

Good Partner

E.2 Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes

L'ambition est de soutenir et d'accompagner les communes dans une mise en œuvre concertée et cohérente des actions qui les concernent, en créant lorsque c'est possible des synergies et des économies d'échelle. Il s'agit également de veiller à ce que la mise en œuvre du PRM se déroule en collaboration renforcée avec les communes afin que celles-ci s'inscrivent dans la stratégie et les objectifs régionaux.

Bilan de mise en œuvre par la Région

Mise en œuvre des actions



 Revoir l'ordonnance du 26 juillet 2013 afin de simplifier les procédures, la coordination et l'implémentation des orientations régionales exigées pour la réalisation des PCM en cohérence avec la structure du PRM et les réflexions menées avec les communes sur le contenu de ceux-ci.

 D'une façon générale, interroger l'ensemble du cadre réglementaire et des documents de planification à établir au niveau communal (PACS, plans d'action car sharing...) dans une optique de simplification et de cohérence des actions à l'échelle régionale.

 Accompagner les communes et co-construire avec elles leur plan communal de mobilité, programme d'action qui décline, au niveau local, le Plan régional de mobilité, qui assure la cohérence avec les communes voisines, à l'échelle des quartiers et des rues locales, et qui propose une programmation pluriannuelle des actions communales.

 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 de grands quartiers apaisés (voir action A.2) et d'assurer la qualité et la sécurité des cheminements actifs et des services de transport public au sein des mailles (voir actions B.4 - B.6).

 Encadrer et simplifier, via modification des arrêtés de Gouvernement existants ou à créer, le soutien régional financier, technique et logistique, en veillant à ce que la Région n'accorde le financement de projets concrets qu'à la condition qu'ils s'inscrivent dans les objectifs régionaux et en concentrant par exemple l'ensemble des mécanismes de subsidiarité dans un seul document entre la Région et chacune des communes.

 Renforcer les partages d'expériences et de bonnes pratiques entre les communes, évoluer vers une harmonisation des réglementations et assurer des informations uniformisées auprès des partenaires.

Analyse de l'avancement et des freins

La nouvelle ordonnance instituant un cadre en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi de la politique de mobilité et de sécurité routière du 13 octobre 2023, remplaçant l'ordonnance du 26 juillet 2013, a instauré plusieurs changements. Les Plans Communaux de Mobilité (PCM) sont ainsi devenus facultatifs et prennent la forme de programmes d'action déclinant le PRM. La procédure a été allégée en supprimant le RIE et l'enquête publique stricto sensu. La nouvelle ordonnance prévoit une évaluation de la mise en œuvre des actions du plan régional de mobilité tant au niveau régional que communal.

Les communes sont impliquées de manière régulière dans le développement du cadre réglementaire régional comme par exemple pour l'ordonnance mobilité ou les réglementations relatives au stationnement et au cyclopartage, ainsi que dans leur mise en œuvre. Les communes sont aussi consultées sur la mise en œuvre des mobility hubs, des projets d'aménagements, de la Ville 30... Enfin, des représentants des communes participent à la Commission régionale de la Mobilité.

En ce qui concerne les PCM (désormais programmes d'actions), Bruxelles Mobilité a conclu un marché d'accompagnement principalement dédié aux communes. Ce soutien porte aussi bien sur l'évaluation de la politique communale de mobilité que sur la consolidation d'un programme d'actions à l'aide d'ateliers et de rencontres individuelles. La première phase s'est concentrée sur l'évaluation. La seconde étape de consolidation prendra place après les élections.

Si le Plan régional de Mobilité avait permis d'initier les contrats locaux de mobilité, la nouvelle ordonnance mobilité de 2023 en précise les contours, ainsi que les modalités minimales liées aux dispositifs de partenariats Région-Communes dont les CLM font partie (article 16). Concrètement, ils fonctionnent sur base d'un appel à projets. L'étude de mobilité multimodale est pilotée par Bruxelles Mobilité et financée à 100% par la Région. Les modalités de prise en charge des interventions sur le terrain varient selon les cas. 4 contrats locaux de mobilité sont en phase de réalisation (achevée ou en cours), 5 CLM sont en phase d'étude (achevée ou en cours), 3 CLM ont été abandonnés, 3 nouveaux CLM sont en phase de démarrage. Pour plus de détails, voir fiche A2.

Au niveau du soutien financier, les subventions effectivement octroyées (budgets d'engagement) aux communes dans le cadre des CLM à la date du 24/04/2024 s'élèvent à 12.247.876 €, dont 9.523.069,61 € de subventions relatives aux infrastructures, 1.560.000,00 € de subventions RH (renforçant ainsi de façon non négligeable les RH communales dédiées à la mobilité) et 1.164.806,40 € de subventions portant sur des actions de communication, sensibilisation, activation de l'espace public, etc.

Des subsides sécurité routière sont octroyés depuis 2016. Les projets doivent suivre les recommandations des vademécums régionaux et les remarques et demandes de la cellule sécurité routière. Les communes sont également soutenues en termes de ressources humaines par la création du poste de coordinateur/coordinatrice Sécurité Routière et par son financement pour 3 années. En 2023, 14 communes en ont fait la demande.

Dans le cadre des subventions « équipements et infrastructures » 2023 proposées aux communes en matière de mobilité durable, 17 communes ont introduit un total de 55 dossiers de candidature, pour toutes les catégories proposées au catalogue : stationnement vélo (sécurisé/non sécurisé/en ouvrage), dropzones, mobilier urbain pour piétons et cyclistes, rues cyclables, marquages cyclables, pistes cyclables séparées, infrastructures pour piétons dans le cadre de la mise en œuvre du PAVE, abords d'arrêts de transport public, voies lentes/venelles/raccourcis, résilience de l'espace public et ludicité de l'espace public. Les projets introduits via dossiers de candidature sont soumis à l'analyse de l'adéquation du projet au regard des objectifs régionaux de mobilité et de sécurité routière. Pour être éligibles, les projets doivent respecter plusieurs critères et conditions obligatoires à remplir par les communes. Les financements sont répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles. En effet, les demandes excèdent souvent le budget disponible.

Bruxelles Mobilité conclut chaque année une convention avec Brulocalis afin de faciliter le partage d'expérience, d'informer les communes au sein de groupes de travail thématiques ou encore d'organiser des réunions en fonction des besoins.

Chiffres clés

- 4 CLM en phase de réalisation (en cours ou achevée)
- 2 CLM en fin de phase d'étude
- 3 CLM en cours d'étude
- 3 CLM abandonnés
- 3 CLM dont l'étude va commencer

Réalisations illustrées



Sécurisation d'un abord d'école à Schaerbeek



Rue Royale-Sainte-Marie (SCH) : la mise à sens unique de la rue a permis de dégager l'espace nécessaire à la création de pistes cyclables confortables.



Pour en savoir plus sur la mise en œuvre de cette action au niveau local, consultez les pages suivantes sur sa déclinaison évaluée par les **19 communes**.



GOOD PARTNER

E.2 Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes

L'ambition est de soutenir et d'accompagner les communes dans une mise en œuvre concertée et cohérente des actions qui les concernent, en créant lorsque c'est possible des synergies et des économies d'échelle. Il s'agit également de veiller à ce que la mise en œuvre du PRM se déroule en collaboration renforcée avec les communes afin que celles-ci s'inscrivent dans la stratégie et les objectifs régionaux.

Bilan de mise en œuvre des actions par les communes

Contribuer constructivement à la mise en œuvre de projets avec les communes limitrophes et la Région Moyenne : 3.95
Ecart-type : 0.23



Etablir un partenariat constructif avec la Région via l'établissement de Contrats Locaux de Mobilité Moyenne : 2.74
Ecart-type : 1.56



Renforcer les partages d'expériences et de bonnes pratiques entre les communes sur la mobilité et la pratique de la concertation citoyenne Moyenne : 2.56
Ecart-type : 1.04



Analyse de l'avancement et freins à la mise en œuvre

La plupart des communes ont des relations cordiales et communiquent avec leurs communes voisines, avec des niveaux d'échange variables en fonction de la longueur des frontières communes et des affinités entre les fonctionnaires municipaux, plutôt que des affiliations politiques. Les collaborations se développent généralement de manière naturelle en fonction des opportunités qui se présentent, comme des projets de réaménagement, des questions de stationnement, des travaux importants, ou encore la préparation d'une candidature pour un Contrat Local de Mobilité (CLM), mais il n'existe pas de processus structuré ni de véritable co-construction de projets dès le départ.

Le partage d'expériences et de bonnes pratiques est essentiellement stimulé par les initiatives lancées par la Région et Brulocalis, réseau très largement apprécié par les acteurs communaux. Brulocalis apparaît dès lors comme un acteur clé pour créer des opportunités d'échanges ; les communes ne le faisant pas forcément aujourd'hui d'elles-mêmes (souvent par faute de temps).

Plusieurs communes ont d'ores et déjà contribué de façon constructive avec la Région à la mise en œuvre de quartiers apaisés, à des stades d'avancement différents, même si certaines reconnaissent ne pas toujours être totalement en phase avec les objectifs de la Région en matière de concrétisation des orientations du plan Good Move sur le terrain. Quelques communes ont indiqué avoir été découragées par le refus de leur dossier de candidature pour un CLM. Enfin, certaines ne souhaitent pas à ce stade se lancer dans un partenariat avec la Région pour l'élaboration d'un CLM, parce que leur Collège n'est pas en phase avec ces mesures et/ou pour cause d'incompatibilité de couleurs politiques avec les communes limitrophes.

Chiffres clés

- Voir fiche régionale

Bonnes pratiques

- En juin 2021, un filtre modal a été installé à l'extrémité ganshorenoise de l'avenue Broustin, à hauteur du carrefour avec la rue Jacques Sermon, avec obligation de demi-tour pour les voitures et installation d'aménagements temporaires pour les usagers (terrasses). En septembre 2021, la commune de Jette a fait de même de son côté de l'avenue. L'objectif ? Diminuer le trafic de transit et les nuisances associées dans les rues résidentielles adjacentes (bruit, sécurité routière).

Ce filtre modal est le résultat d'une démarche jugée enrichissante de partenariat entre communes et Région. S'il s'agissait au départ d'une initiative politique isolée qui a connu ensuite quelques difficultés de mise en œuvre (collaboration techniciens-politiques, oppositions d'usagers...), tous les acteurs ont pu travailler conjointement (et ce, dès le départ) à la mise en œuvre de l'aménagement dont les résultats ont été jugés très positifs.

Le monitoring effectué a en effet permis d'observer des résultats concluants (moins de trafic, moins d'accidents). Forts de ces résultats, les communes ont souhaité pérenniser la situation : un projet de "placettes" devrait voir le jour prochainement de part et d'autre de l'avenue.

- En matière d'élaboration de Contrats Locaux de Mobilité, de nombreux échanges s'effectuent également entre communes, entre autres :
 - Saint-Gilles, lors de l'élaboration de son quartier apaisé rebaptisé « Cool Move », a eu beaucoup de contacts avec Anderlecht et Schaerbeek pour bénéficier de leurs retours d'expérience,
 - Des partenariats créés pour l'élaboration de CLM à cheval sur différentes communes et qui avancent de manière constructive entre les Collèges (collaboration Uccle-Forest pour Neerstalle, Woluwe-Saint-Pierre et Auderghem pour Chant d'Oiseau...).