

> Samantha Deblomme, conseillère mobilité - Administration communale d'Anderlecht
et Nina Ramos, conseillère mobilité - Brulocalis

DU PROJET À LA RÉALISATION : GENÈSE DE L'ÉLABORATION DU QUARTIER APAISÉ DE CUREGHEM

Le « plan Good Move » fait beaucoup parler de lui, au sein des sphères techniques et politiques, à travers le monde associatif, dans la presse, mais aussi dans la rue, aux terrasses des cafés bruxellois, aux dîners entre amis et dans bien d'autres situations encore. Le Plan régional de Mobilité et l'une de ses actions visant l'apaisement des quartiers est dans toutes les bouches... C'est pourquoi, le Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière a voulu en savoir plus sur le processus d'élaboration du plan de circulation et d'identification des mesures en faveur d'un quartier où se déplacer en rue est plus sûr et plus agréable.

Au-delà de la réalisation concrète du plan et de toutes les conséquences qui en ont découlé, nous avons voulu nous pencher sur le travail de l'ombre qui a été effectué avant cela. Nous avons rencontré Samantha Deblomme, conseillère mobilité à la commune d'Anderlecht, pour revenir avec elle en arrière et en apprendre plus sur le processus de d'élaboration du plan de circulation.

Samantha est conseillère mobilité depuis quatre années, elle s'occupe de divers projets tels que le Plan communal de Mobilité (PCM) ou encore le suivi du projet de réaménagement de la rue Wayez par la STIB et a suivi l'étude de mobilité préalable à l'établissement du Contrat local de Mobilité Cureghem, menée par Bruxelles Mobilité, depuis ses débuts en 2019. En 2021, son collègue Achraf Ben Hssain est devenu le coordinateur du projet à plein temps. Elle va revenir avec nous sur les différentes étapes qui ont été franchies entre le dépôt de candidature de la commune, le diagnostic, l'élaboration du plan de circulation et la mise en place du projet.

Nina Ramos : Pouvez-vous me décrire les prémices du projet ?

Samantha DEBLomme : le projet débute en octobre 2019 lorsque Bruxelles Mobilité lance l'appel à candidatures relatif aux Contrats locaux de Mobilité (CLM) introduit par le Plan régional de Mobilité.¹ Bruxelles Mobilité avait déjà établi un pré-diagnostic découpant l'ensemble du territoire bruxellois en 63 mailles, dont 30 étaient identifiées comme prioritaires pour garantir une meilleure qualité et continuité des déplacements à pied, en vélo et en transport public au sein de celle-ci.²

La commune d'Anderlecht, quant à elle, était déjà dans la phase de diagnostic de son Plan communal

de Mobilité (PCM) dans lequel plusieurs mailles avaient également été identifiées comme prioritaires.

Bien que le quartier de Cureghem ait fait l'objet de plusieurs contrats de quartiers durables, il est marqué par une dynamique et une superposition de projets de rénovation qui rendent la zone peu lisible pour l'utilisateur et quelque peu « abandonnée » d'un point de vue mobilité. Le quartier de Cureghem se trouvant en Première Couronne, attaché au Pentagone, est considéré comme un quartier résidentiel mais aussi économique, subissant beaucoup de trafic de transit. Il constituait donc un candidat idéal pour les CLM ; il était temps de repenser la mobilité en son sein, limiter le trafic de transit et revaloriser son espace public pour tous les modes de déplacements.

Pour remplir l'appel à candidature, nous avons établi un premier diagnostic du territoire sur base des données quantitatives et qualitatives multimodales liées au PCM, aux ZACA³, aux axes structurants, aux données vitesses, stationnement, etc.

Cette première analyse nous a permis d'identifier plusieurs enjeux liés à la maille : de manière globale, le quartier Cureghem est particulièrement densément peuplé vu sa proximité avec le centre-ville et ces nombreux attracteurs de mobilité. Dans ce quartier, pourtant majoritairement résidentiel, la fonction de circulation prime sur la fonction de séjour et les espaces publics ne sont pas représentatifs d'un quartier apaisé. La pression du stationnement y est particulièrement importante et occupe beaucoup d'espace en voirie.

Par ailleurs, plusieurs programmes régionaux d'aménagement du territoire et de revitalisation étaient en cours sur tout ou en partie du périmètre de la maille, ce qui constituait une opportunité pour développer une vision globale et assurer la cohérence au sein de la maille.

1. Les contrats locaux de mobilité sont définis par le Plan Good Move via la fiche action E.2 et la Fiche A.2 (voir encart).

2. Sur base de la spécialisation multimodale des voiries et le nombre de kilomètres non conformes à celle-ci.

3. Cureghem et les axes délimitant la maille présentent 16 zones à concentration d'accidents (ZACA).

Les enjeux étaient d'envergure. Le périmètre délimité et les objectifs communaux en accord avec ceux du Plan régional de Mobilité, la maille fut parmi les premières sélectionnées. Les communes de Molenbeek et d'Anderlecht se sont associées afin de lancer l'étude du Contrat local de Mobilité Cureghem. Trois bureaux d'étude ont été sélectionnés afin de travailler chacun sur un volet du projet: BRAT pour la mobilité, ARTER concernant l'espace public et 21 Solutions pour le travail sur la participation.

N.R. Comment le projet s'est-il mis en place, une fois la maille sélectionnée ?

S.D.: Une fois le projet sélectionné par la Région, le travail a été découpé en **trois phases: le diagnostic⁴, l'élaboration de scénarios et le programme de mise en œuvre**. Chacune de ces phases a été associée à des réunions avec un comité d'accompagnement technique.

Celui-ci était composé d'une quarantaine d'acteurs, dont un/plusieurs représentants de Bruxelles Mobilité et du cabinet de la Ministre, les services communaux concernés, les zones de police, la STIB, De Lijn, le SIAMU, Perspective, Bruxelles Environnement, Urban, le bMa, etc.

Entre octobre 2020 et juin 2022, il y a eu six comités d'accompagnement, reprenant l'ensemble des acteurs ci-dessus et qui ont fait évoluer le projet.

N.R. Comment le processus de participation s'est-il articulé au travers des phases

d'élaboration du plan? Quelles étaient les difficultés auxquelles vous avez dû faire face ?

S.D. C'est le bureau d'étude 21 solutions qui avait la charge de la participation citoyenne pour le projet. Le service mobilité et le service participation se sont associés à lui pour ce travail.

La participation s'est faite en deux temps. Lors du diagnostic, les témoignages des citoyens ont permis de construire l'état des lieux de la situation du quartier et d'identifier les grands enjeux. À cette occasion, une enquête a été mise en ligne, celle-ci a eu beaucoup de succès et nous avons récolté de nombreuses réponses. Durant cette première phase de diagnostic, nous nous sommes également rendus sur le terrain pour des enquêtes de type plus qualitatif. Des « tables de rencontres » ont été organisées en rue sur des lieux stratégiques tels que: le métro Clemenceau, sur la Place du Conseil, aux Abattoirs d'Anderlecht...

Une fois le diagnostic validé, nous avons à nouveau fait appel à la participation citoyenne afin de confronter les différents scénarios possibles répondant aux enjeux identifiés dans le diagnostic. Ceux-ci ont été présentés aux citoyens à travers plusieurs séances de participation en ligne et sur le terrain (en rue)⁵. Nous avons également pris le pli de rencontrer l'ensemble des acteurs touchés de près ou de loin par la mobilité à Cureghem (l'enseignement, les maisons de quartiers, les commerçants, les associations...).

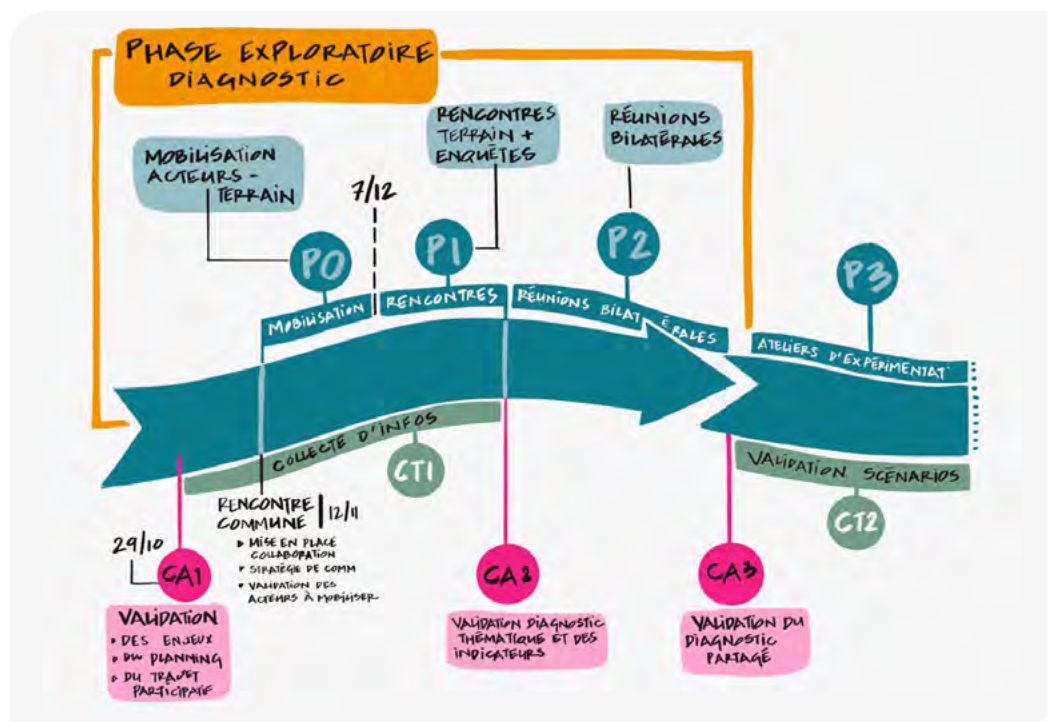
> Plus d'infos

Plan Good Move : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

Les contrats locaux de mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move/good-neighbourhood>

Le contrat local de mobilité Cureghem : <https://www.anderlecht.be/fr/contrat-local-de-mobilite-cureghem>

Le diagnostic du quartier : https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/CLM_Cureghem_DiagnosticPartage_2021_04_FR.pdf



4 Le diagnostic est consultable en ligne sur le site internet de la Commune : https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/CLM/CLM_Cureghem_DiagPartage_2021_03_29.pdf

5 Vous trouverez le compte-rendu des séances de participation ici : https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/CLM%20Cureghem_Maturation_Rencontres%20Juin_PV%20FR.pdf



Le plan a été adapté en fonction des recommandations et approuvé en février 2022. Nous avons ensuite invité les citoyens à travers un toutes-boîtes à assister à une des séances à une des séances d'information organisées aux mois de mai et juin.

La difficulté principale, tout au long du processus participatif, était de toucher tous les publics. Les femmes et les personnes illettrées étaient particulièrement difficilement atteignables.

Les retours étaient généralement constructifs avec la mise en évidence de plusieurs points d'attention, ce qui a permis de faire avancer le projet et d'adapter les scénarios. Nous avons observé un consensus général sur le mauvais état de la situation actuelle du quartier (le diagnostic partagé) et sur le fait que des mesures devaient être prises. Les divergences se trouvaient davantage sur le type de mesures à prendre.

Le processus de participation a été beaucoup impacté par le Covid. Chaque semaine, le processus devait être revu en fonction des actualités, c'est aussi pour cela que nous avons privilégié les rencontres en rue et les enquêtes en ligne. Cela a permis d'innover

et d'être plus créatifs sur le format de participation qui a été organisé.

N.R. Pouvez-vous détailler le calendrier et la mise en place ?

S.D.: Après la phase de diagnostic finalisée (septembre 2020 -janvier 2021), les scénarios présentés (juin 2021) et la validation finale du plan de circulation par le Collège (début 2022), nous avons pu passer à l'étape de mise en œuvre du plan (2022).

C'est alors que la concrétisation du projet s'est rapidement accélérée. Le bureau d'étude ARTER nous a fourni un plan d'action complet. Chaque mesure était décrite dans une fiche, reprenant une estimation budgétaire et l'identification de la zone d'action sur laquelle appliquer un filtre, une signalisation, etc. Ce sont ensuite les services des travaux publics qui ont géré l'exécution sur le terrain. La commune a donc lancé les premiers marchés publics concernant les marquages, la signalisation et le mobilier urbain durant les mois d'avril-mai-juin 2022.

6 Telraam est un outil de science citoyenne, ce sont des petits boîtiers qui peuvent être distribués et installés par les riverains d'une zone afin de réaliser des comptages (cyclistes, piétons, voitures, poids lourds...). Le boîtier est installé sur la fenêtre et compte les passages, les données de comptage sont directement partagées avec les autorités, les chercheurs et les citoyens. Sur le site internet de Telraam : <https://telraam.net/fr/what-is-telraam>.

C'est aussi à cette période que les services ont pu tester avec la police, le SIAMU et Bruxelles Propreté, les girations aux carrefours.

Le plan prévoyait une phase test d'un an, c'est pourquoi le choix s'est tourné vers des aménagements légers et provisoires. Toute la signalisation a été faite sur base d'un rapport de police, nous avons eu beaucoup d'aide de la part du service trafic de la zone de police Midi.

La commune a reçu deux subsides : l'un pour le financement des infrastructures et l'autre pour le projet en tant que tel (engagement d'un coordinateur, participation, activation et réappropriation de l'espace public, communication, évaluation...).

Une évaluation était prévue pour l'été 2023, ce qui permettait d'avoir une vue sur toutes les saisons. L'idée était d'évaluer le plan sur plusieurs mois afin d'obtenir des données fiables et de pouvoir adapter le plan en fonction des données d'évaluation et des feedbacks des riverains. Parallèlement, il était prévu d'engager un dessinateur pour préparer les permis d'urbanisme et consolider ce qui fonctionnait bien.

NR. Comment était prévu le processus d'évaluation et de suivi du plan ?

S.D. : Un appel à projets a été lancé en mai 2022 auprès des asbl du quartier pour développer des projets d'évaluation du plan et d'appropriation de l'espace public. Huit asbl ont été sélectionnées. Parmi elles, une asbl portait le projet d'évaluation via [Telraam](#)⁶. Trente boîtiers ont été installés dans Cureghem afin de récolter les données de comptage dans les rues concernées. Une autre asbl avait pour projet de s'occuper de l'évaluation qualitative via une enquête auprès de riverains et usagers du territoire. Bruxelles Mobilité devait suivre à travers son Observatoire de la mobilité les données poids lourds, GPS, etc. complétées par les données de la police, la STIB et De Lijn. L'ensemble de ces données à la fois quantitatives et qualitatives devaient être combinées afin d'avoir une évaluation complète de la situation et permettre de faire des adaptations.

Les autres projets concernaient principalement l'activation de l'espace public, à travers le jeu, l'installation de mobilier urbain choisi par les citoyens et créé à partir de matériel de récupération, la création de potagers urbains en bacs...

La communication auprès des citoyens s'est faite, entre autres, via un toutes-boîtes, la couverture par la presse et la présence de la

Ministre lors de l'évènement Cureghem Plage. Cet évènement festif ayant lieu annuellement durant le mois de juillet à marqué, cette année, le début du nouveau plan de circulation pour Cureghem.

N.R. Quels ont été les freins au projet et les apprentissages de l'expérience du CLM ?

S.D. C'était un projet très complexe à expliquer

a construit le plan puisse se prolonger durant et après la réalisation du plan, car c'est à ce moment-là qu'il y a le plus de travail d'adaptation et d'affinement des mesures, permettant de coller au maximum à la réalité. C'est inévitable comme phénomène : un plan de circulation ne peut pas prévoir toutes les conséquences, l'analyse de mise en œuvre sur le terrain est fondamentale.

Qu'est-ce qu'un contrat local de mobilité ?

Le Plan Good Move définit les CLM à travers son actions E.2 et la fiche action A.2 : « créer un dispositif de partenariat Région-communes sous la forme d'un contrat local de mobilité (tel que défini dans le volet réglementaire). Il s'agit d'un nouvel outil de soutien régional à la mise en œuvre de mesures de réduction de la circulation automobile, portant sur des parties du territoire d'une ou de plusieurs communes, à l'échelle de mailles de rues locales délimitées par les grands axes de trafic structurants. L'objectif est de réaliser progressivement des grands quartiers apaisés et d'assurer la qualité et la sécurité des cheminements actifs et des services de transport public au sein des mailles »

Fiche A.2 du Plan Good Move, « l'ambition est de créer de larges zones apaisées et soulagées du trafic de transit, où la sécurité, la qualité, l'usage et l'accessibilité de l'espace public sont privilégiés, d'abord au profit des modes actifs, ensuite du transport public, en collaboration avec les communes ».

Qu'est-ce qu'une maille ? : c'est un périmètre au sein duquel des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit. La délimitation des mailles est basée sur les voiries Auto PLUS et Auto-CONFORT du réseau Auto (Plan GOOD MOVE).

aux riverains. Le nom CLM est peu accrocheur et peu parlant en termes de communication. La notion de « quartier apaisé » est plus représentative pour l'imaginaire collectif et a été choisie pour toute la communication vers le public à partir de 2022. Cependant, le projet a rapidement été rebaptisé « plan Good Move » par les habitants et par la presse, créant ainsi la confusion avec le Plan régional de Mobilité.

Par ailleurs, c'est un projet qui implique de nombreux changements d'habitudes. Il est difficile de réaliser quels seront concrètement ces changements avant que le plan soit effectivement installé et que les riverains soient confrontés à la situation concrète.

Le plan de circulation en tant que tel reste très théorique. Ce n'est qu'en se rendant sur le terrain que l'on peut adapter finement les mesures. C'est par exemple ce qui s'est passé lorsque nous nous sommes rendus sur place avec Bruxelles Propreté et la police afin de tester les sens de giration, ce n'est qu'en faisant des tests qu'on peut réellement appréhender la situation. Il aurait fallu sans doute que la mission du bureau d'étude qui

D'un point de vue gestion et coordination, le projet prévoyait un temps plein, mais il s'est vite avéré nécessaire d'avoir une deuxième personne pour mettre en place une maille aussi grande et complexe que celle-ci. Il faut gérer la coordination entre différents services, avec la commune de Molenbeek, avec la police et les autres acteurs externes tels que les écoles, les asbl, etc.

Suite à l'expérience vécue, nous avons revu notre manière de procéder. Le diagnostic reste le même mais on redémarre une nouvelle phase de concertation en 2023 et on rouvre les différentes options possibles. Le plan ne sera plus présenté comme un CLM global, mais sera divisé en plusieurs sous-quartiers. La commune prévoit une nouvelle méthodologie pour expliquer les différentes contraintes techniques et choix possibles pour chaque sous-quartier. Cela permettra d'avoir plus de lisibilité pour les riverains et une meilleure compréhension. L'idée est également de regrouper les riverains dans des comités de quartier ou groupes de travail qui pourront agir en tant qu'ambassadeurs auprès des autres

> Joëlle Vandevoorde et Fanny Mertz, Attachées, Stratégie & Programmation – Bruxelles Mobilité

UNE NOUVELLE ORDONNANCE « MOBILITÉ » PLUS COMPLÈTE ET TENANT COMPTE DES RÉCENTES EXPÉRIENCES ET ÉVOLUTIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, dite « ordonnance Mobilité », devait souffler ses 10 bougies dans moins d'un an. Cette première version a notamment permis d'élaborer et de donner un cadre réglementaire au Plan régional de Mobilité en faveur d'une meilleure planification des actions menées en matière de mobilité. Suite à cela et afin d'assurer de manière opérationnelle l'évaluation et la mise en œuvre concrète en collaboration étroite avec les communes, il est apparu nécessaire de revoir et compléter certains aspects de cette ordonnance.

Au vu de la quantité importante de modifications, il a été décidé de rédiger une nouvelle ordonnance, qui a été approuvée par le Gouvernement en première lecture le 20 juillet 2022. Cette réécriture complète est guidée par les objectifs de **simplification** (des processus d'élaboration des plans de mobilité et de leur contenu) et **d'harmonisation** (renforcement des liens et de la cohérence entre les plans et mise en œuvre des politiques de mobilité au sein de la Région). Enfin, il s'agit de **faire évoluer le cadre réglementaire** de différents éléments cadrant la planification de la mobilité et de la sécurité routière (par exemple, en y clarifiant le rôle de la Commission régionale de la Mobilité, en créant un observatoire, etc.).

Parmi les **modifications importantes** qui figurent dans l'ordonnance, notons : la réforme des Plans communaux de Mobilité (**PCM**) qui deviennent **des programmes d'actions, déclinaisons facultatives et opérationnelles** du Plan régional de Mobilité (**PRM**) à l'échelle **locale**; la création **d'outils** facilitant la **mise**

en œuvre de la politique de mobilité et **son suivi** au niveau **local** (évaluations et dispositifs de partenariat Région-communes /contrats locaux de mobilité (CLM); l'insertion de la **base légale** de la Commission régionale de la Mobilité (**CRM**) au sein de l'ordonnance; la création d'un **observatoire** de la mobilité et un cadrage réglementaire du traitement ponctuel de données à caractère personnel.

La Région a présenté ces grands principes et éléments-clés liés à la révision de l'ordonnance auprès des instances consultatives (Commission régionale de la Mobilité, Brupartners, Commission régionale de Développement, Conseil de l'Environnement), ainsi qu'auprès des acteurs communaux durant le mois de septembre. Chacun de ceux-ci, ainsi que l'Autorité de Protection des Données (APD) a été invité à remettre son avis sur l'ordonnance. Le traitement des remarques et des avis est désormais en cours, en vue de proposer un texte adapté à l'approbation du Gouvernement en deuxième lecture. Le texte

sera ensuite soumis à la relecture du Conseil d'État avant d'être une dernière fois adapté et transmis au Parlement pour sa validation définitive.

ÉVALUATION DE GOOD MOVE ET DÉMARRAGE DU MARCHÉ D'ACCOMPAGNEMENT DES ACTEURS POUR LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ GOOD MOVE (PAR FANNY MERTZ ET JOËLLE VANDEVOORDE)

Puisque le Plan régional de Mobilité (PRM) Good Move est entré en vigueur en mai 2021, il est désormais temps de passer à son évaluation. En effet, l'ordonnance Mobilité prévoit une évaluation continue du plan sur base d'un cycle de 30 mois. Le premier rapport complet d'évaluation est donc attendu pour la fin de l'année 2023. Par ailleurs, le site web de l'Observatoire Good Move est en ligne et contient déjà de nombreuses informations et données mises à jour au fur et à mesure (<https://data.mobility.brussels/home/fr/>).

Bruxelles Mobilité a donc souhaité structurer le suivi de la mise en œuvre des actions par les différents partenaires de Good Move via le support d'un marché d'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO). Ce marché vient d'être lancé et comprend plusieurs missions d'accompagnement des acteurs, dont les communes, pour l'évaluation du plan Good Move.

