - Police,
    - Pompiers,
    - Autres véhicules prioritaires **(cf. définition à l'art. 37 de l'A.R. du 1/12/1975).**

La Ville demeure seule responsable de la création, de la gestion et de la mise à jour des accès de ces catégories sur la Whitelist.

4.2. Rôle de Bruxelles Mobilité en qualité d'exécutant technique et opérationnel

En sa qualité d'exécutant technique et opérationnel, Bruxelles Mobilité assure les tâches suivantes, dans le strict respect des compétences qui lui sont attribuées dans le présent vade-mecum.

- Vérifier le droit d'accès via la Whitelist dans Centrigo.
- Assurer une permanence téléphonique via le dispatching de Bruxelles Mobilité pour les besoins opérationnels et les incidents techniques.
- Assurer l'opérationnalité des bollards et des systèmes techniques associés, incluant le signalement des anomalies et la mise en œuvre des interventions autorisées.

Article 5 – Bénéficiaires des accès initiaux via clé mécanique

Les accès initiaux par clé mécanique sont strictement réservés aux services suivants :

- Ambulances ;
- SMUR ;
- SIAMU
- Police
- L'URCET

Seules ces entités sont autorisées à utiliser une clé mécanique pour actionner manuellement les dispositifs d'accès.

CHAPITRE 2 – ACCÈS PROGRAMMÉS FRÉQUENTS

Article 6 – Procédure de demande d'accès

La procédure complète permettant d'introduire une demande d'accès est disponible en ligne à l'adresse suivante de la Ville de Bruxelles :

https://www.bruxelles.be/acces-schuman

Article 7 – Délais opératoires via la Ville de Bruxelles

7.1. La Ville de Bruxelles applique un **délai standard de 12 heures ouvrables** pour la prise en compte et la mise à jour des données dans la Whitelist.

7.2. Cas particuliers

Les délais de traitement peuvent varier selon le moment où la demande est introduite :

- **Demande introduite le vendredi avant 15h** :
  Un traitement prioritaire peut être envisagé, dans la mesure du possible et sans garantie de résultat.
- **Demande introduite le vendredi après 15h ou durant le week-end** :
  Le traitement est effectué le lundi suivant avant 12h00, dans la mesure du possible et sans garantie de résultat.

7.3. Bruxelles Mobilité ne participe en aucun cas au traitement des demandes d'accès, y compris en cas d'urgence, de situation exceptionnelle ou de sollicitation directe d'un usager.

7.4. En cas de demande urgente à l'accès de la Zone Schuman : seule la Zone de Police est habilitée à qualifier l'urgence d'une situation.

Aucune autre entité, y compris Bruxelles Mobilité, la Ville de Bruxelles, les services techniques ou tout usager, ne peut déterminer, déclarer ou confirmer le caractère urgent d'un cas, ni exiger un traitement prioritaire sur cette base.

Toute intervention, dérogation ou action accélérée liée à une situation d'urgence ne peut être engagée qu'après confirmation officielle de la Zone de Police.

CHAPITRE 3 – ACCÈS PROGRAMMÉS PONCTUELS

Article 8 – Accès pour évènements et documents à fournir

La procédure complète permettant d'introduire une demande d'accès est disponible en ligne à l'adresse suivante de la Ville de Bruxelles :

https://www.bruxelles.be/acces-schuman

8.1. Pour toute demande d'accès temporaire liée à l'organisation d'un évènement, l'organisateur est tenu de fournir les documents suivants dans les 12 heures avant le début de l'événement :

- Un Ordre d'Intervention (OI) de la Police relatif à l'évènement ;
- Le certificat d'immatriculation du ou des véhicules concernés.

Ces documents constituent la base administrative permettant l'analyse et la validation de l'accès temporaire.

8.2. Bruxelles Mobilité ne participe ni à l'analyse, ni à la validation, ni au traitement administratif des demandes d'accès pour évènements.

Article 9 – Visites protocolaires avec escorte

9.1. Compétence exclusive de la Police

La Procédure s'applique aux visites protocolaires nécessitant une escorte, notamment celles impliquant :

- Ambassades ;
- Chefs d'État ;
- Ministres ou hauts représentants gouvernementaux.

Ces visites nécessitent une coordination renforcée des parties prenantes, notamment la Zone de Police, et s'inscrivent dans un cadre protocolaire strict.

9.2. Rôle de Bruxelles Mobilité en tant qu'exécutant technique et opérationnel

En sa qualité d'exécutant technique et opérationnel, Bruxelles Mobilité intervient exclusivement sur instruction de la Zone de Police.

Bruxelles Mobilité est chargée de :

- Activer le "**GO**" (validation opérationnelle d'accès) uniquement après réception de l'ordre explicite de la Police ;
- Permettre à la police d'ouvrir et fermer les barrières d'accès à distance.
- Garantir la réactivité technique des systèmes nécessaires au passage (bollards, scénarios, équipements…) ;
- N'exercer aucune interprétation, décision ou initiative en dehors des instructions reçues de la Police

Aucune validation d'accès ne peut être effectuée par Bruxelles Mobilité sans instruction préalable et directe de la Police.

Article 10 – Travaux /déménagement

10.1. Conditions préalables à la demande d'accès

La procédure complète permettant d'introduire une demande d'accès est disponible en ligne à l'adresse suivante de la Ville de Bruxelles :

https://www.bruxelles.be/acces-schuman

Pour toute demande d'accès temporaire liée à des travaux, un déménagement ou une livraison, le demandeur doit obligatoirement fournir les éléments suivants :

- Le certificat d'immatriculation du ou des véhicules concernés ;
- Une autorisation de l'Administrateur de la Voirie délivrée via la plateforme Osiris ;
- Un délai de traitement de 12 heures ouvrables doit être respecté pour l'instruction de la demande.

Aucune demande ne pourra être examinée ni validée si l'un de ces documents ou conditions fait défaut.

10.2. Modalités d'accès le jour des travaux

Le jour de l'intervention (travaux ou déménagement), l'accès à la zone est automatiquement accordé via une reconnaissance de plaque par le système, conformément à la Whitelist mise à jour par la Ville.

Aucun badge, clé ou intervention manuelle n'est prévue dans le cadre de cette procédure.

10.3. Rôle de Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité :

- N'intervient pas dans l'analyse, le traitement ou la validation des demandes d'accès ;
- Se limite à garantir le fonctionnement technique des équipements (bollards, scénarios, systèmes de lecture de plaques).

Article 11 – Sommets EU

11.1. Ouverture des dispositifs d'accès

Durant les Sommets de l'Union européenne, les bollards sont maintenus en position ouverte jusqu'à la fin de l'événement et au départ des délégations.

Cette mesure, qui vise à garantir la fluidité des déplacements des délégations officielles et des services de sécurité, est mise en œuvre :

- Soit sur instruction de la Police, qui en informe la Ville et Bruxelles-Mobilité.
- Soit par la police elle-même, qui procède à l'ouverture/fermeture à distance.

11.2. Rôle de Bruxelles Mobilité

En sa qualité d'exécutant technique et opérationnel, Bruxelles Mobilité assure :

- La surveillance technique continue des bollards et des systèmes associés ;
- Le signalement immédiat de toute anomalie technique aux services compétents ;
- Le maintien en condition opérationnelle des équipements durant toute la durée de l'évènement.

Bruxelles Mobilité n'intervient pas dans la décision d'ouverture ou de fermeture des accès, celle-ci relevant exclusivement des autorités organisatrices et des forces de Police.

CHAPITRE 4 – ACCÈS IMPRÉVUS PONCTUELS

Article 12 – Accès protocolaires et visites protocolaires non anticipées

12.1. Accès nominatif permanent autorisé et visites protocolaires non anticipées

Les institutions concernées peuvent communiquer, par l'intermédiaire de leurs SPOCS désignés, l'identité des personnalités pour lesquelles un accès nominatif permanent est sollicité.
Sous réserve de l'autorisation préalable du Collège compétent, un code d'accès spécifique est attribué à l'institution concernée.

L'institution est responsable de l'utilisation conforme du code qui lui est attribué et veille à ce que celui-ci soit réservé aux seules personnes pour lesquelles une demande d'accès a été préalablement effectuée.

Conformément au code de la route, la Zone de Police est compétente pour définir les mesures les mesures immédiates de sécurité et donner les instructions opérationnelles applicables aux dispositifs d'accès. Ceci implique le refus potentiel d'une mesure dérogatoire au régime normal d'accès.

12.2. Rôle de Bruxelles Mobilité

En situation de visite protocolaire non anticipée Bruxelles Mobilité assure exclusivement :

- L'opérationnalité des bollards,

- La surveillance technique des équipements,
- Le signalement immédiat de toute anomalie,
- L'exécution des instructions techniques et opérationnelles reçues de la Police.

Bruxelles Mobilité n'exerce aucun pouvoir décisionnel, et n'intervient pas dans la gestion, la validation ou la qualification de l'urgence de la situation.

Article 13 – Défauts matériels - Bollards KO position fermée

Bruxelles Mobilité met à disposition un canal de contact dédié — notamment le numéro du dispatching indiqué sur les bollards — afin de faciliter les échanges avec les ayants droit/usagers et d'éviter la formation de files ou toute situation d'encombrement.

La Procédure s'applique lorsqu'un défaut matériel empêche l'ouverture des bollards, ceux-ci demeurant en position fermée, entraînant une impossibilité d'accès pour des véhicules autorisés.

Cette situation peut être détectée par :

- Le numéro vert, notamment le numéro du dispatching de Bruxelles Mobilité,
- La Police,
- Ou toute autre source d'information opérationnelle

13.1. Rôle de Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité assure les tâches suivantes :

- Réceptionner la demande d'intervention via les canaux habituels ;
- Mettre à disposition un canal officiel, notamment une adresse mail dédiée, pour la réception des signalements relatifs aux problèmes techniques.
- Lancer les scénarios de déviation prévus pour ce type d'incident ;
- Informer la Ville concernant le défaut détecté et les réparations en cours ;
- Signaler la situation aux services concernés (Police via leur dispatching, Ville de Bruxelles, etc.).

Bruxelles Mobilité ne procède à aucune validation d'accès, ne prend aucune décision, et se limite à l'exécution technique des scénarios.

13.2. Rôle de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles :

- Assure la communication officielle de tout défaut technique détecté et signalé par Bruxelles Mobilité via l'adresse mail dédiée suivante : *trafic.schuman@brucity.be*

Article 14 – Défaut matériel - Caméras en position fermée

14.1. Description de la situation

Cette procédure s'applique lorsque les caméras de contrôle d'accès ne fonctionnent plus, empêchant la reconnaissance de plaque, ce qui maintient l'accès en mode bloqué (équivalent fonctionnel d'une *position fermée*)

L'information peut provenir de :

- Le numéro vert, notamment le numéro du dispatching de Bruxelles Mobilité,
- La Police,
- Ou toute autre source d'information opérationnelle

14.2. Rôle de Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité assure :

- La réception de la demande d'intervention ;
- Le lancement des scénarios de déviation ;
- La communication technique vers la Ville de Bruxelles et la Police ;

Bruxelles Mobilité n'intervient ni dans la décision d'accès, ni dans la qualification de l'urgence, laquelle relève exclusivement de la Police **(déjà établi à l'article 7.4).**

Article 15 : Défaut matériel - Bollards en position ouverte

15.1. Description de la situation

La Procédure s'applique lorsque des bollards sont bloqués en position ouverte, créant un risque de perte de contrôle d'accès à la zone.

L'information peut provenir de :

- Le numéro vert, notamment le numéro du dispatching de Bruxelles Mobilité,
- La Police,
- Ou toute autre source d'information opérationnelle

15.2. Rôle de Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité est chargé de :

- Prendre en charge la demande d'intervention ;
- Lancer les scénarios de déviation associés ;
- Avertir la Ville et les services concernés via mail;
- Mettre en place des dispositifs empêchant l'accès à des véhicules automobiles et offrant un niveau de sécurité satisfaisant (mesure anti-véhicule bélier), aussi rapidement que possible, en coordination avec la police.
  Les dispositifs mis en place devront l'être jusqu'à résolution du défaut ou à la mise en position « fermée » des bollards coulissants (permettant l'isolation du périmètre), à clarifier par la police et BM
- Assurer la continuité technique des systèmes.

Bruxelles Mobilité ne prend aucune initiative d'accès : toute décision relève de la Police ou de la Ville conformément aux conditions du présent vade-mecum.

15.3. Rôle de la Ville de Bruxelles

La Ville de Bruxelles assure la communication officielle de tout défaut technique détecté et signalé par Bruxelles Mobilité via l'adresse mail dédiée suivante : *trafic.schuman@brucity.be*

Article 16 – Défauts de reconnaissance de plaques

16.1. Les accès initiaux par clé mécanique sont strictement réservés aux services suivants :

- Ambulances ;
- SMUR ;
- SIAMU ;
- Police
- L'URCET

Seules ces entités sont autorisées à utiliser une clé mécanique pour actionner manuellement les dispositifs d'accès.

Bruxelles Mobilité n'a aucune compétence décisionnelle : elle se limite à garantir l'opérationnalité technique des bollards.

16.2. Impétrants prioritaires

Les plaques prioritaires sont enregistrées dans le système de reconnaissance de plaques et disposent déjà de l'accès automatique.

En cas de dysfonctionnement du système de reconnaissance de plaques, Bruxelles Mobilité procède à une vérification manuelle, deux situations sont alors possibles :

1. **Le véhicule figure dans la Whitelist** : Bruxelles Mobilité appuie sur le bouton **« GO »** afin de permettre l'accès à la zone à l'ayant droit.
2. **Le véhicule n'est pas repris dans la Whitelist :** L'accès est refusé.

Bruxelles Mobilité ne peut en aucun cas déroger à cette règle

Bruxelles Mobilité veille à mettre à disposition un canal officiel, notamment une adresse mail dédiée, pour la réception des signalements relatifs aux problèmes techniques.

16.3. Institutions européennes et riverains

En cas de défaut de reconnaissance de plaque concernant :

- Les Institutions européennes,
- Les riverains,

Bruxelles Mobilité agit comme suit :

- Vérifier la whitelist communiquée par la Ville dans Centrigo
- Si le véhicule est repris dans la Whitelist :
  Bruxelles Mobilité appuie sur le bouton GO pour permettre l'accès de l'ayant droit.

Bruxelles Mobilité fait le suivi technique de non-fonctionnement de la reconnaissance de la plaque.

- Si le véhicule n'est pas repris dans la Whitelist :
  L'accès est refusé.

Bruxelles Mobilité ne peut en aucun cas déroger à cette règle.

CHAPITRE 5 – REFUS D'ACCÈS

Article 17 – Principes sécuritaires

La **Ville de Bruxelles** conserve l'entière compétence pour refuser l'accès à la zone sécurisée, notamment pour :

- Les taxis ;
- Les ambassadeurs ou visiteurs d'État non-pré-validés ;
- Les véhicules non prioritaires des impétrants, selon la procédure technique à suivre via le site web de la ville : **https://www.bruxelles.be/acces-schuman**
- Toute autre catégorie jugée incompatible avec les impératifs de sécurité.

Bruxelles Mobilité n'intervient jamais dans ces décisions, et ne peut ni interpréter, ni influencer, ni modifier les refus imposés par la Ville.

Article 18 – Gestion des défaillances globales des systèmes d'accès

18.1. Principe général : maintien de la fermeture en cas de défaillance

En cas de défaillance globale d'un ou plusieurs systèmes critiques (bollards, caméras, reconnaissance automatique, communication), et à défaut de confirmation contraire de la Police, la zone demeure fermée par défaut.

Cette mesure s'inscrit dans le principe de précaution et de sécurité maximale, applicable tant qu'aucune alternative validée n'a été déterminée par les autorités compétentes notamment la police et à l'exclusion de Bruxelles Mobilité qui ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel en la matière.

18.2. Bornes coulissantes déployée par la Région de Bruxelles Mobilité

La solution de bornes coulissantes déployée par la Région de Bruxelles-Capitale comprend à la fois des éléments physiques et des composantes informatiques, incluant des serveurs et des logiciels.

Les barrières coulissantes ainsi que leur système de contrôle local constituent des éléments physiques intégrant à la fois des composants matériels (hardware) et des composants logiciels (software).

Les logiciels de contrôle et de gestion locaux sont fournis par la société Lowist, adjudicataire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les logiciels centraux de la solution sont installés sur des serveurs hébergés auprès du prestataire Centrigo, adjudicataire de la Région de Bruxelles-Capitale.

18.3. Système redondant et seuil de sécurité

La zone Schuman est équipée d'un système redondant, comprenant plusieurs lignes de bollards et dispositifs techniques destinés à empêcher une panne simultanée complète.

Toute modification du niveau de tolérance par rapport à la fermeture ou à l'ouverture en cas de défaillance doit être explicitement validée par écrit de la Police.

Un échange technique écrit doit préciser :

- Jusqu'où la Police accepte de descendre en matière de sécurité,
- Quelles tolérances techniques sont admissibles,

- Quelles hypothèses de pannes sont considérées acceptables ou non.

Cette clarification relève d'une action à mener par : Police / Responsables techniques désignés.

18.4. Absence de décision autonome de Bruxelles Mobilité

Bruxelles Mobilité ne peut en aucun cas :

- Décider du maintien de l'ouverture de la zone en cas de défaillance globale,
- Forcer une ouverture technique,
- Prendre l'initiative de modifier la politique de sécurité.

Toute action est exclusivement réalisée sur instruction écrite préalable de la Police reçue par une adresse mail officielle de la zone de police.

Article 19 – Scénario exceptionnel

19.1. Description de la situation

Le "scénario exceptionnel" désigne la procédure applicable en cas de situation exceptionnelle de nécessité absolue, dans laquelle :

- Les systèmes techniques sont totalement ou partiellement indisponibles,
- L'accès doit néanmoins être géré pour répondre à une exigence de sécurité nationale, européenne ou de secours urgent.

19.2. Construction du scénario exceptionnel

La construction du scenario exceptionnel inclut notamment :

- La définition d'un protocole d'ouverture ou de fermeture manuelle ;
- Les niveaux de risque acceptables ;
- Les chaînes de communication police–Ville–Bruxelles Mobilité ;
- Les modalités d'activation et de désactivation ;
- Les moyens de contrôle substitutifs (barrières, équipes sur place, dispositifs provisoires).

La Police et les responsables techniques sont chargés de finaliser ce scénario.

Il doit ensuite être communiqué à Bruxelles Mobilité pour exécution technique.

19.3. Rôle de Bruxelles Mobilité

En cas de déclenchement exceptionnel du scénario extrême :

Bruxelles Mobilité :

- Applique strictement les instructions fournies par la Police ;
- Signale toute impossibilité technique ou risque supplémentaire ;
- N'exerce aucun pouvoir décisionnel.

Article 20 – Interventions urgentes via la Permanence technique de Bruxelles Mobilité

20.1. Principe général

En cas d'urgence technique affectant les dispositifs d'accès du périmètre (notamment bollards, caméras, systèmes de lecture de plaques ou scénarios de contrôle), la permanence technique de Bruxelles Mobilité est compétente pour assurer les interventions urgentes nécessaires au rétablissement du fonctionnement à ses frais et charges exclusifs après l'expiration de la période de garantie accordée par Beliris.

20.2. Capacité d'intervention

Lorsque la situation l'exige et uniquement dans le cadre strict des procédures opérationnelles en vigueur, définies dans le présent vade-mecum, la permanence technique de Bruxelles Mobilité peut :

- Déclencher les scénarios de déviation associés,
- Appliquer toutes mesures techniques urgentes visant à sécuriser ou rétablir le dispositif sous réserve de l'accord écrit et préalable de la police.

Ces actions sont réalisées sans pouvoir décisionnel, exclusivement pour répondre à l'urgence technique et maintenir l'intégrité du système.

20.3. Coordination avec la Police et la Ville

Toute intervention technique urgente réalisée par Bruxelles Mobilité :

- Est immédiatement signalée à la Police, via les adresses mails :
  zpz.polbru.circ-verk.t@police.belgium.eu
  zpz.polbru.DPZ@police.belgium.eu
- Est communiquée à la Ville de Bruxelles, via l'adresse mail :
  trafic.schuman@brucity.be

Bruxelles Mobilité ne peut, en aucun cas, décider d'un accès prioritaire ou exceptionnel à la zone Schuman.

TITRE V – COORDINATION OPÉRATIONNELLE

Article 21 – Points de contacts SPOCs

Les Points de Contact (SPOCs) opérationnels sont définis comme suit :

- **Union européenne** : SPOC institutionnel désigné ;
- **Riverains** : un SPOC par immeuble ;
- **Ambassades** : SPOC dédié ;
- **Ville de Bruxelles** : trafic.schuman@brucity.be

Toute communication officielle doit être transmise via : **trafic.schuman@brucity.be**