

 ACTUALITÉS

Good Move,
les premiers résultats
de l'enquête publique

 ÉCHO DE LA RÉGION

La sensibilisation à
la sécurité routière :
planification régionale 2020

 ACTUALITÉS

Subsides régionaux,
une bouffée d'oxygène
pour la mobilité

MONITEUR DE LA MOBILITÉ ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



Focus : Une politique
régionale de mobilité et de
sécurité routière ambitieuse

TRIMESTRIEL N° 56



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



BRULOCALIS
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES

DIRECTION :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATION :

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

RÉDACTION :

Marie-Noëlle Collart, Joëlle Vandevoorde,
Elke Van den Brandt, Sophie van den
Berghe

PHOTO DE COUVERTURE :

shutterstock

Cette publication est le fruit d'une
collaboration entre la Région de Bruxelles-
Capitale et l'Association de la Ville et des
Communes de la Région de Bruxelles-
Capitale, ASBL

BRULOCALIS, ASSOCIATION VILLE ET
COMMUNES DE BRUXELLES

Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles
Tél 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUXELLES MOBILITÉ

Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles
Tél 0800 94 001

mobilite@sprb.brussels

mobilite.brussels

SOMMAIRE

FOCUS

UNE POLITIQUE RÉGIONALE DE MOBILITÉ ET DE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMBITIEUSE 04-07

ACTUALITÉS

LES SUBSIDES RÉGIONAUX : UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE
POUR LA MOBILITÉ 8-11

ACTUALITÉS

GOOD MOVE, LES PREMIERS RÉSULTATS DE
L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....12-15

ÉCHO DE LA RÉGION

LA SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :
PLANIFICATION RÉGIONALE 202016-17

LU POUR VOUS

MIEUX SE DÉPLACER À BRUXELLES18



Ville 30, rues scolaires, circulation apaisée, le Moniteur de de la Mobilité et de la sécurité routière vous souhaite une année 2020 riche en projets.

La rédaction



> Elke VAN DEN BRANDT – Ministre de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière

UNE POLITIQUE RÉGIONALE DE MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMBITIEUSE

En ce début de législature, nous avons voulu en savoir plus sur les priorités de la nouvelle Ministre de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière, Elke Van den Brandt. Celles-ci auront un impact direct sur nos communes et impliqueront une participation active de leur part. D'ailleurs, une rencontre a été organisée début décembre par Brulocalis entre les échevins de la mobilité et la Ministre pour parler de ces enjeux qui concernent le territoire de la Région. Améliorer la mobilité et la sécurité routière est clairement au cœur des préoccupations de cette législature.

LA MOBILITÉ AU CENTRE DE LA POLITIQUE DE TRANSITION

Les défis auxquels la Région de Bruxelles est confrontée, en termes de qualité de l'air, de sécurité routière et de climat sont immenses. La mauvaise qualité de l'air dans notre pays cause, chaque année, des milliers de décès prématurés. Les enfants qui grandissent à moins de 500 mètres d'un axe pollué ont des poumons moins développés, c'est inacceptable ! Le trafic fait encore beaucoup trop de victimes sur les routes, les pistes cyclables et trottoirs. Lutter contre ces décès et ces blessés doit être notre priorité commune ! Par ailleurs, il y a évidemment une nécessité économique. Bruxelles est la capitale européenne des embouteillages et ceux-ci coûtent, chaque année, à notre pays 8 milliards d'euros. Et enfin, c'est notre bonheur à tous qui est en jeu car les embouteillages sont la première source de stress des Belges. Nous ne pouvons plus attendre cinq ans pour offrir une meilleure qualité de vie aux navetteurs, visiteurs et habitants de Bruxelles.

Comme l'a confirmé le plan climat, approuvé par le gouvernement régional le 24 octobre dernier, la mobilité se doit d'être au centre de la politique de transition. Elle est au cœur de l'action de ce gouvernement. Elle ne doit plus être vue comme un problème à gérer, mais comme une source de solutions. Les investissements dans des alternatives à la voiture personnelle seront bénéfiques pour notre économie et pour le bien-être de tous les Bruxellois. Avec la mobilité comme point de départ de notre politique d'aménagement du territoire, nous allons reconstruire une ville plus fluide, plus juste, plus verte et plus conviviale. Pour poursuivre cet ambitieux objectif climatique, de mobilité et de qualité de vie, nous allons avoir besoin des 19 communes. Nous voulons vraiment travailler main dans la main avec elles.

Vous le savez, des réflexions et concertations ont été menées, dans ce sens, avec les communes, les habitants, les usagers de Bruxelles et tous les acteurs de la mobilité, tout au long d'un processus de co-construction. Elles ont donné naissance au plan de mobilité **Good Move**. Mis à l'enquête publique le mois passé, il a été plébiscité par les 79% des répondants. Très rapidement, nous allons pouvoir le mettre en place, en partenariat avec les communes, dans sa version définitive. Son objectif? Dans tout Bruxelles, des quartiers apaisés, plus arborés, calmes et sécurisés, où roulent moins de voitures en transit (34% de diminution), et à une vitesse compatible avec la vie locale. Ces "maillages" valorisés en terme d'espace public et d'activités récréatives seront reliés entre elles par des axes fluidifiés et intermodaux.

Et c'est donc avec enthousiasme que j'ai lancé ce mois-ci le premier appel à candidatures auprès des communes portant sur les « mailles » dont la Région financera l'étude et accompagnera la mise en œuvre. Ensemble, chaque année, nous pacifierons cinq quartiers, pendant dix ans. Nous passons à l'action et bientôt ce sont 50 quartiers qui seront redessinés autour de leurs habitants et usagers.

UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ QUI FAVORISE LES MODES ACTIFS

Aujourd'hui encore, à Bruxelles, la ville est trop souvent conçue pour que des voitures puissent se déplacer du point A au point B le plus rapidement possible. Nous voulons sortir de cet auto-urbanisme et adopter une approche résolument centrée sur l'humain. Avec deux tiers des déplacements en Région bruxelloise qui se font sur une distance de moins de 5km, les modes actifs sont une alternative saine et efficace à la congestion automobile.

La part modale du **vélo** a augmentée de 13% chaque année depuis 2000. En réalité, les cyclistes



> Elke Van den Brandt - Ministre de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière

ne roulent pas seulement parce que cela ne pollue pas, mais aussi parce que c'est efficace et que cela rend la vie et la ville beaucoup plus conviviale ! Pour augmenter encore l'attractivité du vélo, il faut travailler sur la sécurité réelle et le sentiment de sécurité de l'ensemble des cyclistes et futurs cyclistes. Pour que le vélo puisse être une solution pour le plus grand nombre, nous continuons d'étendre les réseaux de pistes cyclables dans la ville pour que les familles, les moins sportifs puissent se déplacer en toute sécurité. Personne ne doit renoncer à prendre son vélo car une partie de son parcours n'est pas sécurisé. Notre volonté est de procéder à l'aménagement systématique d'infrastructures cyclables séparées sur les grands axes régionaux et les larges voiries. Nous aurons comme priorité de sécuriser l'ensemble des parcours cyclistes du réseau primaire (Vélo Plus - RER-Vélo) comme les boulevards de la petite

ceinture et d'intensifier le réseau secondaire (Vélo Confort). Et pour ceux qui vivent en appartement, nous poursuivons notre politique de promotion du stationnement vélo sécurisé.

La **marche à pied** étant le principal mode de déplacement à Bruxelles, et une grande source de bien-être, nous améliorons aussi le confort des déplacements pédestres en fournissant des magistrales piétonnes, plus d'espaces verts et plus de lieux de rencontre. La piétonnisation de la chaussée d'Ixelles nous donne un bon exemple de la manière dont un quartier peut être aménagé autour d'un piétonnier, avec moins de trafic de transit en voiture, beaucoup plus de déplacements à pied et en vélo ainsi que des aménagements urbains résolument centrés sur l'humain. En quelques mois, la maille d'Ixelles a convaincu tous ses usagers, commerçants, clients, passants, riverains, qu'il est

temps que les Bruxellois se réapproprient l'espace public pour une meilleure qualité de vie de tous. Nous serons là pour soutenir les communes qui voudront s'engager dans cette voie.

Il est clair que la marche doit avant tout être sûre. Nous nous attaquons donc, en priorité, aux points noirs de la sécurité routière en aménageant les carrefours les plus dangereux. Lors de la précédente législature, 30 zones ont été identifiées comme ZACA (Zone à concentration d'accidents). Le Gouvernement précédent en avait résolu 8. Le Gouvernement actuel en a déjà résolu 3 depuis l'été. Nous devons impérativement toutes les réaménager avant la fin de la législature. Par ailleurs, pour les réaménager plus rapidement et efficacement, une équipe "microprojet" a été créée au sein de Bruxelles Mobilité. Elle est disponible pour les aménagements provisoires ou les aménagements de voiries qui ne demandent pas de modifications lourdes. Les communes ne doivent pas hésiter à faire appel à cette équipe. Par ailleurs, nous proposons aux communes des subsides permettant de réaliser des petits travaux d'aménagement de sécurité routière (par exemple pour des abords d'écoles, rues scolaires, sécurisation ZACA communales). Un nouvel appel à projets a d'ailleurs été lancé pour 2020.

Si la vitesse n'est pas toujours la cause des accidents, elle en est toujours un facteur aggravant. C'est pour cela que, dès 2021, nous allons mettre en place la **Ville 30** qui permettra d'inverser les statistiques. Pourquoi 30 km/h ? Car à 50, quand une voiture heurte un piéton, elle a environ 80% de chance de le tuer. Si cette même voiture roule à 30 km/h, la personne a 80% de chance de survivre. De la même manière, en Angleterre, 72 zones 30 ont été étudiées. Les accidents avec blessés graves ont baissé de 67 %. Cela vaut la peine n'est-ce pas ? Mais nous avons beaucoup de travail ! C'est pour cela que nous lançons en janvier des États généraux de la Sécurité routière. Nous aurons 30 semaines pour mettre en route la Ville 30. Nous allons réunir tous les acteurs concernés : communes, zones de police, associations de terrain et citoyens pour leur demander "De quoi avez-vous besoin pour faire en sorte que la Ville 30 soit un succès ?" Ensemble, nous allons faire de Bruxelles une ville zéro mort, zéro blessé grave.

Avec la Ville 30, les Bruxellois y gagnent deux fois : une fois en sécurité routière, une fois en convivialité. Car la Ville 30 nous offrira du calme. En diminuant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, on arrive à réduire le bruit de 3 à 4 décibels, soit l'équivalent d'une diminution de moitié du volume de trafic sur une voirie moyenne. De la même manière, avec moins de trafic de transit, organisé par les mailles de Good Move et une vitesse en voiture réduite, nous visons 18% de pollution de l'air en moins. C'est ce que la ville de Gand a réussi avec son plan de circulation. Ensemble, nous allons faire aussi bien !

Le **parking** est une question cruciale pour les communes, et pourtant nous sommes face à deux grands paradoxes : à Bruxelles, il y a 940.000 places de parking, dont 265.000 en voirie, ce qui correspond quasiment au double du stationnement en rue à Paris. Et alors que la plupart des parkings hors voirie de la Région sont sous-utilisés, les automobilistes se battent pour garer leur voiture en rue. Par ailleurs, on sait qu'un ménage bruxellois qui possède une voiture ne l'utilise qu'en moyenne 35 minutes par jour. Le reste de la journée, soit 97,9 % du temps, le véhicule reste immobile et stationné, le plus souvent sur l'espace public. Nous voulons résoudre ces paradoxes et encourager les gens à se garer hors voirie. Pour cela, nous avons besoin d'une politique de parking intelligente et unifiée. À ce jour, neuf communes bruxelloises ont déjà confié la gestion de leur stationnement à l'Agence régionale Parking Brussels, ce qui est une excellente nouvelle. Nous voulons travailler en partenariat avec les dix autres pour mener une politique cohérente qui rendra plus attractif le stationnement hors voirie par rapport à celui en voirie. Nous voulons organiser plus de partenariats pour mettre à disposition, le week-end et le soir, pour les riverains, plus de places de parking dans les sous-sols d'entreprises, les écoles et les supermarchés. Pour ce faire, nous aurons besoin des communes. Les nouvelles technologies, intégrées dans le Maas (Mobility as a Service), vont nous aider à rendre ces échanges possibles et permettre aux utilisateurs d'identifier facilement où sont les places libres. De moins en moins de ménages bruxellois possèdent leur propre voiture, et de plus en plus sont membre d'un service de voitures partagées. Il faut aller dans ce sens. Une Cambio, c'est 20 familles. Imaginez l'espace actuellement pris par le stationnement individuel que nous rendons aux Bruxellois. Et c'est précisément ce que nous voulons faire : rendre l'espace public aux Bruxellois pour leur offrir des terrasses, des parcs, des pistes cyclables. Cet espace nouveau, pacifié, va être le témoin de plus de gens qui marchent, qui roulent à vélo, plus de gens qui se parlent sur les places, plus d'enfants qui jouent dehors.

PLUS D'INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

Bien entendu, les alternatives à la voiture personnelle pour tous se situent dans une offre de transport en commun plus dense, plus fréquente et plus confortable. C'est pour cette raison que malgré ses difficultés budgétaires, la Région a choisi de continuer d'investir massivement dans sa mobilité et ses transports en commun avec comme objectif d'avoir plus de métros, de trams et de bus pour moins de pollution et d'embouteillages afin d'augmenter la qualité de vie en ville.

Nous devons anticiper, répondre aux besoins et façonner la mobilité de demain. Concrètement, dans les prochaines années, nous continuons la mise en œuvre du Plan Directeur Bus. De nouvelles lignes, de meilleures correspondances, 30% de capacité en plus et une augmentation de la fréquence.

Nous poursuivons les dynamiques participatives avec les riverains et les acteurs, notamment pour la mise en place du nouveau tram vers Tour et Taxis et Neder-over-Heembeek. Une grande partie des anciennes voies de tram seront remplacées, souvent en combinaison avec un réaménagement des voiries de façade à façade.

Les lignes de métro seront progressivement modernisées tant au niveau des rames que des infrastructures. Entre Bruxelles Midi, le centre-ville et le nord de la Région, la capacité maximale des trams est atteinte. L'axe nord-sud sera converti en métro. Le tunnel sera prolongé sur plus de 4 km au-delà de la gare du Nord jusqu'à la gare de Bordet. Sept nouvelles stations de métro seront créées et la station Albert sera transformée en véritable station de correspondance.

Certaines communes sont encore peu connectées en termes de transport en commun et cela prendra encore du temps. Nous leur demandons d'avoir de la patience et de nous rejoindre dans la volonté de construire un réseau urbain qui soit dense et efficace d'Uccle à Ganshoren, de Woluwé-Saint-Lambert à Anderlecht. Ensemble, nous réaliserons la mobilité de demain.

LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE L'INTER-MODALITÉ : LE MAAS

Trop souvent, les différents modes de transport se sont affrontés : cyclistes, automobilistes, transports en commun et piétons. Ces conflits sont dépassés et la technologie va nous permettre d'opérer une transition intermodale. Il faut que chacun ait sa place légitime dans l'espace public. Nous allons rendre nos rues plus intelligentes pour qu'elles accueillent tous ces choix. Et, pour que chacun d'entre nous puisse facilement s'approprier différents modes de déplacement, nous allons soutenir le développement des technologies qui centralisent toutes les offres de mobilité : STIB, SNCB, TEC, De Lijn, les voitures, les micromobilités partagées ainsi que les solutions de co-voiturage ou de mutualisation du parking.

Nous allons créer le cadre du développement des applications MaaS (Mobility as a Service) qui vont nous permettre d'avoir un seul point d'accès et de paiement à l'ensemble de la mobilité pour que chacun d'entre nous puisse facilement s'approprier différents modes de déplacement. Pour que notre choix se fasse, sans

dogmatisme, en fonction de l'itinéraire, de l'heure, mais aussi du temps qu'il fait, des enfants qui nous accompagnent ou même du confort de nos chaussures. Nous devons rendre nos rues plus intelligentes pour qu'elles accueillent tous ces choix.

Les études montrent qu'avec 20% d'automobilistes en moins, on n'a plus d'embouteillage du tout. Nous devons nous mobiliser, ces cinq prochaines années, pour accompagner ceux qui voient aujourd'hui la voiture comme la seule option pour qu'ils optent, demain, pour des alternatives. Peut-être pas tous les jours, peut-être pas tout le monde, mais les 20% qui suffiront à supprimer la congestion à Bruxelles.

Tous ensemble, nous allons construire des quartiers conviviaux pour les habitants et les usagers. Nous continuerons à développer les transports en commun. Nous veillerons à sécuriser les réseaux cyclistes et piétons. Et nous travaillerons à fluidifier la circulation automobile. C'est un tournant pour notre Région. Nous aurons besoin des 19 communes pour rendre Bruxelles fluide et conviviale. Nous espérons que nous pourrions y travailler ensemble. 🗺️

> Sophie VAN DEN BERGHE – conseillère en mobilité – Brulocalis

LES SUBSIDES RÉGIONAUX : UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE POUR LA MOBILITÉ DANS LES COMMUNES

Les ambitions pour la Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité ne sont pas minces comme on peut le constater dans le projet de Plan régional de mobilité Good Move. Afin d'atteindre les objectifs qui y sont repris, il faudra y mettre les moyens tant humains que financiers à tous les niveaux. Les communes ne disposent pas toujours de ces moyens. C'est pourquoi la Région prévoit des aides financières afin de mettre en œuvre les actions prévues dans Good Move et dans le plan d'actions de sécurité routière 2011-2020.

QUELLES AIDES POUR 2020 EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE POUR LES COMMUNES?

Pour 2020, les subventions ont été regroupées en 4 grandes parties : les équipements et infrastructures, la sensibilisation à la mobilité durable, les investissements pour l'amélioration de la sécurité routière et enfin les nouveaux contrats locaux de mobilité.

Équipements et infrastructures

Comme pour 2019, la Région continue à encourager l'installation de stationnement vélo sécurisé et non sécurisé ainsi que de mobilier urbain pour les piétons et les cyclistes tels que les

bancs, les compteurs de vélos, les fontaines, les stations de réparation publiques pour les vélos, etc.

En ce qui concerne les infrastructures pour les cyclistes, on retrouve l'aménagement d'une rue cyclable, le balisage d'itinéraires cyclables communaux et les marquages cyclables. Pour les piétons, la Région aide les communes à financer la résolution des non-conformités identifiées dans le PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public).

Sensibilisation à la mobilité durable

L'objectif de Good Move est d'encourager la mobilité active et de réduire la pression exercée par le trop grand nombre de voitures particulières. En plus des investissements effectués en matière d'équipements et d'infrastructures, des actions de sensibilisation sont également nécessaires pour inciter au changement de comportement. Des subventions sont dès lors disponibles pour 5 types de projets avec la possibilité de proposer en plus un projet innovant (nouveau cette année) qui ne rentrerait pas dans ces 5 catégories.

Living Brussels

Il s'agit d'un test de réaménagement ou d'infrastructure dans une zone plus ou moins restreinte et de préférence interdite aux voitures durant une période de minimum une semaine.

Village de la Mobilité

Organisé à l'occasion du dimanche sans voiture, le Village est une zone de convivialité et de quiétude où prennent place des activités récréatives, culturelles, ludiques et citoyennes (jeux, ateliers, ...) mais surtout qui dispose d'un espace d'information et de sensibilisation à la mobilité durable permettant ainsi d'être un lieu de rencontre entre l'administration communale et les citoyens.



Source : BM

> Living

Cargo Bike for Brussels

Nouveau depuis 2019, le projet Cargo Bike a pour objectif de sensibiliser et de favoriser l'utilisation de vélos-cargos par les communes et les citoyens sur de courtes distances.

Journées vélo et visibilité des cyclistes

Des journées spécifiques de promotion du vélo pour un public ciblé au sein de la commune sont organisées, telles que des Vollenbike (à destination des enfants) ou autres activités de sensibilisation au vélo. A l'arrivée de l'automne, la Région mène également des actions pour inciter les cyclistes à rouler éclairés et, à l'aide de ce subside, tente d'y associer les communes afin d'en augmenter l'impact.

Mobilité scolaire active

La Région souhaite réduire la pression des voitures autour des écoles et encourager les élèves, leurs parents et les enseignants à se déplacer activement et durablement. Ceci s'applique également aux trajets effectués dans le cadre des activités scolaires. La Région offre un soutien financier pour 2 types d'activités : les rangs à vélo ou à pied et la présence de personnes pour la fermeture des rues scolaires. En 2019, un subside avait été lancé pour les rues scolaires mais celui-ci ne concernait que l'infrastructure. Cette année, suite aux nombreuses demandes des communes et de Brulocalis, le personnel encadrant ces dispositifs pourra également être financé.



> Rangs accompagnés

Projets innovants

Nouveauté pour cette année, la Région offre la possibilité aux communes qui auraient envie de développer une idée innovante d'apporter un soutien pour sa mise en œuvre. Une belle opportunité qui permet aux communes de faire preuve de créativité et de développer un projet qui serait peut-être spécifique à leur réalité de terrain.

Investissements pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales

Ce volet s'inscrit dans le cadre du plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 qui prévoit la diminution de 50% du nombre de victimes d'accidents de la route d'ici 2020. Par l'attribution d'une partie des moyens provenant du Fonds de Sécurité routière régional, il encourage les communes à œuvrer sur leur territoire pour rencontrer ces mêmes objectifs, par le biais de mesures infrastructurelles de sécurisation des voiries communales.

Il s'agit donc de l'ensemble des petits aménagements (non soumis à permis d'urbanisme) visant à répondre aux différents enjeux de sécurité routière que sont : la réduction et la maîtrise de la vitesse, la sécurisation des abords d'écoles, la sécurisation des traversées piétonnes et la résolution des zones à concentration d'accidents (ZACA). A cela s'ajoute la matérialisation durable des rues scolaires, c'est-à-dire le volet infrastructure de la rue scolaire.

Contrats locaux de mobilité

Le petit nouveau issu du projet de Plan Good Move, c'est le contrat local de mobilité (CLM). Le contrat local de mobilité vise l'apaisement du trafic dans les quartiers (réduction des volumes de trafic et limitation des vitesses effectivement pratiquées) dans un double objectif :

- améliorer le cadre de vie : réduire les nuisances associées au trafic (en ce compris l'insécurité routière) et valoriser les centralités locales en y réallouant une partie de l'espace public à d'autres fonctions que les déplacements, dont la fonction de séjour ;
- assurer le développement de réseaux piéton, vélo et transport en commun (TC) performants à l'intérieur des mailles et contribuer ainsi à sécuriser ces modes de déplacements et à les rendre plus attractifs.

Mené à une échelle suffisamment vaste, l'apaisement des quartiers contribue à favoriser le report modal.

Les quartiers sur lesquels portent les CLM sont les mailles. Les mailles sont dessinées par les réseaux auto plus et confort (cfr Good Move). Toutes les voiries situées dans le périmètre d'une maille relèvent donc du réseau auto quartier. Les mailles sont par contre traversées par les réseaux piéton, vélo et TC plus et confort. Sauf exceptions, le CLM porte sur l'intégralité du périmètre d'une maille. Les voiries qui délimitent le périmètre d'une maille ne relèvent pas du champ d'action du CLM. Une maille peut s'étendre sur 2 communes ou plus.

Le CLM comporte deux phases :

- Phase 1 : l'étude de mobilité multimodale;
- Phase 2 : la réalisation des interventions sur le terrain.

L'étude de mobilité multimodale est pilotée par Bruxelles Mobilité et financée à 100% par la Région. Elle est conçue de manière compacte, avec une visée opérationnelle et comporte obligatoirement un volet participation.

Les modalités de prise en charge des interventions sur le terrain pourront quant à elles varier selon les cas.

Un CLM a une durée de 5 ans. Une année est prévue pour l'étude de mobilité multimodale et 4 ans pour sa mise en œuvre. L'échéance pour le dépôt des candidatures, initialement fixée au 31/01/2020, a été postposée au 15/03/2020 afin de permettre aux communes d'y travailler dans les meilleures conditions. Les dossiers feront l'objet d'une priorisation en vue de retenir les 10 contrats locaux de mobilité à initier au cours des deux prochaines années. En effet, en réponse à la demande de plusieurs communes, il a été décidé de lancer un second appel à candidatures fin 2021, à l'issue duquel la priorisation pour les années 2022, 2023 et 2024 sera établie.

INFOS PRATIQUES POUR LES SUBSIDES 2020

Equipements et infrastructure (5M€)

- équipements (stationnement vélo, mobilier urbain pour piétons et cyclistes (maximum 20.000 €/commune))
- infrastructure vélo (rues cyclables, itinéraires cyclables communaux, marquages cyclables)
- mise en oeuvre du PAVE

> **remise dossier le 2 mars 2020**

> **lien**

Mobilité durable

- vivre la ville (villages, livings, promotion du vélo, cargobike) (maximum 35.000 €/commune)
- mobilité scolaire active (rangs accompagnés et rues scolaires) (maximum 50.000 €/commune)
- projets innovants

> **remise tous les 1er lundi du mois de février à juin**

> **lien**

Investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales

- petits aménagements non soumis à PU (budget global de 3M€)
- rues scolaires (budget global d'1M€)

> **Remise dossier le 2 mars 2020**

> **Lien**

Contrats locaux de mobilité (budget global de 400.000€/an pour les études de mobilité multimodale)

> **Remise dossier 15 mars 2020**

> **lien**

VERS UNE PLUS GRANDE LIBERTÉ ET UNE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE POUR LES COMMUNES

Cela fait déjà plusieurs années que la Région subsidie des projets de mobilité durable dans les communes. Les Villages de la mobilité existent depuis 2008, les rangs accompagnés depuis 2012. Les derniers arrivés sont les livings (2016), les vélos-cargos (2019), les rues scolaires (2019) et bien sûr les contrats locaux de mobilité (2020).

La multiplication des possibilités constitue une opportunité pour les communes mais chaque nouvel appel à projets faisait l'objet d'un nouvel arrêté, avec des démarches administratives souvent lourdes, pour des budgets en fin de compte relativement limités.

Suite à des réunions d'évaluation et des échanges avec les communes, Brulocalis et Bruxelles Mobilité ont retravaillé les appels avec comme double objectif : d'une part, de simplifier les démarches administratives, d'autre part, d'offrir une plus grande liberté aux communes dans le choix des projets. En effet, alors qu'auparavant un montant maximal était alloué par type de projet, depuis 2019, une enveloppe plus importante, de 35.000€, a été mise à disposition regroupant quatre appels à projets : living, vélo, village et vélo-cargo. Cela permet à une commune d'allouer un budget plus élevé à un type de projets en fonction de ses priorités annuelles de terrain et sans être confinée à un cadre budgétaire strict.

Depuis cette année, le même raisonnement est suivi pour la mobilité scolaire active qui regroupe les rangs accompagnés à pied ou à vélo et le personnel encadrant les rues scolaires. Un montant global plafonné à 50.000€ est alloué à l'ensemble de ces projets. Charge à la commune de le gérer de façon optimale.

Les délais de remise des dossiers ont également été assouplis pour le volet mobilité durable en offrant plusieurs dates possibles entre février et juin, ce qui répond aussi à une demande des communes.

Le mouvement est lancé et l'objectif ultime serait à terme de regrouper l'ensemble des appels à projets dans une seule enveloppe « mobilité » dans laquelle puiseraient les communes pour mettre en œuvre leur politique de mobilité en accord avec le projet de Plan régional Good Move. A suivre, donc.

RESTE UNE DIFFICULTÉ : LES RESSOURCES HUMAINES

La tendance au regroupement des projets est très positive et diminue une part de la charge de travail. Il reste néanmoins un problème majeur auquel sont confrontées les communes : le manque de personnel pour mettre en œuvre ces projets. En effet, les subsides ne couvrent pas les frais de personnel dans les communes et ne permettent pas d'engager de nouvelles personnes pour gérer et mettre en œuvre ces projets. Ils retombent donc souvent sur le conseiller en mobilité qui est déjà noyé par d'autres tâches. Peut-être faudrait-il envisager le financement d'un conseiller en mobilité douce ou d'un Monsieur ou Madame Good Move dans chaque commune ? C'est en tout cas ce que celles-ci ont demandé dans l'enquête publique Good Move. 🌈

> Joëlle VANDEVOORDE – Bruxelles Mobilité – Service Planification – Cellule Stratégie et Programmation

GOOD MOVE, LES PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE



Bruxelles Mobilité a mis en place un large dispositif de communication durant les 4 mois de l'enquête publique, qui s'est terminée ce 17 octobre 2019 : campagne d'affichage, articles de presse, réseaux sociaux, exposition temporaire, dépliant explicatif distribué en toutes-boîtes auprès de tous les ménages de la Région de Bruxelles-Capitale... L'administration a rencontré à de nombreuses reprises les citoyens, lors d'événements emblématiques (Fête de l'Iris, Semaine de la mobilité...) ou lors de réunions publiques par exemple à Schaerbeek, Forest, Uccle, Koekelberg, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Saint-Josse-ten-Noode, Saint-Gilles... Ce sont en tout 40 réunions dont 22 au cœur des communes qui ont permis aux participants de débattre directement du Plan et de ses mesures.



Les citoyens pouvaient formuler leurs remarques en direct lors de ces rencontres, par courrier (électronique ou postal), via leur administration communale ou encore via le site et l'enquête en ligne sur <https://goodmove.brussels>.

Bruxelles Mobilité a également reçu plusieurs avis émanant de la société civile (associations, acteurs économiques...) ou d'opérateurs de la mobilité bruxelloise.

LES RÉACTIONS ET AVIS RÉCEPTIONNÉS EN QUELQUES CHIFFRES

Au terme de l'enquête publique, Bruxelles Mobilité a réceptionné des contributions de :

- **31** organismes spécifiquement et formellement consultés dont :
 - **18** communes bruxelloises (toutes les communes sauf Evere; il est à noter qu'Uccle a remis un avis par le biais de son service mobilité et non via le Collège ou le Conseil communal);
 - **4** instances consultatives (CRM, CES, CE, CRD);
 - **7** Administrations, OIP et organismes sous tutelle régionale (Bruxelles Pouvoirs Locaux et Bruxelles Urbanisme et Patrimoine n'ont pas remis d'avis);
 - **2** autres Régions (SPW et MOW-AVM).
- **25** organismes ayant remis un avis d'initiative (secteur associatif, secteur économique, secteur du tourisme, opérateurs de services de mobilité, commune et province périphériques, etc.) ;
- **60** courriers de citoyens ou de comités de quartiers reçus par e-mail ou par voie postale ;

- **8473** formulaires en ligne dont **1956** pour lesquels des remarques ou commentaires ont été émis au-delà des 12 questions posées, en tant que remarques générales et/ou spécifiquement par rapport aux différentes parties du document. Cela fait au total **6419** items formulés.

Notons que certaines entités ou citoyens ont remis le même avis parallèlement par écrit et via le formulaire en ligne, occasionnant quelques minimes doublons dans ce décompte.

LE QUESTIONNAIRE EN LIGNE SUR LE SITE DE GOOD MOVE

Afin d'inciter les citoyens à participer à l'enquête publique sur le Projet de Plan Régional de Mobilité Good Move, un formulaire a été développé en deux parties :

1. 12 questions d'ordre général permettant aux citoyens de réagir aux propositions faites dans Good Move;
2. des champs libres pour que les citoyens s'expriment librement soit de manière générale, soit sur les différentes parties du projet de plan Good Move (vision, actions spécifiquement proposées, etc.).

Le formulaire a été mis en ligne durant les 4 mois d'enquête publique, sur le site <https://goodmove.brussels>.

Chacune des 12 questions posées présentait un élément du projet de plan et sa plus-value, contrebalancée par une potentielle contrainte qui y était liée.

Par exemple, la première question : « *Des quartiers plus arborés, calmes et sécurisés, avec davantage de place pour les activités du voisinage, même si cela implique moins de places réservées au*

stationnement en voirie, je suis... » fait référence tant aux objectifs de Good Move qu'aux actions territoriales (Good Neighbourhood et Good Network) dont l'action « A.2 - Apaiser les quartiers ».

Le profil des répondants

- **89%** des répondants sont **Bruxellois** ;
- Plus de la **moitié** des répondants (53,3%) sont âgés **entre 25 et 45 ans**, tandis que les plus **jeunes** (moins de 25 ans) et les **plus âgés** (65 ans et plus) ont **moins répondu** via l'enquête en ligne (**15,4% ensemble**) ;
- **86,7%** des répondants sont **francophones**, le solde étant néerlandophones ;
- La question du genre n'a été posée qu'à partir de mi-septembre mais selon les 35% de réponses reçues pour cette question, par rapport à la totalité des réponses, la **répartition homme/femme est quasi équivalente** (53% contre 47% respectivement) ;
- Sur l'ensemble des réponses reçues de la part de Bruxellois, les communes les plus représentées sont : **Ville de Bruxelles** (13%), **Schaerbeek** (11%), **Uccle** (11%), **Ixelles** (9%), **Forest** (8%) et **Woluwe-Saint-Lambert** (6%) ;
- A noter que, par rapport à la population totale enregistrée en Région de Bruxelles-Capitale, les communes suivantes pourraient être **sous-représentées**¹ : **Anderlecht** (4% au lieu de 10%), **Ville de Bruxelles** (13% au lieu de 15%) et **Molenbeek-Saint-Jean** (4% au lieu de 8%).

Par contre, les communes a priori **sur-représentées** dans l'enquête sont : **Forest** (8% au lieu de 5%), **Ixelles** (9% au lieu de 7%) et **Uccle** (11% au lieu de 7%). Le taux de participation dans les autres communes correspond plus ou moins à la part de leur population communale au sein de la Région.

Les grandes tendances

Après une première analyse de l'ensemble des contributions, Bruxelles Mobilité constate que les répondants sont globalement d'accord avec les propositions de Good Move, même si certaines craintes ont été émises par rapport aux conditions de réussite et à la mise en œuvre effective des actions.

De manière générale, pour l'ensemble des répondants à l'enquête :

Les citoyens ayant participé à l'enquête sont globalement d'accord avec les principes proposés dans le Plan Régional de Mobilité. On constate que les Bruxellois adhèrent proportionnellement plus que les répondants qui habitent en dehors de la Région. On constate également que les citoyens âgés de moins de 25 ans et de plus de 55 ans sont les plus critiques.

Dans l'ensemble :

- **71 %** des participants sont favorables à vivre dans des quartiers plus arborés, calmes et sécurisés, avec davantage de place pour les activités du voisinage, **même si cela implique moins de places réservées au stationnement en voirie** ;
- **74 %** sont d'accord avec le fait d'évoluer dans des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale (**30km/h**) ;
- **79 %** sont d'accord de **moins utiliser leur voiture personnelle** en privilégiant la marche ou en profitant de l'offre multimodale pour se déplacer en ville ;
- **80 %** sont favorables avec le fait de **réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation grâce à un plan de circulation et des aménagements en voirie** (sens unique, etc.) ;
- **75 %** sont favorables au fait de **combinaison plusieurs modes de déplacement pour gagner du temps** sur un trajet aux heures de pointe et **81 %** seraient **prêts à essayer** l'offre de mobilité multimodale si leur employeur leur proposait de la tester gratuitement ;
- **80 %** seraient favorable à la mise en place d'une **carte mobilité** permettant l'utilisation de différents services de mobilité, privés et publics, ainsi qu'un paiement en fin de mois qui dépendrait de l'utilisation réelle, selon la meilleure formule tarifaire proposée.



1. Il convient d'être prudents avec cette comparaison car nous avons considéré la population totale, sans soustraire les jeunes de moins de 18 ans n'ayant probablement que très peu pris part à l'enquête publique.



**Distinction par commune de résidence
en Région de Bruxelles-Capitale**

Pour chacune des 12 questions posées, une analyse approfondie met en évidence les communes dont les citoyens sont soit davantage favorables à la proposition formulée, soit y sont favorables mais y adhèrent nettement moins que la moyenne régionale. Ne sont repris dans cette analyse que **les écarts les plus significatifs** par rapport à la valeur moyenne régionale. L'analyse détaillée des avis des participants fera partie du rapport complet qui sera diffusé ultérieurement lorsque tous les avis réceptionnés seront traités.

A noter que pour chaque question posée, la moyenne régionale varie entre 73% et 90% d'avis favorables (soit tout à fait, soit plutôt favorable), indiquant que les visions et mesures proposées dans le projet de Plan sont très bien acceptées par l'ensemble des citoyens. Dès lors, même si les citoyens de certaines communes sont réticents à certaines mesures, elles sont toujours caractérisées par des votes, en moyenne, favorables (plus de 50%).

Il ressort de l'analyse que certaines communes apparaissent clairement davantage favorables aux différentes questions posées que la moyenne. Il s'agit de résidents des communes suivantes : **Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Koekelberg, Etterbeek, Ixelles** et, dans une moindre mesure, Schaerbeek et Auderghem.

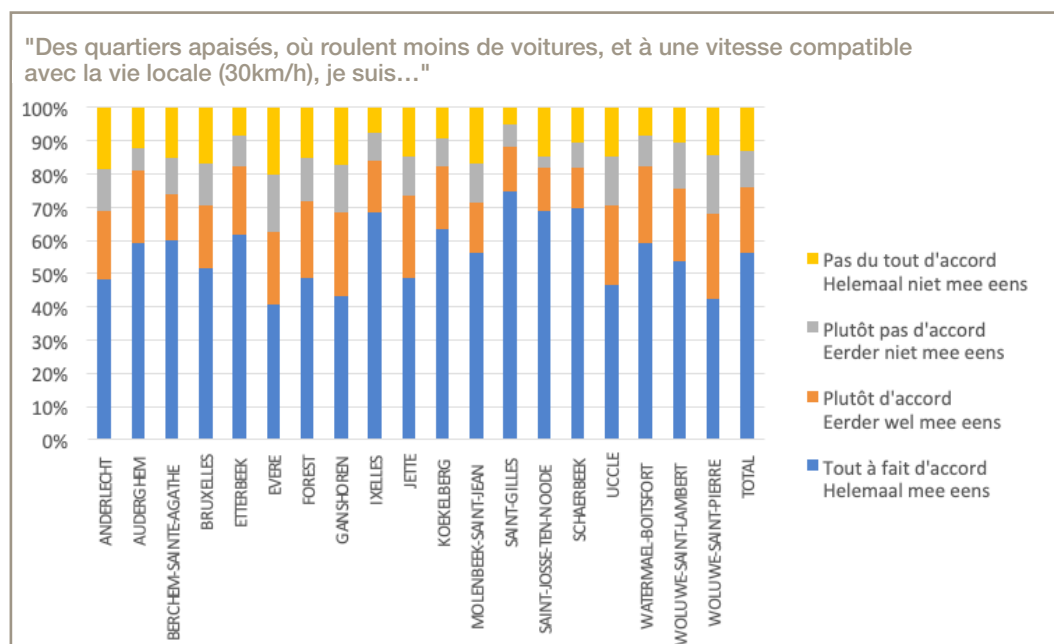
A contrario, certaines communes sont marquées par de nombreux votes d'opposition aux différentes mesures proposées, faisant baisser la part communale des résidents favorables aux différentes actions, même si, dans l'ensemble,

l'opinion pour la commune reste positive. Il s'agit de résidents des communes suivantes :

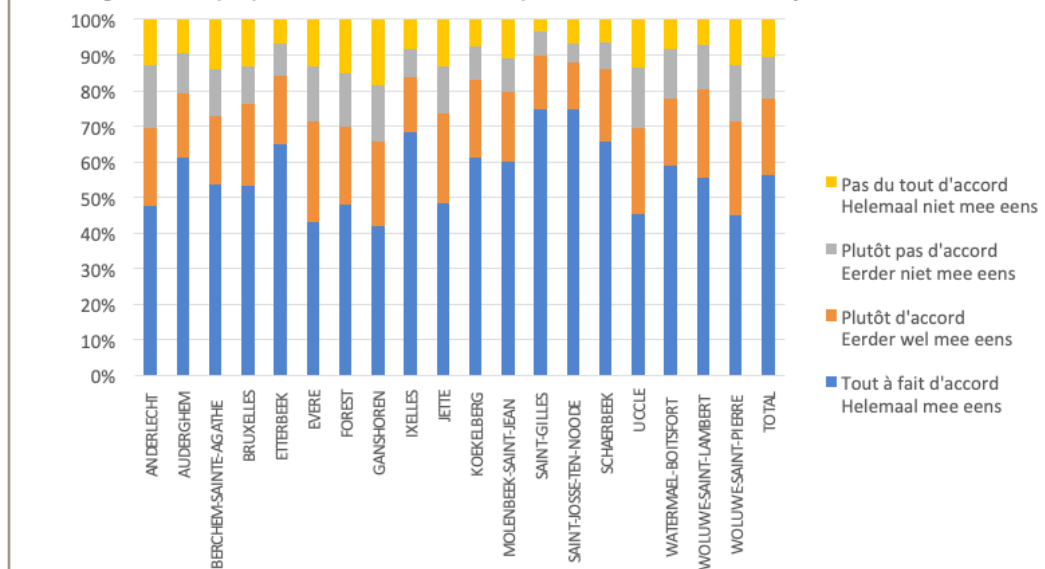
Ganshoren, Evere, Berchem-Sainte-Agathe, Anderlecht, Forest et, dans une moindre mesure, Uccle et Woluwé-Saint-Pierre.

Par rapport aux **mesures territoriales**, il apparaît que ce sont des communes assez **centrales et denses** telles que Saint-Gilles, Ixelles, Saint-Josse-ten-Noode et Etterbeek **qui plébiscitent** particulièrement les mesures visant à apaiser les quartiers (30km/h, quartiers arborés, calmes, sécurisés, avec moins de trafic de transit) et à mieux répartir l'espace public entre les modes de déplacement (optimiser l'espace disponible sur les grands axes et/ou prévoir de larges trottoirs libres de tout obstacle, quitte à revoir l'espace dévolu à la voiture), tandis que ce sont des résidents **des communes plus périphériques** (Ganshoren, Evere, Anderlecht, Forest, Woluwé-Saint-Pierre et Uccle) qui **les soutiennent de manière moins importante**.

A titre **d'exemple**, voici ci-dessous la répartition des réponses, par commune, à la **question 2** : « *Des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale (30km/h), je suis...* ». Au niveau régional, les répondants sont favorables à cette mesure à raison de 76%, constituant la moyenne régionale à laquelle les communes peuvent être comparées. Saint-Gilles se démarque donc avec 89% de votes favorables, suivie par Ixelles, Etterbeek et Auderghem (toutes avec plus de 80% de votes favorables), tandis que Evere n'en compte que 63%, suivie par Ganshoren, Woluwé-Saint-Pierre et Anderlecht (toutes avec moins de 70% de votes favorables).



« Des trottoirs larges et libres d'obstacles, accessibles à tous et qui permettent de se déplacer sans gêne même avec une poussette, un caddie, une valise, même si leur aménagement implique une réduction de l'espace dévolu à la voiture, je suis... »



Ci-dessus, l'exemple illustré des réponses à la question 8 : « Des trottoirs larges et libres d'obstacles, accessibles à tous et qui permettent de se déplacer sans gêne même avec une poussette, un caddie, une valise, même si leur aménagement implique une réduction de l'espace dévolu à la voiture, je suis... ».

Au niveau régional, cette question accueille 78% d'avis favorables. Les communes les plus favorables sont Saint-Gilles (90%), Saint-Josse-ten-Noode (88%) et Ixelles (86%), tandis que Ganshoren (66%), Anderlecht et Uccle (69%) y sont favorables mais nettement moins que la moyenne des répondants.

Concernant les **mesures liées aux services**, telles que le développement d'une **carte mobilité**, la réduction du nombre de poids lourds et de camionnettes en ville en **limitant les livraisons de colis à domicile, la multimodalité...** elles sont à nouveau davantage sollicitées par les habitants de Saint-Josse-ten-Noode, Saint-Gilles, Koekelberg et Schaerbeek, tandis que les habitants de Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe et Woluwé-Saint-Pierre y semblent moins réceptifs que la moyenne.

LES AVIS OFFICIELS DES COMMUNES

Il est extrêmement difficile d'isoler des demandes spécifiques émises par les instances communales. Toutefois, certaines tendances et points d'attention récurrents, en termes de remarques générales peuvent être mis en évidence :

- La majorité des communes **félicitent** le Gouvernement et Bruxelles Mobilité en mettant en évidence **le travail accompli, le processus**

participatif mis en place ainsi que la communication qui l'accompagne ;

- Elles sont globalement **positives sur la démarche et les propositions de partenariat** entre la Région et les communes pour la mise en œuvre des actions ;
- Elles estiment que le Projet de Plan est **ambitieux** – même si certaines d'entre elles proposent d'être plus ambitieux par rapport aux navetteurs – et elles **souscrivent aux objectifs** repris dans celui-ci ;
- Toutefois, elles insistent sur les **moyens budgétaires et surtout humains** que la Région doit mettre à disposition, y compris pour les communes, afin **d'assurer la mise en œuvre** du plan ainsi que par rapport à la multiplication des sollicitations de la Région en matière de mobilité (PCM, CLM, PACS, multiples actions...);
- Elles soulignent **l'importance de l'action A2 – Apaiser les quartiers**, liée à la mise en place de Contrats locaux de mobilité (CLM) ;
- Elles se questionnent sur les outils que sont les **PCM et les CLM**, notamment par rapport à la mise en œuvre rapide et effective des principes d'apaisement des quartiers (timings, contenus, organisations, concordances avec des projets d'aménagements ponctuels...);
- Elles ont formulé diverses **propositions concrètes et précises d'adaptation des cartes et réseaux** de la Spécialisation Multimodale des Voiries. 📍

> Plus d'info

Joëlle VANDEVOORDE - jvandevoorde@sprb.brussels - Bruxelles Mobilité – Service Planification - Cellule Stratégie et Programmation

> Marie-Noëlle COLLART – Bruxelles Mobilité – Service planification - Direction Mobilité et Sécurité Routière

LA SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : PLANIFICATION RÉGIONALE 2020

Bruxelles Mobilité a prévu une série de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière en 2020. Cette planification se centre sur les plus grands enjeux de sécurité routière bruxellois et portera également la mise à 30 km/h d'un grand nombre de voiries de la Région au 1^{er} janvier 2021.



Les campagnes de sensibilisation menées par la Région en lien avec la sécurité routière s'axeront en 2020 sur les grands gisements de sécurité routière. Un gisement est une thématique particulière de sécurité routière qui, en étant « exploitée », permettrait un gain de vies et de blessés graves important. Ces gisements sont les suivants : **réduction et apaisement des vitesses ; déplacements sous influence et protection des usages faibles/actifs.**

Toutefois, les actions de sensibilisation, si elles viennent en appui aux actions de répression, notamment pour en expliquer le sens, ont besoin d'être largement soutenues, collaboratives pour être efficaces. C'est pourquoi le soutien des communes, notamment dans la diffusion d'outils adaptés (réseaux sociaux, flyers...) ainsi que leur feedback sur ces campagnes est très utile et sera davantage encouragé.

MOINS VITE, C'EST MIEUX

« Moins vite, c'est mieux » sera le fil rouge de toutes les actions régionales en lien avec la Ville 30. Durant le mois de novembre 2019, un premier volet de cette campagne a été lancé et rappelait que le respect des limitations de vitesse préserve des vies et limite également le nombre de blessés graves sur les routes. **En tout, si les vitesses pratiquées en Région de Bruxelles Capitale diminuaient de 5 km/h, 50 tués et blessés graves seraient évités chaque année.**

Premiers constats : comme on pouvait s'y attendre, les réactions sont vives sur les réseaux sociaux. Quantité d'idées reçues ont ainsi émergé sur le 30 km/h : cette vitesse est parfois remise en cause quant à sa capacité à offrir une réelle protection et est perçue comme une mesure polluante, qui n'a que pour objectif de « piller » les portefeuilles des citoyens.

FAKE NEWS ET VRAIES VÉRITÉS SUR LA VILLE 30

La campagne " Limitations de vitesse respectées. Tous mieux protégées" a engendré un grand nombre de réactions sur les réseaux sociaux. Les affirmations reprises sont directement issues de ces réactions. Bruxelles Mobilité y a répondu par des faits objectifs. Vous pouvez utiliser ces réponses dans vos FAQ en ligne également, si vous êtes interpellés sur la thématique de la vitesse.

Ci-dessous quelques-uns des commentaires les plus fréquents sur les réseaux sociaux concernant le passage au 30 km/h en agglomération et les réponses qu'on peut y apporter :

Toutes les rues seront mises à 30 km/h en Région de Bruxelles-Capitale

FAUX. Les voiries principales resteront à 50 km/h. Bruxelles Mobilité étudie actuellement toutes les possibilités.

30 km/h en ville? Autant rouler à 0 km/h !

Passer au 30 km/h est un enjeu particulier. Un piéton risque 4 fois plus de décéder lors d'un choc à 50 km/h que s'il est touché à 30 km/h. Ce n'est pas négligeable.

Et on l'oublie aussi souvent : les automobilistes seront aussi mieux protégés. La ceinture les protège très efficacement à cette vitesse.

J'ai beaucoup d'expérience de la route et j'entretiens bien ma voiture (plaquettes de freins). A 120 km/h par exemple, je m'arrête en 30 mètres.

FAUX. L'expérience de la route et un véhicule bien entretenu sont évidemment des atouts de sécurité routière incontestables. Toutefois, PERSONNE ne s'arrête à 120 km/h en 30 mètres. Il faut bien distinguer les éléments suivants : la distance d'arrêt d'un véhicule = distance parcourue durant le temps de réaction + distance de freinage.

Si on prend comme temps de réaction 1 seconde, qui est un temps de réaction très performant, sans distraction donc, avec un véhicule en parfait état, sur route sèche, cela donne

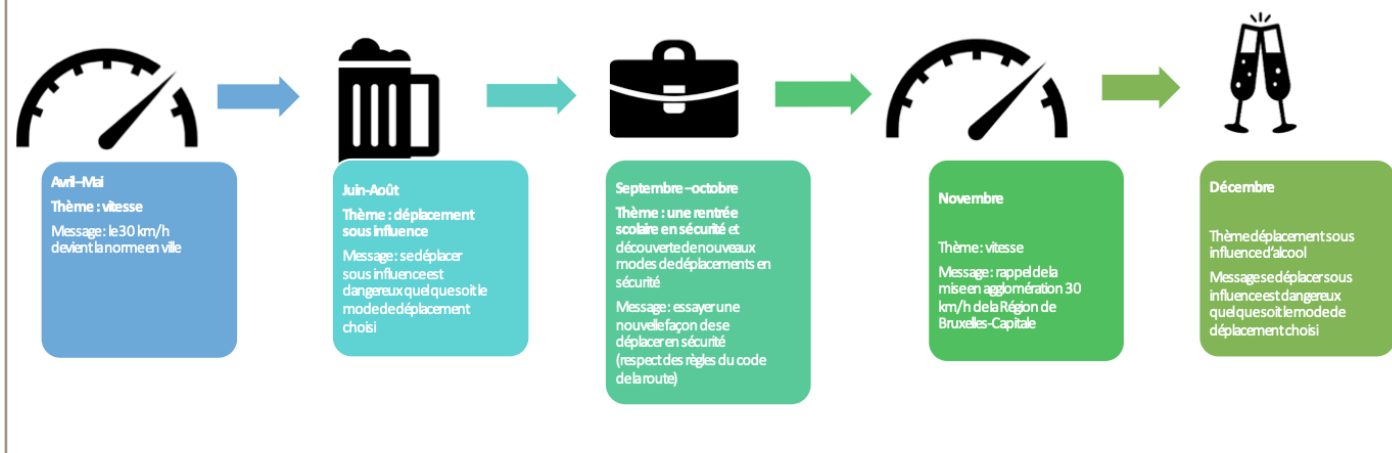
Vitesse	Distance de réaction	Distance d'arrêt	Distance de freinage
30 km/h	8 m	5m	13 m
50 km/h	14 m	12 m	26 m
120 km/h	33 m	69 m	102 m

26 m = c'est la longueur de 4 voitures en stationnement. Ce n'est pas rien comme distance parcourue en agglomération, dans des lieux fréquentés par de nombreux piétons, qui vu par exemple la pression du parking, peuvent traverser entre deux voitures en stationnement, et par conséquent « surgir » tout à coup dans le champ visuel d'un conducteur.

Ville 30 ? Le but : remplir les caisses de l'état en mettant plus d'amendes. C'est une taxe supplémentaire !

VRAI et FAUX. Personne n'est obligé d'enfreindre les limitations de vitesse, qui seront clairement signalées et indiquées. Ce n'est donc pas une taxe supplémentaire, car ne seront concernés que les infractionnistes. Ensuite, oui, l'argent récolté alimente un fonds de sécurité routière dont le but est uniquement de financer des mesures en faveur de plus de sécurité routière – infrastructurelles, de contrôle sanction ou encore d'éducation. Et rien d'autre.

Planification des actions de sensibilisation à la sécurité routière en 2020



Le défi des mois à venir sera donc de créer un large consensus afin que chacun(e) soit convaincu(e) qu'effectivement moins vite, c'est mieux. 🚦

> Plus d'info

Campagne moins vite, c'est mieux :

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/vitesses-respectees-tous-protectes>

MIEUX SE DÉPLACER À BRUXELLES

Bruxelles Environnement a publié cet automne une brochure qui a pour objectif de partager des idées simples pour bouger et de proposer des solutions pour se déplacer plus sereinement et avec moins d'impact sur l'environnement. Plein de bons conseils pour que se déplacer (re)devienne un plaisir partagé !

Brochure à télécharger ou à commander sur le site de Bruxelles Environnement

<https://environnement.brussels/news/le-plein-de-conseils-pour-mieux-se-deplacer-bruxelles>



LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	E-MAIL
Sailliez Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Moreau Philippe	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
Schollaert Jan	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.29.19	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	vdeadder@etterbeek.irisnet.be
Stenier Nathan	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.64.38	evere222@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	pibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service mobilité	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Julien MATTHIJS	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02 412 14 30	jmatthijs@koekelberg.brussels
Yacoubi Ali	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Pavlidis Konstadinos	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	kpavlidis@sjtn.brussels
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Collignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Gabriel France	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
El Ahmadi El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

Vous n'avez pas reçu personnellement le **Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière** par mail ? Un de vos collègues souhaiterait le recevoir, directement, lui aussi ? Pas de problème ! Il suffit de vous rendre sur le **website de Brulocalis** via ce lien <http://www.brulocalis.be/fr/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> et de remplir le formulaire en ligne.

Vous ferez désormais partie de notre mailing list et recevrez le Moniteur dès sa publication.

