



SOUTIEN
REGIONAL
AUX ACTIONS
COMMUNALES
DE MOBILITE ET
DE SECURITE
ROUTIERE
2024


BRUSSEL MOBILITEIT
BRUXELLES MOBILITE
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES

INTRODUCTION.....	5
Chapitre 1: SUBVENTIONS « ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES ».....	7
1. Équipements.....	7
1.1. Stationnement vélo sécurisé et non sécurisé	7
1.1.1. Stationnement vélo non sécurisé.....	7
1.1.2. Stationnement vélo sécurisé	8
1.2. Drop zones	11
1.3. Mobilier urbain pour piétons et cyclistes	12
2. Infrastructure vélo.....	14
2.1. Zones cyclables	14
2.2. Marquages cyclables.....	15
2.3. Réalisation de pistes cyclables séparées	16
3. Infrastructure piétons	17
3.1. Mise en œuvre du PAVE	17
3.2. Abords d'arrêts	19
3.3. Mise en œuvre des voies lentes/venelles/raccourcis piétons.....	22
4. Résilience de l'espace public.....	24
5. Ludicité de l'espace public.....	27
Chapitre 2 : SUBVENTIONS « D'INVESTISSEMENT POUR L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE EN VOIRIES COMMUNALES »	29
1. Fiche 1 : Petits aménagements de sécurisation non soumis à permis d'urbanisme	29
2. Fiche 2 : Rues et quartiers scolaires (mesures infrastructurelles)	33
Chapitre 3 : MISE EN ŒUVRE DE PROJETS « MOBILITE DURABLE ».....	36
Cadre général de l'appel.....	36
1. OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS	37
2. CONDITIONS DE PARTICIPATION	38
3. TYPES DE PROJETS	39
4. PRINCIPES DIRECTEURS POUR LA CONCEPTION DES PROJETS	39
5. PROCEDURE DE SELECTION.....	40
6. JURY.....	40
7. CRITERES DE SELECTION	40
8. AIDE METHODOLOGIQUE AUX COMMUNES	40

9. EVALUATION DES PROJETS	41
10. BUDGET ET DEPENSES ELIGIBLES A LA SUBVENTION REGIONALE POUR CET APPEL A PROJETS.....	41
11. PAIEMENT DU SUBSIDE.....	42
Volet A: Vivre la ville (50.000€)	43
A.1. ACTIONS DURANT LA SMOB.....	43
A.2. PROMOTION DU VELO ET DE LA MARCHE.....	46
A.3. OPPORTUNITES LIEES AUX CHANGEMENTS.....	49
Volet B: Mobilité scolaire active (50.000€)	51
Volet C: Projets innovants	55
Volet D: Cyclologistique communale (vélos-cargos) (25.000€).....	57
Volet E: Réappropriation de l'espace public (anciennement Living).....	59
Chapitre 4 « QUARTIERS APAISES » 2023-2028	62
Introduction.....	62
1. Le CLM : pourquoi et avec quelle ambition ?.....	63
2. Déroulement d'un CLM	64
3. Conditions de participation et sélection des projets	65
4. PHASE 1 : étude de mobilité multimodale et participation	67
5. PHASE 2 : élaboration du programme des interventions.....	68
6. PHASE 3 : Réalisation des interventions.....	69
7. PHASE 4 : Evaluation continue	70
Chapitre 5 : Financement d'un Coordinateur Sécurité Routière Communal	72
Introduction.....	72
Objet du subside.....	73
Annexes: Procédures et formulaires de candidature	
1. Subventions « Equipements et infrastructures ».....	76
1.1. Procédure et planning des subventions « équipements et infrastructures ».....	76
1.2. Formulaire de candidature – Subventions « équipements et infrastructures ».....	77

2. Subventions « d’investissement pour l’amélioration de la sécurité routière en voiries communales »	78
2.1. Procédure et planning des subventions « sécurité routière »	78
2.2. Formulaire de candidature – Subventions « d’investissement pour l’amélioration de la sécurité routière en voiries communales ».....	79
3. Mise en œuvre de projets « mobilité durable ».....	81
3.1. Procédure et planning – Mise en œuvre de projets « mobilité durable »	81
3.2. Formulaires de candidature – Mise en œuvre de projets « mobilité durable »	82
FORMULAIRE GÉNÉRAL DE CANDIDATURE	82
FORMULAIRE PROJET A.1: ACTIONS DURANT DE LA SMOB	83
FORMULAIRE-PROJET A.2: PROMOTION DU VÉLO ET DE MARCHÉ	85
FORMULAIRE-PROJET A.3: OPPORTUNITÉS LIÉES AUX CHANGEMENTS	88
FORMULAIRE-PROJET B: PROJET MOBILITÉ SCOLAIRE ACTIVE	91
FORMULAIRE -PROJET C: PROJET INNOVANT.....	96
FORMULAIRE-PROJET D: CYCLOGISTIQUE COMMUNALE	99
FORMULAIRE-PROJET E: RÉAPPROPRIATION DE L’ESPACE	101
FORMULAIRE D’ÉVALUATION.....	104
4. Subventions « Quartiers apaisés ».....	105
4.1. Procédures et planning des subventions « quartiers apaisés »	105
4.2. Formulaires de candidature – subventions « quartiers apaisés ».....	106
5. Subvention recrutement RH sécurité routière.....	108
5.1. Processus de sélection et lancement	108
5.2. Formulaires de candidature	109

INTRODUCTION

La mobilité et la sécurité impactent directement la qualité de nos vies. Elles structurent l'espace et l'aménagement urbain, elles agissent sur la qualité de l'environnement, elles conditionnent notre accès à l'ensemble des fonctions et à l'exercice de toutes les activités. Les politiques de mobilité et de sécurité routière se révèlent donc fondamentales. De très nombreux acteurs sont concernés par leur mise en œuvre, dont notamment les communes.

Les Plans Régionaux de Mobilité « Good Move » 2020-2030 et de sécurité routière “ Vision zéro tué et blessé grave ” proposent une vision et des ambitions fortes pour améliorer l'accessibilité de la Région et sa sécurité routière, tout en préservant son attractivité tant pour ses habitants que pour les visiteurs et entreprises. En effet, la Région de Bruxelles-Capitale doit faire face à de nombreux défis pour garantir la qualité de vie en ville ; elle doit aussi saisir les opportunités concrètes qui s'offrent à elle en vue de repenser son système de mobilité.

Le renforcement de la collaboration entre les 19 communes et la Région est un des piliers de cette vision. La mise en place de mécanismes structurels de collaboration avec les communes en vue d'améliorer la mobilité et la sécurité routière est d'ailleurs une des priorités du Plan « Good Move » et du Plan d'actions régional de sécurité routière.

Ainsi, une série de mécanismes de soutien financier a été élaborée par la Région à l'attention des communes afin de les stimuler à œuvrer dans le sens d'une mobilité toujours plus durable et plus sûre.

La collaboration entre les communes et la Région

La Région soutient les communes et les actions qu'elles entreprennent pour mettre en œuvre leur politique de mobilité et de sécurité routière. Ce soutien prend la forme de subsides. La collaboration commune-Région qui en résulte est au bénéfice de tous : la commune, ses habitants, ses usagers et la cohérence de la politique de mobilité et de sécurité routière sur le territoire régional.

Et concrètement ?

La Région s'engage auprès des communes qui le souhaitent. Ce répertoire reprend l'ensemble des mécanismes régionaux de soutien aux communes en termes de mobilité et de sécurité routière mis en place pour l'année 2024. Ils sont regroupés en 5 parties :

- les subventions en matière d'équipements et d'infrastructure (Chapitre 1) ;
- les subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales (Chapitre 2) ;
- et les subventions pour la mise en œuvre de projets « mobilité durable » (Chapitre 3) ;
- les subventions pour la mise en œuvre de « quartiers apaisés » (Chapitre 4) ;
- et les subventions pour un coordinateur sécurité routière dans les communes (Chapitre 5).

Ceux-ci sont décrits dans le document au travers de fiches explicatives qui en détaillent la portée et les procédures associées. Ils permettent, en toute connaissance de cause :

- de remplir les formulaires suivant les modalités précisées (voir annexes) ;

- de préparer la constitution des dossiers à introduire suivant les modalités précisées.

Par retour de courrier, il sera confirmé auprès de chaque commune ce qui pourra être considéré comme effectivement recevable dans le cadre d'une prise en charge financière par la Région. Il est à noter que l'attribution effective des subsides fera l'objet d'une décision en tenant compte notamment du nombre de communes intéressées pour chaque mécanisme, du nombre de projets soumis et du budget disponible.

Chapitre 1: SUBVENTIONS « ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES »

1. Équipements

1.1. STATIONNEMENT VÉLO SÉCURISÉ ET NON SÉCURISÉ



Le plan Good Move prévoit de doubler l'utilisation du vélo d'ici 2025, ce qui renforcera les besoins en stationnement vélo. Le « Masterplan Stationnement Vélo », approuvé le 4 février 2021, fait le tour des besoins et propose des pistes concrètes pour avancer. Il s'agit notamment d'augmenter l'offre sécurisée aux abords de nœuds intermodaux, mais également d'améliorer l'offre résidentielle. Les communes resteront responsables de l'installation d'arceaux et de boxes vélos, avec le soutien de Bruxelles Mobilité, ou de

Parking.Brussels. La mise à disposition de locaux permettant d'abriter des vélos dans des quartiers est aussi une solution intéressante pour rencontrer les besoins des cyclistes, surtout avec l'arrivée de nouvelles typologies de vélos, comme les vélos-cargos.

1.1.1. Stationnement vélo non sécurisé

La subvention porte sur l'aménagement de parkings vélos non sécurisés sur la voie publique (par exemple : U renversé, U avec des équipements spécifiques pour les vélos-cargos, ...), couverts ou non couverts.

La subvention peut également porter sur l'aménagement combiné de drop zone et de parkings vélo non sécurisés sur la voie publique.

Recommandations

- Equiper les U renversés d'une double barre afin d'éviter le vol du vélo (+ ajout d'une barre horizontale supplémentaire (à max. 30 cm du sol) aux premier et dernier arceau d'une série continue pour une meilleure détection par les personnes malvoyantes).
- Placer des U avec des équipements spécifiques pour les vélos-cargos. Notons que ces derniers, de par leur taille, doivent être placés en voirie (car ils ne répondent pas aux normes PMR). La tête de l'arceau vélo-cargo doit être placée à min 3m de la traversée piétonne, au risque sinon de constituer un masque de visibilité. (cfr plan norme).
- Equiper davantage les pôles de destination (commerces, écoles, culture, ...) d'une offre de stationnement non sécurisé (multimodale) constitue un plus pour accueillir les visiteurs/la clientèle.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Etablir un plan de localisation précis des emplacements envisagés ;
- Soumettre le plan à Bruxelles Mobilité ;
- Proposer un minimum de 10% d'arceaux pour vélo-cargo sur le nombre total d'arceaux sollicités ;
- Suivre les recommandations du vade-mecum stationnement vélo/vélo-cargo lors du choix et de l'installation de ces équipements ainsi que celles du guide de mise en œuvre des drop zones et des plans normes édités par Bruxelles Mobilité (disponibles sur simple demande) ;
- De manière générale, les arceaux vélo et/ou les drop zones + arceaux vélos doivent remplacer un espace qui était auparavant disponible pour la voiture (par exemple, une place parking), à moins qu'il ne soit pas disponible (par exemple, une zone piétonne). Un libre passage pour les piétons de 2,5m doit être garanti. Toute exception doit être brièvement justifiée.
- Les arceaux vélos peuvent être placés dans un espace privé (et donc hors voirie) à condition que leur utilisation soit à destination de tous publics et accessible 7 jours sur 7 et 24h sur 24h.
- Prendre en charge la réalisation de l'installation des équipements ;
- Communiquer les photos des aménagements réalisés pour contrôle avant l'introduction de la déclaration de créance ;
- Diffuser l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, communiquer au sujet du stationnement vélo dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Interventions de Bruxelles Mobilité

- Financement de l'installation de places de stationnement non sécurisées ou de drop zone + stationnement vélos non sécurisé (cfr. les conditions à remplir par la commune), moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur la base du plan établi par la commune et validé par Bruxelles Mobilité ;
- Préalablement à l'introduction de la déclaration de créance par la commune, Bruxelles Mobilité valide la conformité des aménagements réalisés aux plans sur base des photos transmises ;
Paiement de la subvention sur la base des factures introduites auprès de Bruxelles Mobilité.

Les financements seront répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles.

1.1.2. Stationnement vélo sécurisé

Plusieurs cas de figure permettant d'augmenter l'offre en stationnement vélo sont possibles:

- Parkings vélos couverts et sécurisés sur la voie publique (box vélos ou abris de plus grande capacité),
- Parkings vélos au sein d'immeubles (locaux vélos de quartier, transformation de places de parkings, ...
- ...

Recommandations

- Equiper de préférence le box vélo d'un arceau vélo avec un système de fixation pour les cadres de vélo ;
- Adhérer à la centrale de marché mise en place par l'Agence.

Conditions obligatoires à remplir par la commune pour le stationnement sécurisé en voirie

- Confier la gestion des box vélo et d'autres parkings vélos sécurisés (y compris le stationnement existants) éventuels à l'Agence, qui développe Cycloparking (plateforme de gestion pour tous types de stationnement vélo dans la Région) pour les communes qui ne l'ont pas encore fait ;
- Les box vélo doivent remplacer un espace qui était auparavant disponible pour la voiture (par exemple, un place parking), à moins qu'il ne soit pas disponible (par exemple, une zone piétonne). Un libre passage pour les piétons de 2,5m doit être garanti. Toute exception doit être brièvement justifiée.
- Etablir un plan localisant les places et les équipements de parkings vélos qu'elle souhaite réaliser sur son territoire ;
- Opter pour le système de contrôle d'accès compatible avec la gestion sur la plateforme Cycloparking ;
- Soumettre le plan à Bruxelles Mobilité et à Parking.brussels
- Suivre les recommandations du vade-mecum stationnement vélo lors du choix et de l'installation de ces équipements ;
- Veiller à ce que les parkings sécurisés de type box ne constituent pas un masque de visibilité à l'approche d'une traversée piétonne (5m) mais également après (5m) ou des feux ;
- Placer le box de manière longitudinale à la voirie (càd ouverture du box parallèle à l'axe de la voirie) en prévoyant l'espace nécessaire pour manœuvrer, hors circulation, les vélos en entrée/sortie de box (2m) – qui doit être sécurisé par la pose de potelets. ; le sens d'ouverture du box doit se faire dans le sens de circulation; les manœuvres d'ouverture du box doivent être facilitées et sécurisées (éviter la présence de haie ou de mobilier urbain ou autre rendant difficile la praticabilité des box) ;
- Un box doit être placé à min 1m50 d'une entrée du garage (potelet de protection compris)
- Le box ne peut pas être placé dans un endroit isolé (contrôle social) ;
- Des box vélo-cargo peuvent également être subsidiés sur la base des mêmes critères
- Prendre en charge la réalisation de l'installation des équipements ;
- Communiquer les photos des aménagements réalisés pour contrôle avant l'introduction de la déclaration de créance ;
- Diffuser l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, communiquer au sujet du stationnement vélo dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Conditions obligatoires à remplir par la commune pour le stationnement sécurisé en ouvrage

- Utilisation d'espaces dont la propriété est communale, du CPAS, d'un foyer de logements communaux ou d'une autre entité publique ou privée avec laquelle un accord (de longue durée) a été conclu ;
- Les espaces doivent être facilement accessibles depuis la voirie et bénéficier d'un accès fermé ;
- Utiliser un système de contrôle des accès compatible avec la plateforme Cycloparking.brussels ;
- Idéalement, ces espaces ne doivent pas donner accès aux éventuelles parties privatives et de logement du bâtiment en question ;
- La superficie minimum conseillée est de 20m² (sauf exception pour un box garage) ; confier la gestion du local vélo à parking.brussels et proposer les places sur la plateforme Cycloparking.brussels
- Le local doit présenter des dimensions suffisantes afin d'y permettre les manœuvres nécessaires (voir vademecum stationnement vélo édité par Bruxelles Mobilité), prévoir des emplacements de stationnement vélo de grandes tailles ainsi que des points de recharge électrique.

Interventions

1. de Bruxelles Mobilité :

- Financement de l'installation de places de stationnement sécurisées en voirie (cfr. les conditions à remplir par la commune), moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur la base du plan établi par la commune et validé par Bruxelles Mobilité ;
- Financement de l'installation de places de stationnement sécurisées hors voirie (cfr conditions à remplir par la commune) ;
- Préalablement à l'introduction de la déclaration de créance par la commune, Bruxelles Mobilité valide la conformité des aménagements réalisés aux plans sur base des photos transmises ;
- Paiement de la subvention sur la base des factures introduites auprès de Bruxelles Mobilité.

Les financements seront répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles.

2. de l'Agence régionale du Stationnement :

- Financement de l'installation de maximum 2 places de stationnement sécurisées remplaçant une place de stationnement en voirie, moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures cyclistes, sur la base du plan établi par la commune et validé par Bruxelles Mobilité et l'Agence ;
- Prise en charge financière à 100% par parking.brussels pour les communes présentes sur la plateforme cycloparking.brussels ;
- Mise à disposition d'une centrale de marché et coordination de la mise en œuvre ;
- Accompagnement des communes dans la mise en œuvre des stationnements vélos sécurisés en ouvrage ;

- Identification des zones d'intervention prioritaires via la « heat map » de la plateforme cycloparking.brussels ;

1.2. DROP ZONES

Les drop zones permettent aux utilisateurs de trottinettes et vélos partagés d'y stationner le véhicule loué sans entraver le cheminement piéton et sans gêner les autres utilisateurs de la voirie.

A partir du 1er janvier 2024, toute la Région basculera en zone réglementée, c'est-à-dire stationnement en drop zones obligatoire. Il convient donc de créer un réseau suffisant de drop zones pour accueillir la mobilité partagée sans débordement gênant. Par ailleurs, l'arrêté du Gouvernement va limiter le nombre d'opérateurs et d'engins.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Etablir un plan de localisation précis des emplacements envisagés ;
- Les choix d'implantation doivent être expliqués : en effet, ceux-ci doivent faire l'objet d'un maillage de dropzones en voirie communale tous les 300 mètres, conformément au guide. Certains besoins supplémentaires en dropzones peuvent être justifiés dans des zones à forte densité de dépôt/reprise des engins ;
- Soumettre le plan à Bruxelles Mobilité ;
- Suivre les recommandations du guide de mise en œuvre des drop zones. [BDZ GuideVF \(mobilité-mobilité.brussels\)](#) ;
- De manière générale, les drop zones doivent remplacer un espace qui était auparavant disponible pour la voiture (par exemple, une place parking, stationnement à moins de 5m des traversées piétonne inclus), à moins qu'il ne soit pas disponible (par exemple, une zone piétonne). Un libre passage pour les piétons de 2,5m doit être garanti. Toute exception doit être brièvement justifiée ;
- Ne pas utiliser les arceaux vélos existants comme dropzones : il faut aménager la zone et augmenter le nombre d'arceaux ;
- Diffuser l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, communiquer au sujet de l'aménagement de drop zones dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité ;
- Partager l'emplacement exact de la drop zone (en format géolocalisé avant mais surtout **après** réalisation) avec Bruxelles Mobilité et les opérateurs afin qu'elle soit reprise sur l'interface régionale avec les opérateurs et alors activée.

Interventions de Bruxelles Mobilité

- Financement de l'installation des drop zones en voirie communale (cfr. les conditions à remplir par la commune), moyennant un accord en ce qui concerne les opportunités et le choix des infrastructures, sur la base du plan établi par la commune et validé par Bruxelles Mobilité ;
- Préalablement à l'introduction de la déclaration de créance par la commune, Bruxelles Mobilité valide la conformité des aménagements réalisés aux plans sur base des photos transmises ;

- Paiement de la subvention sur la base des factures introduites auprès de Bruxelles Mobilité.

Les financements seront répartis entre les différentes communes demandeuses en fonction des budgets disponibles.

1.3. MOBILIER URBAIN POUR PIÉTONS ET CYCLISTES



Comme précisé dans le Plan Piéton stratégique de la Région de Bruxelles-Capitale et au travers du GO10, l'espace public doit donner la possibilité de marcher mais également de s'arrêter, s'asseoir et flâner. Pour y parvenir, l'installation de bancs s'avère donc plus que nécessaire.

Des points de repos à peu près tous les 250 mètres sont particulièrement importants pour les personnes qui doivent fractionner leur déplacement vu leur âge, leur handicap et/ou leur condition physique. Dans cette optique, ces points de repos doivent être présents en suffisance dans l'espace public et certainement aux endroits où les piétons sont les plus nombreux à circuler (réseau structurant piéton Plus ou Confort, places, parcs).

Recommandations

Afin d'assurer un usage optimal de tous (y compris les PMR), les bancs installés doivent respecter les conditions suivantes (règles provenant du Cahier de l'accessibilité piétonne) :

- le banc est accessible de plain-pied ;
- la hauteur d'assise du banc est de 45 cm au minimum ;
- la surface assise du banc est la moins creuse possible ;
- au moins un accoudoir est prévu (pour servir d'appui) d'un côté du banc ;
- le banc est équipé d'un dossier ;
- un espace libre de 90 x 150 cm est réservé à côté du banc pour permettre à une personne en chaise roulante d'y stationner. Cet espace et son accès doivent être accessibles.

Plusieurs types de mobilier urbain peuvent contribuer à rendre la pratique du vélo plus agréable. D'autres propositions de mobilier urbain créatif visant à améliorer le confort des cyclistes sont les bienvenues et seront étudiées au cas par cas.

Des *fontaines* sont une belle attention pour les cyclistes et les promeneurs, à installer de préférence au niveau des carrefours lorsque le cycliste est contraint d'attendre, près des infrastructures vélo, sur les places et sur les routes touristiques.

À certains endroits (fort fréquentés), un *compteur de vélos* peut être un bon moyen de communication vers les cyclistes et citoyens. Un compteur de vélos fournit non seulement des informations utiles aux responsables politiques, mais montre également aux non-cyclistes que des cyclistes y sont présents et qu'il faut en tenir compte. Un compteur de vélos est placé de préférence à un endroit fixe, mais un compteur mobile peut également permettre de faire des comptages afin de guider ou défendre de futurs choix politiques.



Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Établir un plan reprenant l'endroit précis où les bancs seront installés ;
- Établir un plan des endroits susceptibles d'accueillir du mobilier urbain pour les cyclistes
- Tout mobilier urbain pour les cyclistes doit porter le logo "Bike for Brussels";
- Le choix du modèle de mobilier doit être conforme à la réglementation en vigueur et aux vademecum édités par Bruxelles Mobilité, notamment au cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Soumettre le(s) plan(s) à la Région pour approbation ;
- Diffuser l'information et la communication relative à ce projet. Concrètement, communiquer au sujet du nouveau mobilier urbain dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité ;
- Partager l'emplacement exact du mobilier vélo nouveau et existant avec BM pour que ce soit inclus dans la cartographie régionale ;
- Transmettre les données récoltées par les compteurs de vélos à l'administration régionale pour les rendre disponibles en direct sur le Datahub.

Intervention de la Région

- Financement du mobilier urbain pour cyclistes et piétons qui répond aux conditions susmentionnées.

2. Infrastructure vélo

Cette fiche traite des zones cyclables, des marquages vélo et de la réalisation de pistes cyclables séparées.

2.1. ZONES CYCLABLES

Une zone cyclable est une rue ou un ensemble de rues aménagées pour donner la priorité à la circulation des cyclistes. Dans la zone cyclable, des règles de comportement spécifiques à l'égard des cyclistes sont en vigueur : les véhicules motorisés y ont accès mais ne peuvent toutefois pas dépasser les cyclistes. La vitesse dans une zone cyclable ne peut jamais dépasser les 30 kilomètres par heure. Une zone cyclable est signalée par un panneau de circulation qui indique le début et la fin du tronçon concerné.

Dans les zones cyclables, les cyclistes peuvent emprunter la voirie sur toute sa largeur lorsque celle-ci est en sens unique dans leur direction de circulation. Dans le cas d'une rue bidirectionnelle, le cycliste peut circuler uniquement sur toute la largeur de la partie droite.



Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Établir un plan des rues susceptibles d'être transformées en zones cyclables en tenant compte de la hiérarchie des voiries et du régime de vitesse en vigueur, et éventuellement des effets de porte. Les voiries choisies font partie du réseau d'itinéraires cyclables régionaux Plus et ou Confort ;
- Les voiries candidates ne pourront pas accueillir un trafic supérieur à 200 EVP en heure de pointe par sens de circulation (comptage à l'appui) ;
- Les voiries candidates devront avoir un potentiel cyclable important (démontrer l'attrait, le potentiel, le réel besoin). Un argumentaire et des comptages cyclistes devront figurer dans la demande ;
- L'infrastructure proposée devra signifier concrètement le nouveau régime de circulation de la voirie avec une matérialisation explicite et continue (exemple : asphaltage ocre, effet de porte, multiplication de logos tout le long de la voirie concernée) ;
- Elaborer le projet en conformité avec le BABE ;
- Elaborer le projet en conformité avec le vademecum « Rue cyclable » ;
- Soumettre le plan à la Région ;
- Diffuser l'information et la communication relative à cette réglementation. Concrètement, communiquer les rues cyclables dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Intervention de la Région

- Dans le cadre de l'aménagement des zones cyclables, et après accord de la Région sur le choix des voiries, financement des panneaux et leur installation, de l'asphaltage ocre ainsi que du marquage au sol et potelets si nécessaire. Sur la base du plan et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

2.2. MARQUAGES CYCLABLES

Des marquages au sol peuvent à court terme améliorer le confort des cyclistes dans de nombreuses voiries communales. Ces marquages rendent les rues plus lisibles, ralentissent la circulation et garantissent une plus grande sécurité. Les marquages au sol sont vus sept fois plus que les signalisations verticales.

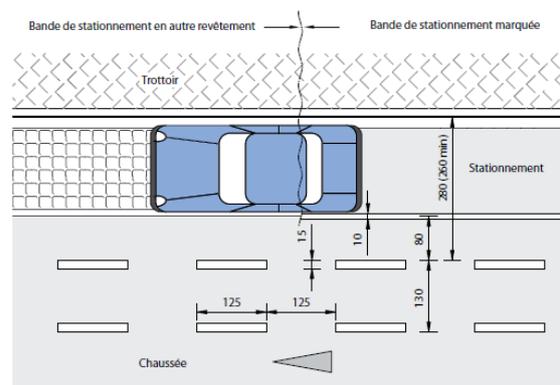
Lorsque la largeur de la route le permet, des pistes cyclables marquées peuvent être aménagées.

Pour les SUL, il est conseillé de marquer uniquement l'entrée et la sortie, si l'espace le permet, et de réserver le marquage continu aux rues très étroites et/ou en pente.

De plus, l'analyse des accidents vélo en Région de Bruxelles-Capitale montrant que l'accident causé par l'automobiliste qui ouvre sa portière sans faire attention au cycliste arrivant de l'arrière est fréquent, il est conseillé d'intégrer un marquage de chevrons en continu dans le sens de la conduite des voitures.

Dans les rues à forte inclinaison, un marquage spécifique peut également rendre le vélo plus agréable, même si aucun problème de fluidité du trafic ou de sécurité ne se présente directement.

Les marquages doivent être lisibles et évidents si l'on souhaite leur respect et leur compréhension par tous les usagers de la route. L'entretien peut également être prévu dans le cadre de ce subside, y compris l'entretien des itinéraires cyclables régionaux (ICR), la priorité étant donnée aux itinéraires ayant été aménagés il y a plus de 10 ans.



Conditions à remplir par la commune

- Les marquages de bandes cyclables suggérées sont éligibles que s'ils sont inclus dans un projet plus global ;
- Seules les voiries faisant partie du réseau vélo Plus ou Confort sont éligibles ;

- Établir un plan des rues susceptibles de faire l'objet de marquages au sol pour les cyclistes en respectant le vade-mecum vélo de la Région ainsi que le BABE ;
- Dans le cas de l'entretien d'un réseau vélo Plus ou Confort, les plans seront mis à jour selon les nouvelles normes (p.e. les doubles chevrons) ;
- Transmettre le plan à la Région pour approbation ;
- Diffuser l'information et la communication relative aux nouveaux marquages. Concrètement, communiquer à ce sujet dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Intervention de la Région

- Financement des marquages effectués conformément au vade-mecum vélo. Sur la base du plan et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

2.3 RÉALISATION DE PISTES CYCLABLES SÉPARÉES

Le cycliste a droit à une place propre pour se déplacer en toute sécurité sur la voie publique. Une piste cyclable séparée renforce le sentiment de sécurité et le confort des cyclistes (inexpérimentés). Les résultats d'une étude, réalisée à Portland, montrent que 7 % seulement de la population sont des cyclistes convaincus et qu'ils sont 60 % intéressés par le vélo, mais ne se sentent pas tout à fait à leur aise quand ils roulent à vélo. La finalité de la politique cyclable consiste à convaincre ces cyclistes dubitatifs de (continuer à) rouler à vélo. Les pistes cyclables séparées sur les axes routiers, d'une part, et les zones résidentielles, les zones de rencontre ou rues cyclables sur les voiries de quartier, d'autre part, représentent l'aménagement le plus confortable pour les cyclistes.

Pour choisir le bon aménagement cyclable au bon endroit, la qualification de la voirie dans le réseau auto et dans le réseau vélo sont déterminants. Au-delà des volumes de trafic, c'est surtout la vitesse du trafic motorisé qui définit si l'aménagement cyclable sera réalisé séparément, de manière physique, visuelle, ou en mixité.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Établir un plan des rues susceptibles de faire l'objet de l'aménagement d'une piste cyclable séparée en respectant le vade-mecum vélo de la Région ainsi que le BABE ;
- Les rues candidates devront avoir un potentiel cyclable important (démontrer l'attrait, le potentiel, le réel besoin). Un argumentaire et des comptages cyclistes devront figurer dans la demande. L'argumentaire se base sur les cartes de la Spécialisation Multimodale des voiries et/ou sur tout autre document de planification, à l'échelle communale par exemple (ICC,...) Toute exception doit être justifiée ;
- Soumettre le plan à la Région, celui-ci doit être précis (et coté) permettant d'identifier la nature des interventions et les revêtements choisis ;
- L'aménagement de la piste cyclable séparée ne peut se faire au détriment de l'espace dédié aux piétons ;

- Diffuser l'information et la communication relative à cette réglementation. Concrètement, communiquer les pistes cyclables séparées dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux,... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité ;
- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande.

Intervention de la Région

- Dans le cadre de l'aménagement des pistes cyclables séparées, et après accord de la Région sur le choix des voiries, financement de l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées. Sur la base du plan et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

3. Infrastructure piétons

3.1 MISE EN ŒUVRE DU PAVE



La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées vise à donner aux personnes en situation de handicap les mêmes chances qu'aux autres de participer pleinement à tous les aspects de la vie publique. En la ratifiant, la Région de Bruxelles-Capitale s'est engagée à prendre des mesures pour supprimer les obstacles et barrières à l'accessibilité de l'espace public, laquelle constitue un prérequis indispensable pour permettre aux citoyens en situation de handicap de pouvoir participer, en

vertu du principe d'égalité des chances, à la vie économique, sociale, culturelle et récréative. Les communes ont en la matière un grand rôle à jouer en s'assurant que les entretiens et nouveaux aménagements prévus sur leur territoire permettent à tous leurs usagers de se déplacer sans contrainte et en toute sécurité dans l'espace public.

Le Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE) permet de définir un réseau piéton dans chaque commune réparti sur 3 niveaux (itinéraires principaux, itinéraires de liaison et maillage de base) ainsi que de diagnostiquer l'ensemble des non-conformités sur les espaces piétons (trottoirs, places, traversées piétonnes,...) par rapport aux règles en vigueur dans le RRU et le Cahier de l'accessibilité piétonne.

Il est donc plus aisé pour la commune de définir des priorités et de mettre en œuvre certaines recommandations du PAVE afin d'améliorer l'accessibilité de la voirie et d'ainsi faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (personnes handicapées, parents avec poussette, livreurs,...).

Toutes les non-conformités identifiées dans le PAVE peuvent être prises en charge dans le cadre de cette subvention, à savoir :

- contraster les potelets, poteaux, abribus,... ;
- au droit de traversées piétonnes existantes, créer les inflexions permettant d'abaisser les bordures au niveau de la chaussée (bordures niveau 0) et ajouter les dispositifs podotactiles habituels (dalles de vigilance et dalles de guidage) ;
- créer de nouvelles traversées piétonnes équipées des dispositifs de dalles à protubérance et de guidage. En la matière, les principes de sécurité routière doivent être respectés (retrait des 5m, création d'oreilles de trottoir,..) ;
- modifier des hauteurs d'équipement (remplacer les potelets avec hauteur inférieure à 100 cm ; cf. les boules rondes au sol,..) ;
- déplacer des obstacles (poteaux, potelets,..) afin de disposer de largeurs de passage réglementaires ou de dégager la ligne guide naturelle des personnes déficientes visuelles ;
- équiper les escaliers de mains courantes et/ou placer des dalles à protubérances en haut et en bas de ceux-ci ;
- faciliter le cheminement des personnes déficientes visuelles en ajoutant des dalles de guidage artificielles là où cela s'avère nécessaire ;
- améliorer la qualité des places de stationnement pour personnes handicapées (largeur, longueur, marquage,...) et/ou leur accès vers le trottoir, ou en créer de nouvelles ;
- améliorer la qualité du revêtement de sol (via entretien ou réaménagement) des trottoirs ou des traversées piétonnes ;
- réduire le dévers des trottoirs à maximum 2% ;
- élargir les trottoirs lorsque les largeurs de cheminement sont insuffisantes ;
- remplacer les grilles afin d'assurer des vides d'au maximum 2 cm de large ou de diamètre.

Tous les projets doivent être pensés sous l'angle des prescrits du Plan Régional de Mobilité Good Move et apporter un réel confort supplémentaire aux modes actifs.

Toutes les interventions doivent être réalisées en respectant les règles issues du RRU et du Cahier de l'accessibilité piétonne. Elles doivent également respecter les principes de sécurité routière repris dans le plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la RBC. Enfin, si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Tout projet visant à la mise en conformité du PAVE devra respecter a minima : le Plan Régional de Mobilité « Good Move », le RRU, la charte des revêtements piétons, le BABE et les divers Vademecum édités par la Région.
- Intervenir sur les réseaux piéton Plus ou Confort ou sur une des magistrales piétonnes identifiée par le Plan Régional de Mobilité « Good Move ».
- Intervenir en priorité sur les itinéraires piétons principaux ou de liaison. Une intervention sur le maillage de base n'est envisagée que si la commune décide de résoudre une non-conformité

bien définie sur l'ensemble de ses voiries (ex : contraster l'ensemble de ses potelets sur les trois types d'itinéraire piéton) ;

- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande ;
- Informer prioritairement les conseils actifs au sein de la commune (seniors, personnes handicapées,..) ;
- Diffuser l'information et la communication relatives aux actions envisagées dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux ... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Pour chaque projet, sont à fournir

- Des plans de localisation et un reportage photographique de la situation ;
- Des plans précis (et cotés) d'aménagement permettant d'identifier la nature des interventions et les revêtements choisis ;
- Une description du projet, ses objectifs, ainsi que le budget estimatif de l'intervention (TVAC) ;
- Pour les subventions dont le montant estimé dépasse 30.000€ TVAC, la prise en compte de la dimension « égalité des chances » au travers du (des) projet(s) à subsidier. Pour ce faire, il convient de tenir compte de l'impact du (des) projet(s) par rapport aux 5 critères suivants : le genre, le handicap, l'ethnicité, l'orientation sexuelle/l'identité/l'expression de genre, l'origine et la situation sociale. Tout renseignement sur ces questions est à obtenir auprès de Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/FAQ/>)

Intervention de la Région

- Financement des actions de mise en accessibilité effectuées conformément au RRU et au Cahier de l'accessibilité piétonne (à la fois l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées). Sur la base des actions et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

3.2. ABORDS D'ARRÊTS

Afin de rationaliser la mise en accessibilité du réseau piéton, nous souhaitons dorénavant prioriser l'octroi des subventions PAVE pour des interventions prévues aux abords d'arrêts de transports en commun. L'on sait, en effet, combien l'interface mode piéton/transport en commun est importante. En effet, une majorité de piétons sont, aussi, des usagers des transports en commun et, inversement, l'ensemble des usagers des transports en commun se déplacent à pied à un moment ou un autre. Prioriser les abords d'arrêts permet également de renforcer le Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB et prolonge, plus précisément, l'engagement de la Région de rendre accessibles chaque année entre 60 et 70 arrêts de surface.

La définition retenue de l'abord d'arrêt est la suivante : les trottoirs menant à l'arrêt depuis les carrefours situés en amont et en aval de celui-ci, ces carrefours y compris. Les trottoirs situés en face peuvent également être repris dans la demande de subvention.

Voici une illustration d'un abord d'arrêt :



Nous considérerons de façon prioritaire les abords des arrêts suivants :

- Les arrêts de la STIB repris dans la liste ci-jointe. Ceux-ci correspondent aux arrêts qui ont fait l'objet d'un réaménagement récent (2018-21), desquels ont été retranchés quelques cas particuliers : arrêts mis en accessibilité se trouvant dans le périmètre d'intervention de projets de réaménagement régionaux qui devraient avoir lieu à court et moyen termes, arrêts isolés sur voiries régionales. Cette liste d'arrêts est également consultable sur Mobigis sous le titre « Abords arrêts sub PAVE » dans l'onglet Piétons ;
- Les arrêts De Lijn ou TEC, dans le cas où ils ne sont pas mixtes avec la STIB ;

Une commune peut également introduire une demande de subside pour une autre zone d'abord d'arrêt non repris dans la liste s'il s'agit d'anticiper un réaménagement à court terme de l'arrêt lui-même ou si l'arrêt répond aux normes de l'accessibilité suite à un réaménagement effectué avant 2018.

Bruxelles Mobilité peut mettre à disposition des Communes qui le souhaitent un accompagnement par un bureau d'études spécialisé, pour les assister dans le montage du projet ou de la demande de subside.

Cependant, toutes les demandes visant à améliorer la mise en accessibilité du réseau piéton peuvent être prises en compte.

Toutes les non-conformités identifiées dans le PAVE peuvent être prises en charge dans le cadre de cette subvention, à savoir :

- contraster les potelets, poteaux, abribus,... ;
- au droit de traversées piétonnes existantes, créer les inflexions permettant d'abaisser les bordures au niveau de la chaussée (bordures niveau 0) et ajouter les dispositifs podotactiles habituels (dalles de vigilance et dalles de guidage) ;

- créer de nouvelles traversées piétonnes équipées des dispositifs de dalles à protubérance et de guidage. En la matière, les principes de sécurité routière doivent être respectés (retrait des 5m, création d'oreilles de trottoir,..) ;
- modifier des hauteurs d'équipement (remplacer les potelets avec hauteur inférieure à 100 cm ; cf. les boules rondes au sol,..) ;
- déplacer des obstacles (poteaux, potelets,..) afin de disposer de largeurs de passage règlementaires ou de dégager la ligne guide naturelle des personnes déficientes visuelles ;
- équiper les escaliers de mains courantes et/ou placer des dalles à protubérances en haut et en bas de ceux-ci ;
- faciliter le cheminement des personnes déficientes visuelles en ajoutant des dalles de guidage artificielles là où cela s'avère nécessaire ;
- améliorer la qualité des places de stationnement pour personnes handicapées (largeur, longueur, marquage,..) et/ou leur accès vers le trottoir, ou en créer de nouvelles ;
- améliorer la qualité du revêtement de sol (via entretien ou réaménagement) des trottoirs ou des traversées piétonnes ;
- réduire le dévers des trottoirs à maximum 2% ;
- élargir les trottoirs lorsque les largeurs de cheminement sont insuffisantes ;
- remplacer les grilles afin d'assurer des vides d'au maximum 2 cm de large ou de diamètre.

Tous les projets doivent être pensés sous l'angle des prescrits du Plan Régional de Mobilité Good Move et apporter un réel confort supplémentaire aux modes actifs.

Toutes les interventions doivent être réalisées en respectant les règles issues du RRU et du Cahier de l'accessibilité piétonne. Elles doivent également respecter les principes de sécurité routière repris dans le plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la RBC. Enfin, si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Tous projet visant à la mise en conformité du PAVE devra respecter a minima : le Plan Régional de Mobilité « Good Move », le RRU, la charte des revêtements piétons, le BABE et les divers Vademecum édités par la Région.
- Intervenir sur les réseaux piéton Plus ou Confort ou sur une des magistrale piétonne identifiée par le Plan Régional de Mobilité « Good Move ».
- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande
- Diffuser l'information et la communication relatives aux actions envisagées dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux ... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Pour chaque projet, sont à fournir :

- Des plans de localisation et un reportage photographique de la situation existante;

- Des plans précis (et cotés) d'aménagement permettant d'identifier la nature des interventions et les revêtements choisis ;
- Une description du projet, ses objectifs, ainsi que le budget estimatif de l'intervention (TVAC) et détaillé poste par poste;
- Pour les subventions dont le montant estimé dépasse 30.000€ TVAC, la prise en compte de la dimension « égalité des chances » au travers du (des) projet(s) à subsidier. Pour ce faire, il convient de tenir compte de l'impact du (des) projet(s) par rapport aux 5 critères suivants : le genre, le handicap, l'ethnicité, l'orientation sexuelle/l'identité/l'expression de genre, l'origine et la situation sociale. Tout renseignement sur ces questions est à obtenir auprès de Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/FAQ/>)

Intervention de la Région

- Financement des actions de mise en accessibilité effectuées conformément aux divers règlements identifiés dans les conditions (à la fois l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées). Sur la base des actions et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

3.3. MISE EN ŒUVRE DES VOIES LENTES/VENELLES/RACCOURCIS PIÉTONS.

Marcher c'est aller plus loin – et plus vite. À Bruxelles, les piétons profitent de 600 km de sentiers, chemins et raccourcis qui ne sont pas accessibles aux voitures. On pourrait dire des itinéraires piétons de luxe. En effet, les sentiers, venelles et raccourcis piétons présentent de nombreux atouts. Ils permettent de se balader en toute sécurité et de manière confortable, loin du bruit et de la pollution du trafic routier.

Toutes les non-conformités identifiées dans le PAVE peuvent être prises en charge dans le cadre de cette subvention, à savoir :

- contraster les potelets, poteaux, ... ;
- au droit de traversées piétonnes existantes, créer les inflexions permettant d'abaisser les bordures au niveau de la chaussée (bordures niveau 0) et ajouter les dispositifs podotactiles habituels (dalles de vigilance et dalles de guidage) ;
- modifier des hauteurs d'équipement (remplacer les potelets avec hauteur inférieure à 100 cm ; cf. les boules rondes au sol,..) ;
- déplacer des obstacles (poteaux, potelets,..) afin de disposer de largeurs de passage règlementaires ou de dégager la ligne guide naturelle des personnes déficientes visuelles ;
- équiper les escaliers de mains courantes et/ou placer des dalles à protubérances en haut et en bas de ceux-ci ;
- faciliter le cheminement des personnes déficientes visuelles en ajoutant des dalles de guidage artificielles là où cela s'avère nécessaire ;
- améliorer la qualité du revêtement de sol (via entretien ou réaménagement) des trottoirs ou des traversées piétonnes ;

- réduire le dévers des cheminements à maximum 2% ;
- élargir les cheminements lorsque les largeurs de cheminement sont insuffisantes ;
- remplacer les grilles afin d'assurer des vides d'au maximum 2 cm de large ou de diamètre.

Tous les projets doivent être pensés sous l'angle des prescrits du Plan Régional de Mobilité Good Move et apporter un réel confort supplémentaire aux modes actifs.

Toutes les interventions doivent être réalisées en respectant les règles issues du RRU et du Cahier de l'accessibilité piétonne. Enfin, si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Tout projet devra respecter a minima : le Plan Régional de Mobilité « Good Move », le RRU, la charte des revêtements piétons, le BABE et les divers Vademecum édités par la Région.
- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande
- Informer prioritairement les conseils actifs au sein de la commune (seniors, personnes handicapées,..) ;
- Diffuser l'information et la communication relatives aux actions envisagées dans le bulletin d'information communal, sur le site internet communal, dans les médias locaux ... Mentionner que cela a été réalisé avec le soutien de Bruxelles Mobilité.

Pour chaque projet, sont à fournir

- Des plans de localisation et un reportage photographique de la situation ;
- Des plans précis (et cotés) d'aménagement permettant d'identifier la nature des interventions et les revêtements choisis ;
- Une description du projet, ses objectifs, ainsi que le budget estimatif de l'intervention (TVAC) ;
- Pour les subventions dont le montant estimé dépasse 30.000€ TVAC, la prise en compte de la dimension « égalité des chances » au travers du (des) projet(s) à subsidier. Pour ce faire, il convient de tenir compte de l'impact du (des) projet(s) par rapport aux 5 critères suivants : le genre, le handicap, l'ethnicité, l'orientation sexuelle/l'identité/l'expression de genre, l'origine et la situation sociale. Tout renseignement sur ces questions est à obtenir auprès de Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/FAQ/>)

Intervention de la Région

- Financement des actions de mise en accessibilité effectuées conformément au RRU et au Cahier de l'accessibilité piétonne (à la fois l'achat de matériel et les frais d'aménagement et de pose en lien avec les actions menées). Sur la base des actions et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

4. Résilience de l'espace public

Un accès à la nature pour tous les Bruxellois... Nos espaces publics représentent un potentiel énorme non seulement pour améliorer la qualité de vie en ville, mais également pour renforcer la résilience de la ville : lutte contre les sécheresses et canicules, contre les orages violents et les inondations, contre la perte de la biodiversité et l'appauvrissement de nos sols...



Pour faire face à ceci, et pour améliorer l'accès des Bruxellois à la nature, la Région et les communes peuvent ensemble mettre en place une stratégie de résilience en implémentant des « nature based solutions », des solutions fondées sur la nature, qui rencontrent les objectifs de plusieurs plans régionaux (plan nature, plan de gestion de l'eau, plan air-climat-énergie...). L'efficacité des nature based solutions est envisagée notamment dans le cadre de la lutte contre les îlots de chaleur urbains, et tient à une diminution de la température de l'air (évaporation et évapotranspiration), mais surtout à la création d'ombre (interception du rayonnement). L'ombrage des arbres constitue la façon la plus importante et la plus efficace pour atteindre cet effet. Le mieux est de combiner l'implantation d'arbres ou arbustes avec d'autres mesures de végétalisation (dispositifs végétalisés, toitures vertes...) et d'y ajouter tant que possible la présence d'eau (maillage bleu, jeux d'eau...).

La Région promeut donc une végétalisation de l'espace public c'est-à-dire une augmentation importante et durable des surfaces plantées. Une attention particulière devrait également être portée à une gestion intégrée des eaux pluviales (GiEP).

Les projets soutenus consistent en :

- Une transformation de surfaces minéralisées en zones plantées pour renforcer et connecter le maillage vert, lutter contre les îlots de chaleur et favoriser l'infiltration des eaux de pluie
 - enlèvement des pavés et zones en dolomie ;
 - agrandissement des fosses d'arbres ;
 - enlèvement d'asphalte de places de stationnement ;
 - mise en œuvre d'une gestion intégrée des eaux pluviales : noues, bassins infiltrants, jardins de pluie ;
 - aménagement de « rues parks », « pocket parks », « parklets », « jardinettes », façades végétales, petites implantations florales ...
- Une transformation de zones actuellement gérées de façon « classique » (jardiné, horticole, ...) en zones en gestion écologique pour renforcer et connecter le réseau écologique ; la gestion écologique consiste en un entretien différencié en vue d'objectifs écologiques, par exemple via la

fauche tardive (prairies semées ou spontanées), le maintien de haies (semi-) libres non taillées, le maintien de bois mort, la gestion naturelle et sans pesticides des ravageurs des plantes, la diversification des essences, etc ;

- Une amélioration des conditions de croissance des arbres et de zones plantées (agrandissement des fosses d'arbres, suppression des obstacles à l'infiltration des eaux pluviales, paillage et plantes couvre-sol, remplacement des terres pauvres et tassées à l'aide d'un camion aspirateur de terres de manière à préserver les racines...);
- Un choix de plantes prenant en compte la biodiversité (diversification des milieux, indigénat, espèces nectarifères, étalement des floraisons, abandon des plantes annuelles et bisannuelles horticoles, etc) et la diversification des strates ;
- Une suppression ou une réduction des obstacles aux déplacements des animaux (crapauds, passages à faune, éco-tunnels, ponts de corde à écureuils, etc)
- Une amélioration de la convivialité de l'espace vert (plus-value sociale liée aux espaces verts : espaces de rencontres, bancs...).

Les projets communaux intégrant les dimensions de développement de la nature et de gestion intégrée de l'eau de pluie sont encouragés, dans un but de végétalisation raisonnée de l'ensemble de la Région bruxelloise.

Certaines actions de déminéralisation sont selon la réglementation dispensées de Permis d'urbanisme (voir l'arrêté fixant les travaux dispensés de permis et de sa nouvelle circulaire). Dans ce cas, il reste important d'anticiper d'éventuelles rénovations futures des voiries en question avant de localiser les nouvelles plantations

Les projets ne peuvent se faire au détriment de l'espace réservé aux piétons/vélos et/ou de l'accessibilité et des aspects de sécurité routière. Ils doivent être conformes au RRU et aux vadémécums édités par Bruxelles Mobilité (et plus particulièrement au Cahier de l'accessibilité piétonne).

Pour chaque projet, sont à fournir

- des plans de localisation et un reportage photographique de la situation existante ;
- la localisation du projet dans le réseau écologique bruxellois (voir www.geodata.environnement.brussels);
- des plans précis (et cotés) d'aménagement (avec coupes techniques si d'application) permettant d'identifier la nature des interventions, les plantations et revêtements choisis (si possible, en intégrant un calcul comparatif du CBS+);
- une description du projet, ses objectifs, ainsi que le budget estimatif de l'intervention ;
- un plan de gestion écologique des espaces verts associés à la voirie : délimitation des unités de gestion et du niveau d'entretien, arrosages, taille douce des arbres et haies si besoin, recharge du paillage, remplacement ou pas des plantes mortes en fonction du développement de la végétation...);
- l'implication citoyenne prévue.

Bonnes pratiques encouragées

- Les projets allant dans le sens de la biodiversité, la gestion écologique, la durabilité et prenant en compte la gestion intégrée de l'eau seront favorisés ;
- Les projets intégrant des plantations fruitières (grimpanes, arbres, arbustes), pour autant qu'une analyse de la compatibilité avec la voirie soit proposée ;
- Prise en compte de l'entretien futur des plantations dès la conception du projet, notamment des soins de confortement et parachèvement (tuteurage, arrosage en période de reprise...) et de l'adaptation des essences aux conditions microclimatiques, pédologiques et hydrologiques (en particulier la tolérance à la sécheresse et/ou la tolérance à l'engorgement) ;
- Une attention particulière apportée à la qualité et au volume des terres de plantation ;
- Des projets avec un volet pédagogique.

Conditions obligatoires à remplir par la commune

- Les projets doivent être réalisés en voiries ou associés à la voirie. La désimperméabilisation et la végétalisation de quartiers densément peuplés et très minéralisés, dont ceux situés en zone de carence en espaces verts et/ou en zone d'îlot de chaleur urbain, est un plus ;
- Les projets ne peuvent se faire au détriment de l'espace réservé aux piétons/vélos et/ou de l'accessibilité et des aspects de sécurité routières (notamment de la visibilité mutuelle). Ils doivent être conformes au RRU et aux vadémécums édités par Bruxelles Mobilité (et plus particulièrement au Cahier de l'accessibilité piétonne) ;
- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande ;
- Les projets anticipent les éventuelles rénovations futures de la voirie ;
- Les projets peuvent éventuellement venir renforcer des projets d'autres appels (de Bruxelles Environnement par exemple, dans la thématique Ville-Nature de l'appel Action Climat, laquelle peut notamment financer les études de faisabilité et les phases de co-conception via participation citoyenne, et contribuer aux frais d'investissement dans la phase travaux) si cela apporte une réelle plus-value. Mentionner si c'est le cas ;
- Les espèces végétales sont adaptées aux milieux dans lesquels elles seront implantées et notamment aux conditions hydriques. Pas de plantation d'espèces exotiques envahissantes, les espèces sur la liste de Bruxelles Environnement doivent au minimum représenter 50% des sujets plantés, ou 100% dans les zones centrales et de développement du réseau écologique bruxellois (hors arbres de voiries).

Pour mettre en œuvre ces projets, Bruxelles Environnement met à disposition différents outils.

Intervention de la Région

- Financement de projets locaux d'aménagements verts. Sur base du plan et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

5. Ludicité de l'espace public



Dans l'espace urbain, la dimension ludique est fondamentale. L'augmentation du nombre de jeunes et d'enfants et la pression croissante exercée sur l'espace public rendent indispensable une stratégie concertée en matière d'offre d'accueil des familles. La notion de jeu n'est pas systématiquement liée à la présence d'équipements dédiés. Des solutions créatives et alternatives sont à explorer pour rendre nos espaces publics « jouables » et multiplier les zones de jeu informel.

Les espaces publics doivent pouvoir combiner et alterner les fonctions. Un espace conçu en intégrant la réflexion du maillage jeux ouvre les possibilités d'usage par les enfants et les jeunes au-delà de sa fonction première et stimule les rencontres intergénérationnelles et interculturelles.

Or, le jeu participe directement à la structuration de l'espace enfantin : un banc peut devenir, selon le jeu, des buts de football ou un bateau pris dans la tempête ; un galet, le support du jeu de hockey ou le repas d'une poupée. Ce qui caractérise le jeu traditionnel et ouvert, c'est l'absence d'un espace préalablement organisé. Et c'est le jeu lui-même qui va organiser l'espace.

Les projets soutenus consistent en

- La création de zones formelles de jeu grâce à l'installation d'éléments de jeu sur des espaces publics (places et voiries) aujourd'hui peu utilisés, utilisés pour du stationnement, peu qualitatifs ou en manque de possibilités d'usages ;

- La création de zones informelles de jeu sur des espaces publics (places et voiries) permettant à l'enfant de s'approprier l'espace ludique avec une certaine autonomie .

Les projets ne peuvent se faire au détriment de l'espace réservé aux piétons/vélos et/ou de l'accessibilité et des aspects de sécurité routière. Ils doivent être conformes au RRU et aux vadémécums édités par Bruxelles Mobilité (et plus particulièrement au Cahier de l'accessibilité piétonne).

Pour chaque projet, sont à fournir

- Fournir des plans de localisation et un reportage photographique de la situation existante ;
- La localisation du projet dans la maillage jeu ;
- Fournir des plans précis (et cotés) d'aménagement (avec coupes techniques si d'application) permettant d'identifier la nature des interventions, les installations et revêtements choisis ;
- Décrire projet, son ambition, ses objectifs, ainsi que le budget estimatif de l'intervention ;
- Prévoir une implication citoyenne, avec un public d'enfants ;
- Si le projet est soumis à permis d'urbanisme, celui-ci doit avoir déjà été obtenu au moment de l'introduction de la demande.

Intervention de la Région :

- Financement de projets d'aménagements de zones de jeu formelles et informelles de petite taille. Sur base du plan et du budget proposés par la commune, la Région déterminera les priorités en fonction des budgets disponibles.

Chapitre 2 : SUBVENTIONS « D'INVESTISSEMENT POUR L'AMELIORATION DE LA SECURITE ROUTIERE EN VOIRIES COMMUNALES »

1. Fiche 1 : Petits aménagements de sécurisation non soumis à permis d'urbanisme

Cet appel à projet s'inscrit dans le cadre du plan d'actions de sécurité routière 2021-2030 qui s'inscrit dans l'objectif d'atteindre zéro tué et blessé grave à l'horizon 2030. 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 mettre en œuvre les actions regroupées dans le programme Safe Street, pour la sécurisation des **voiries communales**.

L'appel traite 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 au sein de la Ville 30, la gestion des risques liés au maintien de certaines voiries à 50 km/h, la sécurisation des abords d'écoles, la sécurisation des traversées piétonnes, cyclistes et carrefours et la résolution des zones à concentration d'accidents communales (zaca).

Les travaux d'entretien seuls, qui ne s'inscrivent pas dans un projet visant à répondre aux enjeux précités n'entrent pas dans le cadre de cet appel (ex. réparation de nids de poules en chaussée).

Conditions à remplir par la commune

Le(s) projet(s) constituant le dossier déposé par la commune peu(ven)t répondre à chacun des enjeux précités (et décrits ci-après), isolément ou en combinaison.

Concernant l'enjeu « vitesse », l'appel vise la mise en œuvre d'infrastructures (y compris la signalisation et le marquage) et de matériel de contrôle, préventif et répressif, dont l'objectif est d'inciter à pratiquer des vitesses de circulation modérées et adaptées aux circonstances, le 30km/h en général, et au sein des mailles prévues par le plan Good Move en particulier. Cela peut comprendre, par ex. :

- la réalisation de dispositifs ralentisseurs (plateaux, coussins, chicanes, etc.) ainsi que les éventuels aménagements nécessaires à leur bonne mise en œuvre. Sont notamment visés les encadrements de coussins visant à limiter les risques de collisions cyclistes liées à l'ouverture de portières ;
- la fourniture et la pose sur voiries communales **de matériel de contrôle préventif** destiné au soutien à la mise à 30km/h, et l'ancrage de celui-ci sans entrave au cheminement des piétons (cf. Cahier de l'accessibilité), à la visibilité entre usagers ou sur une autre signalisation. Ce

matériel de contrôle préventif peut être acheté via la centrale de marché de Bruxelles Mobilité, à condition que la commune y ait souscrit ;

- la fourniture et la pose sur voiries communales uniquement **de poteaux pouvant accueillir une caméra** pour la réalisation de contrôle des vitesses, que seules les communes ayant adhéré à la centrale de marché de BM peuvent acquérir. La mise en place du dispositif se fera sans aucune forme d'entrave ni au cheminement des piétons (cf. Cahier de l'accessibilité), ni à la visibilité entre usagers ou à une autre signalisation.
 - L'homologation du site, l'entretien et les remises en état régulières du site de contrôle ne sont pas subsidiables et sont donc à charge de la commune.
 - La concertation et la rédaction du protocole réglementaire entre tous les partenaires sont à charge du gestionnaire de voirie.
- la fourniture des **caméras de contrôle de vitesse** que les communes ayant adhéré à la centrale de marché de BM peuvent y acquérir. Seules ces caméras pourront faire l'objet de subsides. Ceci assurera que l'ensemble des caméras restent compatibles pour les points de contrôle. Toute demande de matériel de contrôle répressif, pour être recevable, sera conditionnée à :
 - l'avis favorable de la zone de Police concernée ;
 - l'objectivation des données de vitesse et la démonstration du recours antérieur à des contrôles mobiles ou semi-fixes ;
 - ainsi qu'à l'explication quant à l'impossibilité de mise en œuvre de mesures infrastructurelles en place, qui cadreraient plus largement avec le subside.

A noter encore que :

- La procédure de concertation avec les partenaires impliqués (Zones de police, parquet) et la rédaction et le suivi du protocole d'accord nécessaire sont à charge de la commune ;
- L'entretien, les réparations et les vérifications périodiques sont à charge de la commune ;
- Puisqu'il s'agit de caméras répressives, leur utilisation est du ressort de la police ;
- Tout autre frais que la fourniture, notamment l'entretien, les réparations et les vérifications périodiques ne sont pas subsidiables et sont donc à charge de la commune.

Pour tout ce qui concerne le matériel de contrôle préventif, les poteaux pouvant accueillir une caméra et les caméras de contrôles de vitesse, la commune s'engage également à fournir à Bruxelles Mobilité la localisation précise de ces radars pour cartographie et de partager les données de vitesses collectées par ces-derniers.

Concernant les enjeux « abords d'écoles » et « traversées piétonnes/cyclables », l'appel entend globalement les mesures de protection des usagers vulnérables, piétons, cyclistes et utilisateurs de steps en particulier, à apporter à l'infrastructure en vue d'assurer :

- la bonne visibilité réciproque entre usagers dans les carrefours et aux passages piétons en particulier ;
- le renforcement de l'éclairage public aux passages pour piétons et aux carrefours ;

- la renforcement de la lisibilité et la sécurisation des abords d'écoles ;
- la limitation des conflits dans les carrefours gérés par feux ;
- la praticabilité et l'accessibilité des cheminements (piétons et cyclistes), la mise en œuvre de guidages et cheminements adéquats pour les personnes à mobilité réduite, le remplacement de potelets non conformes, etc. ;
- la sécurisation des passages piétons par la mise en conformité la plus exhaustive de l'infrastructure (combinant, le cas échéant, avancées et oreilles de trottoirs, recul des zones de stationnement, mise en accessibilité, placement d'arceaux vélo, etc.) ;
- la maîtrise des vitesses à l'approche ou à hauteur des traversées piétonnes (et/ou cyclables), notamment aux abords d'écoles, dans le cadre global d'une gestion des risques liés au maintien de certaines voiries à 50 km/h, etc. ;
- le placement des panneaux de tout droit et tourne à droite libre aux feux pour cyclistes (panneau B22 et B23).

Concernant l'enjeu « zaca », l'appel entend toute mesure de sécurisation de ladite zone identifiée

- sur Mobigis – onglet « sécurité » (<https://data-mobility.brussels/mobigis/>) dans le cadre de l'étude régionale, et destinée à apporter la sécurité à l'ensemble des usagers

Quel que soit le type de projet, et l'enjeu (ou les enjeux) au(x)quel(s) il(s) se rapporte(nt), le projet devra obligatoirement rencontrer la législation et le prescrit régional en vigueur (RRU, Code de la route, Code du gestionnaire de voirie, vade-mecum régionaux dont le Cahier de l'accessibilité piétonne).

Pour chaque projet, sont à fournir :

- Des plans de localisation et un reportage photographique de la situation existante¹ ;
- Des plans précis (**et cotés**) d'aménagement permettant d'identifier la nature des interventions et les revêtements choisis ;
- Une description du projet (localisation précise, nature du projet, objectifs poursuivis, et budget estimatif global (TVAC)², et détaillé poste par poste) ;
- Les accords/avis éventuels des acteurs concernés dans le cas :
 - De projet à cheval sur 2 (ou plus) communes : l'accord de la (des) commune(s) concernée(s) ;
 - De projet impactant la circulation du transport en commun : l'avis de la STIB et/ou des autres opérateurs concernés ;
 - De projet à cheval sur voirie régionale et voirie communale : l'accord du gestionnaire de voirie. Concernant ce cas de figure précis, la cellule sécurité routière se charge de

¹ A noter que dans le cadre du suivi administratif et budgétaire d'un subside alloué, il sera demandé la mise à disposition d'un reportage photographique en fin de chantier, ceci pour permettre à Bruxelles Mobilité de s'assurer de la conformité du projet aux plans proposés et libérer alors la deuxième tranche budgétaire.

² A reprendre également dans le formulaire.

présenter les projets concernés, au sein de la réunion mensuelle des directeurs de Bruxelles Mobilité ;

- Le cas échéant, l'ensemble des conditions nécessaires dans le cadre de demande de matériel de contrôle répressif et reprises sous l'enjeu « vitesse » ;
- Pour les subventions dont le montant estimé dépasse 30.000€ TVAC, la prise en compte de la dimension « égalité des chances » au travers du (des) projet(s) à subsidier. Pour ce faire, il convient de tenir compte de l'impact du (des) projet(s) par rapport aux 5 critères suivants : le genre, le handicap, l'ethnicité, l'orientation sexuelle/l'identité/l'expression de genre, l'origine et la situation sociale. Tout renseignement sur ces questions est à obtenir auprès de Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/FAQ/>).

L'analyse des dossiers sera soumise à l'expertise de Bruxelles Mobilité, cellule sécurité routière, et se fera sur base des critères suivants:

- La complétude du dossier et son introduction dans les délais prévus ;
- L'ampleur et la nature du (des) projet(s), excluant toute procédure de permis d'urbanisme (motif de non-recevabilité) ;
- La qualité du (des) projet(s), en lien avec :
 - Les objectifs de sécurité routière poursuivis, en référence au Plan d'actions de Sécurité routière 2021-2030 pour la Région de Bruxelles-Capitale et en référence à Good Move;
 - La conformité des aménagements proposés à la législation et au prescrit régional en vigueur (RRU, code de la route et les différents vade-mecum régionaux) (motif de non-recevabilité dès lors que la non-conformité ne peut être résolue dans le cadre précis de cette demande).

La personne de contact et le numéro de compte à mentionner dans les documents administratifs en cas d'attribution du subside seront également renseignés dans le dossier³.

Intervention de la Région

- Dans le cadre du présent appel à projets, la Région financera à 100% la mise en œuvre du projet (fourniture et pose⁴) ;
- En fonction des critères précités, du budget disponible pour l'appel, du nombre de projets recevables introduits, et de l'ampleur budgétaire de ceux-ci, la Région statuera éventuellement sur les projets qu'elle juge les plus qualitatifs ;
- La Région met à disposition son expertise « sécurité routière » préalablement à l'introduction du (des) dossier(s). Toute sollicitation préalable de cette expertise est à formuler via l'adresse Infra_SR@sprb.brussels;
- Dans le cadre d'une politique globale de sécurité routière, il est tout à fait concevable qu'une commune introduise pour une même (ou un même ensemble d'école(s)) un dossier « petits aménagements de sécurisation non soumis à permis d'urbanisme » et un dossier « rue scolaire » (comme décrit à la Fiche 2). Ceci doit cependant faire l'objet de dossiers distincts.

³ A reprendre également dans le formulaire.

⁴ « fourniture et pose » entend tous les travaux nécessaires à la bonne exécution du chantier, dans le cadre très précis de l'appel.

2. Fiche 2 : Rues et quartiers scolaires (mesures infrastructurelles)

En plus d'encourager à la sécurisation d'abords d'écoles par la réalisation de petits aménagements (cf. fiche 1), la Région veut soutenir également la matérialisation durable des rues scolaires et quartiers scolaires.

Un quartier scolaire fait référence à un plan de circulation mis en place pour réduire le transit aux abords des écoles, et donc sur plusieurs rues.

En effet, la Région considère que la réalisation de rues scolaires et de quartiers scolaires peut contribuer à une réduction de la pression automobile aux abords des écoles et, de cette manière, à une réduction des situations conflictuelles entre les véhicules et les usagers vulnérables. Ces actions sont couvertes par l'action 20 du PASR régional, qui comprend l'objectif d'inscrire les écoles au cœur du quartier.

Une rue scolaire est une rue située à l'entrée d'une école, qui, aux heures d'entrée et/ou de sortie des élèves, est fermée temporairement à la circulation des véhicules motorisés. A ces heures, la rue est accessible uniquement aux piétons, cyclistes et conducteurs de speedpedelecs. Aucun autre conducteur n'est autorisé à y accéder. Sauf disposition contraire, il est toutefois permis de quitter la rue en véhicule motorisé, mais à la vitesse du pas et en cédant le passage aux piétons et aux cyclistes.



Illustration d'une rue scolaire en test – dispositif non recevable dans le cadre de ce subsid

Une exception à cette restriction d'accès est bien sûr prévue pour les véhicules prioritaires dans l'urgence de leur mission et pour les éventuels véhicules disposant d'une dérogation.

Un quartier scolaire se conçoit à l'échelle de plusieurs rues et prévoit de limiter l'accès soit à certains usagers (riverains, ...), soit fixe une limitation dans le temps, soit encore, prévoit les 2 possibilités. Ce concept permet de mettre la fonction scolaire au centre de la vie du quartier (PASR action 20).

Conditions à remplir par la commune, pour chaque projet de rue scolaire/quartier scolaire

S'agissant d'un subsid d'investissement, le(s) projet(s) déposé(s) par la commune ne peu(ven)t prendre que la forme de dispositifs de fermeture ancrés dans le sol, complétés, le cas échéant, d'une signalisation (voire de marquages) règlementaire, de marquages indicatifs ou de sensibilisation. En ce

sens, il est indispensable d'en avoir bien réfléchi la localisation. Une phase de test et d'évaluation, préalable à l'introduction de la demande, est donc nécessaire.

En particulier, il s'agira d'avoir, à l'occasion de ce test, procédé à :

- L'évaluation quant à la bonne étendue de la rue scolaire/quartier scolaire, quant aux heures éventuelles de fermeture au trafic et quant aux principes/mécanismes de gestion du dispositif au niveau des ouvertures et fermetures de la rue ou de quartier ;
- L'évaluation en termes d'impacts éventuels sur la mobilité, l'accessibilité et la sécurité routière ;
- Le cas échéant, aux ajustements nécessaires afin de résoudre d'éventuels impacts négatifs ;
- Et d'avoir repris les résultats de ces évaluations dans un rapport.

Pour chaque projet, sont à fournir

- Des plans de localisation et un reportage photographique de la situation existante⁵ ;
- Le rapport d'évaluation précité ;
- Un descriptif des dispositifs choisis et leur mode d'ancrage ou de fonctionnement ;
- Un plan de localisation ainsi qu'un plan d'implantation précis (et coté) des dispositifs proposés. Le placement de ceux-ci doit être conforme au RRU et Cahier de l'accessibilité piétonne ;
- Une description du projet (localisation précise, nature du projet, objectifs poursuivis, et budget estimatif global (TVAC)⁶, et détaillé poste par poste ;
- Les accords/avis éventuels des acteurs concernés dans le cas :
 - De projets à cheval sur 2 (ou plus) communes : l'accord de la (des) commune(s) concernée(s) ;
 - De projets impactant la circulation du transport en commun : l'avis de la STIB et/ou des autres opérateurs concernés ;
- Pour les subventions dont le montant estimé dépasse 30.000€ TVAC, la prise en compte de la dimension égalité des chances au travers du (des) projet(s) à subsidier. Pour ce faire, il convient de tenir compte de l'impact du (des) projet(s) par rapport aux 5 critères suivants : le genre, le handicap, l'ethnicité, l'orientation sexuelle/l'identité/l'expression de genre, l'origine et la situation sociale. Tout renseignement sur ces questions est à obtenir auprès de Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/FAQ/>)

L'analyse des projets sera soumise à l'expertise de Bruxelles Mobilité, cellule sécurité routière, et se fera sur base des critères suivants:

- La complétude du dossier et son introduction dans les délais prévus ;
- Les objectifs de sécurité routière poursuivis, en référence au Plan d'actions de Sécurité routière 2011-2020 pour la Région de Bruxelles-Capitale et en référence à Good Move ;

⁵ A noter que dans le cadre du suivi administratif et budgétaire d'un subside alloué, il sera demandé la mise à disposition d'un reportage photographique en fin de chantier, ceci pour permettre à Bruxelles Mobilité de s'assurer de la conformité du projet aux plans proposés et libérer alors la deuxième tranche budgétaire.

⁶ A reprendre également dans le formulaire.

- La conformité des aménagements proposés à la législation et au prescrit régional en vigueur (RRU, code de la route et les différents vade-mecum régionaux) (motif de non-recevabilité dès lors que la non-conformité ne peut être résolue dans le cadre précis de cette demande) ;
- Dans les cas, potentiels, de projets de rues scolaires / quartiers scolaires adjacentes aux voiries régionales, l'impact du projet sur la mobilité et la sécurité routière sera examiné par Bruxelles Mobilité dans le cadre de la procédure de sélection. Bruxelles Mobilité se réserve le droit de ne pas retenir les projets soumis sur la base des résultats de cet examen ;
- L'implication de l'école (ou des écoles) concernée(s) pour les questions de mobilité et son (leur) inscription dans une démarche PDS pourra également, le cas échéant, constituer un critère de sélection lors de l'analyse faite par Bruxelles Mobilité.

La personne de contact et le numéro de compte à mentionner dans les documents administratifs en cas d'attribution du subside seront également renseignés dans le dossier.

Intervention de la Région

- Dans le cadre du présent appel à projets, la Région financera à 100% la fourniture et la pose du mobilier urbain ancré dans le sol et ainsi que les panneaux routiers (et éventuels marquages) ad hoc, les dispositifs visant à limiter ou réguler l'accès dans le temps et selon les usagers ;
- En fonction des critères précités, du budget disponible pour l'appel, du nombre de projets recevables introduits, et de l'ampleur budgétaire de ceux-ci, la Région statuera éventuellement sur les projets qu'elles jugent les plus qualitatifs ;
- La Région met à disposition son expertise « sécurité routière » préalablement à l'introduction du (des) dossier(s). Toute sollicitation préalable de cette expertise est à formuler via l'adresse Infra_SR@sprb.brussels;
- Dans le cadre d'une politique globale de sécurité routière, il est tout à fait concevable qu'une commune introduise pour une même (ou un même ensemble d') école(s) un dossier « rue scolaire » et un dossier « petits aménagements de sécurisation non soumis à permis d'urbanisme ». Ceci doit cependant faire l'objet de dossiers distincts.

Chapitre 3 : MISE EN ŒUVRE DE PROJETS « MOBILITE DURABLE »

Cadre général de l'appel

La qualité de vie est au centre des préoccupations des Bruxellois. Les sondages relatifs au Dimanche sans voiture démontrent que ceux-ci apprécient une ville dans laquelle la circulation automobile est apaisée (voire absente) et intégrée à l'espace public. Une intégration harmonieuse des différentes fonctions de l'espace public (fonction de circulation, fonction sociale et de rencontre, etc.) permet aux citoyens de jouir pleinement de la Région, de leur commune, de leur quartier, voire tout simplement de leur rue.

L'axe 2 du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) vise à garantir un cadre de vie agréable, durable et attractif en contribuant au maintien de toutes les catégories de la population en ville, à la durabilité des aménagements et à l'attractivité urbaine. Le mouvement progressif de la mobilité vers les modes actifs représente une avancée importante par rapport à la décennie précédente. Il est également à noter que la croissance démographique globale attendue en Région bruxelloise entraîne une hausse de la demande en déplacements, une densification du tissu urbain et une perte potentielle des lieux de ressourcement, tant dans la sphère publique que privée. L'apport des zones apaisées doit donc être pensé comme une composante de la qualité de vie en ville.

La réduction de la pression automobile, la redéfinition de la place de l'automobile dans la ville de demain et l'amélioration de la qualité des espaces publics sont précisément des objectifs poursuivis par le PRDD et sa déclinaison opérationnelle « mobilité » dans le Plan Régional Mobilité « Good Move ». Afin de répondre à ces enjeux, la vision régionale de la mobilité définie dans Good Move s'inscrit dans les objectifs suivants :

- améliorer sensiblement la qualité de vie dans les quartiers et offrir l'ensemble des services aux citoyens à proximité de leurs lieux de vie dans le cadre d'une ville dense, mixte et multipolaire ;
- créer un espace public de qualité, basé sur le principe de la ville de proximité, privilégiant les cheminements naturels des modes actifs, leur assurant la perméabilité des quartiers, la réduction de l'emprise de la circulation et du stationnement sur l'espace public.

La mobilité est un enjeu de société qui doit se traduire par des politiques et des actions concrètes. Par leurs compétences multiples, leur rôle d'exemple et leur proximité avec le citoyen, les pouvoirs locaux ont un rôle clé en la matière. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, les communes sont les partenaires prioritaires pour la mise en œuvre des politiques de mobilité à l'échelle locale.

L'articulation entre les dynamiques régionale et locale s'exprime pour partie à travers des appels à projet qui proposent aux autorités locales un soutien méthodologique et financier à l'innovation et à la réalisation d'actions concrètes en phase avec les politiques régionales et dont le lieu d'actions se situe au niveau local. Cette articulation vise la complémentarité et la mutualisation plutôt que la concurrence entre niveaux d'actions. En 2024, plusieurs thématiques sont proposées aux pouvoirs locaux, visant la mise en place de projets de dimensions très variées, allant d'actions de sensibilisation ou de projets participatifs à des tests de réaménagements importants. L'objectif principal poursuivi par la Région est de stimuler l'innovation dans les projets et initiatives proposés et mis en œuvre par les pouvoirs locaux bruxellois.

1. OBJECTIFS DE L'APPEL A PROJETS

Le présent appel est lancé dans le but d'inciter les communes à la mise en œuvre de projets de mobilité fédérateurs en lien direct avec plusieurs priorités régionales ainsi qu'à la mise en valeur de ces projets. L'objectif final d'amélioration de la qualité de vie doit être rendu visible.

Pour 2024, les actions soutenues sont en lien avec les priorités régionales définies notamment dans le Plan Régional de Mobilité « Good Move » :

Mobilité et espace public

- Réappropriation de l'espace public : test d'un réaménagement ou d'une infrastructure dans une zone plus ou moins restreinte et de préférence interdite aux voitures durant une période de minimum une semaine. Occupation temporaire d'un espace dédié aux véhicules motorisés pour une autre affectation.
- Sensibilisation SMOB : organisation lors de la Semaine de la Mobilité (16-22 septembre) d'une activité de sensibilisation à la mobilité durable. Cette activité aura lieu durant les jours de la semaine de la mobilité à l'exception du Dimanche sans voiture.
- Opportunités liés aux changements : les grands chantiers en voirie ou l'arrivée de nouveaux habitants dans une commune peuvent être l'occasion de changer les habitudes de mobilité. Saisissons cette opportunité pour faire tester aux habitants d'autres solutions pour leurs déplacements.

Modes actifs

- Cyclologistique communale : favoriser l'utilisation de vélos-cargos par les communes et les citoyens sur de courtes distances.
- Promotion du vélo et de la marche :
 - o Organisation de journées spécifiques de promotion du vélo pour un public ciblé au sein de la commune.
 - o Organisation d'un Bike Repair Day.
 - o La Région veut continuer à associer les communes aux actions permettant d'encourager les cyclistes à continuer à se déplacer à vélo pendant la période plus sombre de l'année. A cet égard, la Région souhaite mettre en place un moment commun de remerciement/encouragement⁷.
 - o Sensibilisation à la marche : Trop souvent oubliée, la marche est un excellent moyen de se déplacer qu'il faut promouvoir tant pour la mobilité que pour ses aspects bénéfiques sur la santé.

Mobilité scolaire active

La Région souhaite réduire la pression des voitures autour des écoles et encourager les élèves, leurs parents et leurs enseignants à se déplacer activement et durablement. Ceci s'applique également aux

⁷ L'action « Be Bright » a été revue en 2023. L'action 2024 sera déterminée sur base de l'évaluation de celle de 2023.

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.

Projets innovants

La Région offre la possibilité aux communes qui auraient envie de développer une idée innovante d'apporter un soutien pour sa mise en œuvre.

2. CONDITIONS DE PARTICIPATION

- L'appel à projets est accessible à l'ensemble des 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale.
- L'appel ne s'adresse pas directement aux écoles communales, ni aux groupes de citoyens, ni aux entreprises, même si les actions peuvent leurs être destinées.
- Chaque autorité peut déposer plusieurs projets, en lien avec un ou plusieurs objectifs de l'appel.
- **Chaque dossier devra exposer les objectifs de l'autorité communale en matière de mobilité et établir le lien avec le/les projet(s) proposé(s) (voir formulaire général de candidature en annexe à remplir obligatoirement).**
- **Plusieurs autorités locales peuvent déposer un projet commun et/ou des projets connectés. Chaque partenaire déposera pour son compte le dossier de candidature, validé par son autorité compétente, et incluant une ventilation budgétaire pour sa part du budget.**
- Les initiatives proposées doivent se dérouler sur le territoire de la commune ou des communes (en cas de projet commun) soumettant le projet.
- Les projets proposés doivent être approuvés par le Collège des Bourgmestre et Echevins.
- Les projets / événements ne peuvent être récupérés à des fins publicitaires ou commerciales.
- Les gadgets (chasubles, snap wrap, plaquettes, cartes vélo, etc.) et autres supports de communication offerts aux communes par la Région ne pourront en aucun cas être vendus.
- Les communes s'engagent le cas échéant à prendre tous les contacts nécessaires avec leur zone de police, les services d'urgence, les services concernés de Bruxelles Mobilité⁸ et les services de transports publics (STIB⁹/De Lijn/TEC) en vue d'obtenir toutes les autorisations nécessaires ou tout simplement en vue de les informer de l'organisation de l'action et des éventuelles difficultés d'accès à la zone.
- Le projet ne peut concerner uniquement une campagne de communication.
- Les communes et écoles qui communiqueront sur leur initiative devront faire apparaître la mention « avec le soutien de Bruxelles Mobilité ». Un logo spécifique sera mis à disposition pour le faire.

⁸ En particulier si le projet suppose l'occupation d'une voirie régionale.

⁹ Le service compétent à la STIB est le service de perturbations programmées du trafic. Il doit être informé au moins 5 semaines avant l'événement en vue de définir les déviations adéquates.

3. TYPES DE PROJETS

Selon les thématiques et objectifs, les projets attendus pourront porter sur :

- L'organisation d'activités de sensibilisation de la population / du personnel communal ;
- Le test d'aménagements ou d'infrastructures ;
- La formation d'un public ciblé à la pratique du vélo ;
- La sensibilisation et l'encouragement à l'utilisation des modes doux pour les déplacements de courte distance ;
- La sensibilisation et l'encouragement à l'utilisation des modes doux pour les déplacements dans le cadre scolaire ;
- Tout autre projet à caractère innovant qui répond aux objectifs cités au point 1. et qui est en accord avec le Plan Régional Good Move ;
- La mise en valeur d'un projet de mobilité en montrant et en renforçant tous les bénéfices apportés par le projet en termes de qualité de vie, d'apaisement des quartiers, de lien social, de sécurité, de bien-être, etc. (par exemple en aménageant l'espace récupéré, etc.).

4. PRINCIPES DIRECTEURS POUR LA CONCEPTION DES PROJETS

La définition des projets devrait être animée par les principes suivants :

Cohérence

Chaque projet devra être conçu en adéquation avec les objectifs de la commune en matière de mobilité ainsi que de ceux de Good Move afin de favoriser la cohérence entre la vision mobilité communale et régionale et la mise en œuvre sur le terrain.

Inclusion

Les projets viseront tous les publics et tiendront compte des spécificités sociales et multiculturelles de la ville, et surtout des publics fragilisés, les familles, les jeunes, les personnes âgées, les handicapés, les primo-arrivants, ...

Exemplarité

La mise en œuvre des projets devra mener à valoriser l'exemplarité des pouvoirs publics.

Partenariat

Autant que possible, le projet impliquera des acteurs à tous niveaux en travaillant en partenariat au niveau local avec, par exemple, le tissu associatif ou commerçant de la commune.

Participation citoyenne

Autant que possible, le projet devra être conçu et/ou mis en œuvre en développant une participation citoyenne par la mise en place de processus qui valorisent et suscitent les initiatives citoyennes.

Innovation :

Autant que possible, les projets devront stimuler de nouvelles idées, de nouvelles manières de fonctionner, des aménagements novateurs ou encore des tests.

5. PROCEDURE DE SELECTION

- Analyse des projets quant à leur recevabilité (formulaires dûment complétés et signés, qualité d'information suffisante du dossier pour permettre l'analyse sur le fond du projet) ;
- Analyse quant au fond du dossier par rapport aux critères de sélection ;
- Tenue d'un jury pour évaluer et sélectionner les projets.

6. JURY

Le jury est composé:

- D'experts de Bruxelles Mobilité pour chaque thème ;
- D'un membre du cabinet de la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière ;
- De représentants de Brulocalis ;
- D'éventuels experts externes.

7. CRITERES DE SELECTION

- Adéquation du projet avec les objectifs décrits au point 1 et détaillés dans les annexes thématiques ;
- Niveau de respect des principes directeurs énoncés au point 4 ;
- Crédibilité opérationnelle du projet ;
- Ampleur des résultats attendus compte tenu du contexte local.

8. AIDE METHODOLOGIQUE AUX COMMUNES

Bruxelles Mobilité et Brulocalis poursuivent le soutien méthodologique aux communes.

Avant le dépôt du projet

Bruxelles Mobilité et Brulocalis se tiendront à la disposition des communes participantes. Une aide quant à la conception du projet et à la rédaction du dossier de candidature peut être fournie sur demande.

Pendant la réalisation des projets

Des réunions d'échanges thématiques seront organisées au moins une fois par an par thème, afin de mutualiser les expériences issues des projets. La participation à ces réunions est obligatoire pour les porteurs de projets.

Un comité d'accompagnement, composé de représentants de Bruxelles Mobilité et de Brulocalis, se réunira autant de fois que nécessaire à la bonne poursuite des projets, à la demande de l'une des parties.

9. EVALUATION DES PROJETS

Après la réalisation du projet, chaque commune prenant part à l'appel à projets s'engage à compléter le formulaire d'évaluation (en annexe).

La commune s'engage, sous demande de la Région ou de Brulocalis, de présenter son (ses) projet(s) pour faire part de son expérience avec les autres communes, à fortiori s'il s'agit d'un projet innovant.

10. BUDGET ET DEPENSES ELIGIBLES A LA SUBVENTION REGIONALE POUR CET APPEL A PROJETS

L'appel à projets est divisé en cinq volets:

- Volet A: Vivre la ville
- Volet B: Mobilité scolaire active
- Volet C: Projets innovants
- Volet D: Cyclologistique communale
- Volet E: Réappropriation de l'espace

Pour le Volet A -Vivre la ville- les communes disposent d'une **subvention totale maximum de 50.000 euros**¹⁰ à répartir entre les différents projets qu'elles souhaitent présenter en fonction de leurs priorités locales. Elles peuvent présenter plusieurs projets du même type et déterminer l'importance du budget qu'elles souhaitent y consacrer. Une commune peut donc présenter un seul projet d'un montant maximal de 50.000 euros ou plusieurs projets dont la somme ne dépasse pas ce montant. Les projets du volet A auront lieu dans le courant de l'année 2024.

Pour le Volet B - Mobilité scolaire - les communes disposent d'une **subvention totale maximum de 50.000 euros** à répartir entre les différents projets qu'elles souhaitent présenter en fonction de leurs priorités locales. Ces projets auront lieu dans le courant des années scolaires 2023-24 et 2024-25.

¹⁰ les communes qui dépasseraient l'enveloppe pour le Volet A Vivre la ville peuvent introduire leur demande en justifiant la complémentarité et la potentialité de leurs projets. Le jury prendra en compte de tous les projets dans la limite des crédits disponibles.

Pour le Volet C – projets innovants – la subvention accordée pour un projet innovant sera évaluée au cas par cas en fonction des budgets disponibles. Le projet peut s'étendre sur le temps nécessaire pour sa bonne mise en œuvre.

Pour le Volet D – Cyclologistique communale (vélos-cargos) - les communes disposent d'une **subvention totale maximum de 25.000 euros**. Le projet peut s'étendre sur 2 ans.

Pour le Volet E – Réappropriation de l'espace – la subvention accordée pour un projet réappropriation de l'espace sera évaluée au cas par cas en fonction des budgets disponibles. Le projet peut s'étendre sur le temps nécessaire pour sa bonne mise en œuvre.

Les dépenses subventionnées doivent répondre aux conditions suivantes :

- avoir été générées au cours de la période de subvention ;
- avoir été effectivement réglées par le bénéficiaire du subside ;
- avoir été reprises dans la comptabilité et être identifiables et contrôlables.

Les types de dépenses autorisées varient selon les objectifs thématiques. Ils sont précisés dans les chapitres spécifiques.

Les dépenses **inéligibles** pour tous types de projets sont :

- les salaires communaux dont celui du coordinateur de projet ;
- l'achat de nourriture (en général inéligible sauf exception motivée ou pour les projets journées vélos) ;
- les frais déjà couverts par un autre financement ;
- Les tombolas et goodies (en général inéligible sauf exception motivée).

11. PAIEMENT DU SUBSIDE

Le subside sera payé aux communes via un arrêté pour chacun des volets (ministériel ou du Gouvernement, selon le montant). Ces dernières devront fournir à Bruxelles Mobilité les pièces justificatives correspondant aux dépenses engagées pour la réalisation des activités prévues dans le dossier de candidature.

Volet A: Vivre la ville (50.000€)

Bien que le budget maximal soit limité à 50.000€, les communes qui dépasseraient l'enveloppe pour le Volet A Vivre la ville peuvent introduire leur demande en justifiant la complémentarité et la potentialité de leurs projets. Le jury prendra en compte tous les projets dans la limite des crédits disponibles.

A.1. ACTIONS DURANT LA SMOB

Objectifs

La Semaine de la Mobilité (SMOB) et le Dimanche sans voiture représentent une opportunité annuelle importante dans la sensibilisation à la mobilité active, à l'activation de leviers vers des changements de comportements et à la mise en lumière des diverses initiatives communales en la matière. Force est de constater que le Dimanche sans voiture vit par lui-même depuis de nombreuses années alors que lors de la Semaine de la Mobilité (SMOB), les communes peinent à développer des actions concrètes de sensibilisation et d'information. Le souhait de la Région est de mettre cette semaine à profit pour sensibiliser les citoyens à une mobilité plus durable dans leur quotidien (au travail, durant les loisirs, à l'école, sur les trajets vers les activités des enfants, etc.), les pousser à changer leurs habitudes, tester de nouveaux modes de déplacement, mais aussi montrer ce que la commune entreprend dans cette matière, mettre en valeur ou tester de nouveaux aménagements, etc. Cela peut aussi être l'occasion d'initier des concertations avec des habitants pour envisager des solutions à des problèmes de mobilité rencontrés dans certains quartiers (réduction du trafic de transit ou de la charge de trafic, amélioration de la sécurité routière ou du cadre de vie, etc.) mais aussi pour informer les citoyens sur des projets locaux et susciter de nouveaux échanges.

L'objectif du projet *Actions durant la SMOB* est d'utiliser cette semaine pour faire passer un message, offrir des alternatives à la voiture, ceci de préférence de façon créative et innovante. Ces actions devront avoir lieu lors de la SMOB (16-22 septembre 2024) mais pas lors du Dimanche sans voiture. Pour le reste... place aux idées nouvelles !

Critères de sélection du projet

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à divers critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets*, 9. *Evaluation des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes :

- Le projet doit être fédérateur et mobilisateur, et doit répondre à une logique de mobilité durable et de réduction de la pression automobile. Il devra viser un changement réel de comportement vers l'utilisation des modes actifs et durables ;
- Le projet aura lieu lors de la Semaine de la Mobilité 2024 à l'exclusion du Dimanche sans voiture.
- Le caractère créatif et innovant sera fortement apprécié ;
- Les communes sont invitées à impliquer les citoyens et associations locales. Le projet doit mobiliser des acteurs locaux actifs ou non dans la mobilité (associations, écoles, maison de quartier, maison de jeunes, centres culturels, entreprises, groupements divers, commerces artisanaux et locaux,

etc.). A cette fin, la commune est invitée à promouvoir la collaboration entre les différents services communaux et éventuellement régionaux concernés (mobilité, classes moyennes, prévention, culture, etc.).

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Assistance et communication

Les communes retenues pourront utiliser le matériel de communication produit dans le cadre de la Semaine de la Mobilité.

Les projets retenus bénéficieront, en outre, d'un éclairage particulier sur le site de la Semaine de la Mobilité. Les communes fourniront à cet effet, dans le dossier de candidature, un texte d'une quinzaine de lignes résumant leur projet.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune.

Cette subvention vise à couvrir :

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...)
- les prestataires de services externes à la commune (sous-traitants, etc.) intervenant dans l'organisation du projet ;
- sous réserve d'approbation, les frais de nourriture en lien direct avec l'événement (par ex. collation durable lors d'un rallye scolaire) peuvent être pris en charge dans le cadre d'une activité spécifique organisée en collaboration avec les écoles et/ou entreprises sises sur le territoire de la commune ;
- les actions visant à la construction du projet via la participation citoyenne ;
- Des aménagements temporaires.

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Christine Heine
e-mail : chheine@sprb.brussels
tel : 02.204.19.23

Madame Sofie Walschap
e-mail : swalschap@sprb.brussels
tel : 02.204.19.93

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

A.2. PROMOTION DU VELO ET DE LA MARCHÉ

Objectifs

Le travail de sensibilisation à l'usage du vélo et de la marche est primordial pour favoriser le report modal à Bruxelles et répondre aux objectifs de mobilité de la Région préconisés dans Good Move.

La rentrée des classes et la Semaine de la Mobilité, en septembre, sont des moments importants pour rappeler l'utilité du vélo et de la marche. La Région souhaite donner la possibilité aux communes d'organiser à d'autres occasions des **journées de promotion du vélo et de la marche** pour un public ciblé au sein de la commune.

Promotion du vélo

- **Journées vélo** : à titre d'exemple, une telle journée permet de montrer un nouvel aménagement cyclable ou des nouvelles mesures pour favoriser la mobilité active aux habitants d'un quartier sous la forme d'une sortie organisée, un rallye, une balade guidée pour les écoles ou les travailleurs des entreprises. L'objectif peut également être l'apprentissage de la conduite dans le trafic. Un « marché du vélo » avec des stands de représentants du monde associatif du vélo et des activités de promotion du vélo (mise à disposition de draisennes, bike pimping, slow bike contest,...) à un endroit stratégique au sein de la commune est également envisageable. Les Vollenbikes, de plus en plus répandus, sont des bons exemples de journées mettant le vélo en avant.
- En 2024, la Région continuera à associer les communes à son action **d'encourager les cyclistes** à continuer à se déplacer à vélo, même pendant les périodes automnales et hivernales, et d'insister sur la **nécessité d'avoir un bon éclairage et un vélo en ordre** afin d'être en sécurité dans la circulation. A cet égard, la Région souhaite mettre en place un moment commun de remerciement aux cyclistes en hiver¹¹.
- La Région souhaite encourager les communes à organiser un **Bike Repair Day** le jour de leur choix. Une journée pour mettre son vélo en état. Le principe est d'offrir un service gratuit d'entretien du vélo où seules les pièces sont payantes. Des activités en lien avec la promotion du vélo peuvent être organisées autour de cet événement.
- La formation de personnel pour la création ou le renforcement d'une **pool cycliste** est également une façon de promouvoir le vélo en encadrant divers activités menées par la commune ou par des écoles par exemple.
- Dans le cadre du plan d'action contre le **vol du vélo**, la Région a prévu d'augmenter les efforts pour diminuer le risque de vol. Les communes sont des partenaires importants dans le volet « Education » du plan d'action. La Région souhaite donc inciter les communes à organiser des moments de rencontre avec les citoyens permettant de diffuser les messages clefs de protection du vélo (achat du bon cadenas, enregistrement sur mybike.brussels...). Les communes sont invitées à créer des événements à ce sujet, en collaboration avec des partenaires locaux, ou d'insérer ce volet dans d'autres événements (type Bike Repair ou événement local attirant beaucoup de cyclistes).

Promotion de la marche

La marche est au centre de la mobilité durable, nous sommes tous « marcheurs », lorsque nous rejoignons notre arrêt de bus mais aussi lorsque nous allons à la superette du coin ou même lorsque nous garons notre vélo.

¹¹. Une nouvelle formule du « be bright » a été testée en 2023. Suite à son évaluation, cette formule pourrait être reconduite ou adaptée. Plus d'information sera disponible fin de l'année 2023.

A titre d'exemple, une action de sensibilisation peut être menée pour mettre en valeur les bienfaits en termes de santé physique et mentale. Des projets pourraient être menés en collaboration avec des petits commerces pour encourager la marche sur des courtes distances et favoriser le recours aux commerces locaux. Des actions de sensibilisation peuvent être menées pour éviter les gênes piétonnes (panneaux publicitaires, menus, objets divers posés par les commerçants, etc.), ou pour mettre en valeur des chemins propices à la marche, etc.).

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets*, 9. *Evaluation des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes:

- une journée/activité de promotion du vélo ou/et de la marche doit contenir dans sa communication un volet réflexion/sensibilisation à la mobilité durable en général et à l'utilisation du vélo ou/et de la marche en particulier, et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile ;
- Le moment et la durée de la (des) journée(s) doivent être précisés dans le formulaire de candidature. Le projet peut être mis en œuvre à n'importe quelle période de l'année, n'importe quel jour de la semaine, pendant une durée d'un ou plusieurs jours, sur une zone plus ou moins limitée ;
- Ne peuvent pas être considérés comme *journée de promotion du vélo ou de la marche*: les actions ou événements commerciaux et sportifs ;
- Une action de promotion du vélo ou de la marche ne doit pas forcément s'accompagner d'activités et d'animations coûteuses. Elle peut être simplement considérée comme une occasion de sensibiliser les citoyens à l'usage du vélo ou de la marche ;
- La commune peut déposer plusieurs projets ;
- La Région encourage les communes qui visent à organiser des activités de promotion du vélo de le faire en collaboration avec les associations cyclistes.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune.

Cette subvention vise à couvrir :

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...) ;
- les prestataires de services externes à la commune (sous-traitants, etc.) intervenant dans l'organisation du projet ;
- sous réserve d'approbation, les frais de nourriture en lien direct avec l'événement (ex. collation durable lors d'un rallye scolaire) peuvent être pris en charge dans le cadre d'une activité spécifique organisée en collaboration avec les écoles, entreprises et/ou commerces sises sur le territoire de la commune ;

- la formation des membres du pool cycliste créé au sein de la commune ;
- le cursus pour le Brevet du cycliste dans les écoles de la commune, à concurrence d'un maximum de 4 classes supplémentaires par rapport à la situation actuelle (année scolaire 2023-2024) ;
- L'action doit avoir lieu dans le courant de 2024

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

A.3. OPPORTUNITÉS LIÉES AUX CHANGEMENTS

Objectifs

L'ambition de la Région 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 (selon le principe STOP ¹²), en collaboration avec les communes.

Pour atteindre ces objectifs, la Région encourage une démarche globale d'information, de formation, de persuasion, d'initiation et d'accompagnement qui soutiendra la majorité des ambitions en matière de mobilité et de sécurité routière en privilégiant les actions concrètes d'expérimentation et d'appropriation menées auprès des citoyens.

Pourquoi ne pas profiter d'un chantier ou de l'arrivée de nouveaux habitants dans le quartier pour amener les citoyens à expérimenter d'autres solutions de déplacement ? Les habitants dont les voiries sont en chantier se retrouvent souvent confrontés à des difficultés pour l'utilisation de leur véhicule privé (stationnement, pas d'accès au domicile, etc.). Les nouveaux habitants n'ont pas encore pris de nouvelles habitudes. C'est donc l'occasion de leur proposer de tester d'autres solutions telles que le vélo, la mobilité partagée, les transports publics, la marche, etc.

Un projet de ce type peut se construire autour d'un chantier programmé d'une certaine ampleur ou d'une politique d'accueil de nouveaux citoyens dans la commune. Il consisterait, par exemple, à identifier les habitants concernés, les rassembler, les informer et les accompagner en facilitant l'accès à d'autres solutions de mobilité gratuitement ou à tarifs avantageux. Un chantier est aussi l'opportunité de rassembler les habitants d'un quartier autour de la question de la mobilité et de les faire réfléchir ensemble à d'autres solutions de mobilité, à développer de nouvelles idées en matière d'aménagement. Pour les nouveaux habitants, c'est l'occasion de mettre en valeur les différentes options de mobilité disponibles autour de leur nouveau logement et de prendre dès le début de « bonnes habitudes ».

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à plusieurs critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets*, 9. *Evaluation des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes :

- Les projets *Opportunités liées aux changements* doivent contenir dans leur communication un volet réflexion/sensibilisation à l'usage de l'espace public et à la mobilité durable et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile ;
- Le chantier doit être programmé pour 2024 et avoir une durée minimale de un mois ;
- L'accompagnement doit se faire en amont et pendant le chantier. A la fin de celui-ci, un suivi et une évaluation doivent être effectués afin de mesurer l'impact du projet sur le transfert modal ;
- Le chantier peut être sur voirie communale ou régionale ;
- La sensibilisation des nouveaux habitants doit se faire durant l'année 2024 ;
- Une commune pourra déposer plusieurs projets si elle le souhaite.

¹² Stappers, trappers, openbaar vervoer, privé vervoer.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune. Cette subvention vise à couvrir :

- les prestations de personnes ou organisations externes à la commune (sous-traitants, associations locales, riverains, etc.) intervenant dans l'organisation du projet ;
- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...) ;
- L'accès des services de mobilité pour les habitants concernés, le prêt d'un moyen alternatif (vélo, trottinette, ..).

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

Volet B: Mobilité scolaire active (50.000€)

Objectifs

Le trafic domicile-école est une part importante de la pression de la mobilité à Bruxelles. La Région souhaite réduire la pression des voitures autour des écoles et encourager les élèves, leurs parents et leurs enseignants à se déplacer activement et durablement. Ceci s'applique également aux trajets effectués dans le cadre des activités scolaires.

Afin de rendre cela possible, la Région souhaite soutenir les communes dans l'organisation ou l'accompagnement d'activités sur la mobilité active et durable dans les écoles maternelles, primaires et secondaires de Bruxelles pendant les années scolaires 2023-2024 et 2024-2025.

Chaque commune peut décider par elle-même comment elle souhaite contribuer à ce transfert modal. La Région offre un soutien financier pour 2 types d'activités:

- Rangs à vélo ou à pied
- La présence de personnes pour la fermeture des rues scolaires

La Région souhaite soutenir les communes qui veulent mener ces activités de manière autonome, en étroite collaboration avec les écoles.

Les **rangs** peuvent être organisés à pied ou à vélo, soit entre le lieu de résidence des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, soit dans le cadre d'excursions scolaires, soit pour des activités extrascolaires. Les rangs sont une alternative idéale aux trajets en bus pour se rendre, par exemple, à la piscine, la bibliothèque ou dans le cadre d'excursions scolaires.

Une **rue scolaire** doit être fermée à certaines heures de la journée. Cela se fait souvent (en premier lieu) en plaçant un obstacle physique sur la route. Cet obstacle doit être placé au début de la rue scolaire, puis enlevé. Pendant la période de fermeture, il est préférable d'assurer la présence d'une personne à l'obstacle. La rue scolaire évite la circulation devant l'entrée de l'école aux moments les plus achalandés et peut encourager les parents à remettre en question leurs habitudes de déplacement.

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets*, 9. *Evaluation des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes:

- Cet appel s'adresse aux communes de la Région de Bruxelles-Capitale en collaboration avec **des écoles maternelles, primaires et secondaires tous réseaux confondus**. Les écoles et les communes s'associent et construisent conjointement la mise en place d'un rang ou d'une rue scolaire ;
- La commune décrit les projets de soutien qu'elle souhaite organiser pour les écoles ;

- **La commune aura le rôle de porteur du projet et la responsabilité de sa construction** avec tous les acteurs locaux en ce compris les écoles, les zones de police et le personnel impliqué qu'il soit communal ou autre (y compris ALE);
- La commune désigne un responsable politique et un responsable administratif / coordinateur en son sein. Un responsable du projet au sein de l'école doit également être désigné. Il gère le projet au sein de l'école et est la personne de contact pour les parents ;
- Il s'agit d'un **projet transversal et collaboratif entre différents services communaux** (mobilité, instruction publique, gardiens de la paix, prévention, extrascolaire, etc.). A cet égard, la commune s'engage à organiser, au besoin, des réunions de coordination réunissant notamment le responsable politique du projet, le responsable administratif ainsi que les représentants des autres services communaux impliqués et les écoles participantes ;
- La commune veillera à prendre les assurances nécessaires pour couvrir la responsabilité des participants au projet (accompagnateurs et élèves) ;
- La commune s'engage à mettre un projet de rang en œuvre, soit le matin et/ou l'après-midi entre le domicile des élèves (ou un point de rencontre) et l'école, soit dans le cadre d'activités scolaires, soit vers des activités extra-scolaires. Elle lance le projet de préférence durant la Semaine de la Mobilité 2024, mais également à tout autre moment pendant l'année scolaire 2023-2024 ou 2024-2025 ;
- Les projets seront organisés durant **toute l'année scolaire si possible sans interruption hivernale** ;
- La commune s'associe au minimum à une école par projet (pas de concentration de plusieurs projets dans un établissement unique) ;
- La Commune et l'(les) école(s) concernée(s) concrétisent leur démarche dans une charte (voir en annexe) ;
- Le projet visera la mobilisation des acteurs locaux (zones de police, associations de parents, comités de quartier, habitants du quartier, associations, personnel ALE etc.) ;
- Les projets impliquant simultanément plusieurs écoles et/ou plusieurs degrés d'études constituent un plus. La commune tend à travailler avec des écoles voisines (par exemple des écoles francophones et néerlandophones qui seraient adossées) ;
- La commune consulte sa zone de police pour les aspects de sécurité routière liés au projet et précise les contacts qui sont assurés avec cette dernière (notamment pour l'identification du trajet, le choix de l'itinéraire et le balisage éventuel) ;
- La commune veille à ce que le personnel chargé de l'encadrement des rangs ou de la rue scolaire dispose des compétences minimales requises pour ce type de tâche ;
- Si, dans le cadre d'une demande de subsides pour de l'infrastructure, la mise en place d'une rue scolaire n'a pas été approuvée par la Région (impacts négatifs sur la sécurité routière, sur des voiries régionales adjacentes, etc.), la commune ne peut demander un subside pour financer l'encadrement de cette même rue scolaire ;
- Le subside peut être utilisé dans le cadre de la phase test d'une rue scolaire.

Les communes peuvent contacter Brulocalis pour plus d'informations sur les formations à l'attention des accompagnateurs des rangs (généralement données par les zones de police). Cette formation vise à donner aux accompagnateurs les éléments pour qu'ils puissent réaliser leur travail le plus convenablement possible et en toute sécurité.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est exclusivement financier. La Région octroie un montant de **50.000 euros** maximum via un arrêté unique couvrant l'ensemble des projets du volet mobilité scolaire active retenus pour la commune.

Cette subvention vise à couvrir :

- Les frais des accompagnateurs sur le terrain (ALE, Gardiens de la paix, éducateurs, parents, pensionnés, étudiants, etc.) ;
- Les assurances complémentaires ;
- La conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches, CD, DVD...);
- Le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...);
- Les frais de communication et de nourriture liés à l'organisation d'un événement festif en rapport avec le lancement du projet ;
- Équipements divers (hormis ceux fournis par Bruxelles Mobilité) ;
- Les services d'un prestataire extérieur (collaboration avec le monde associatif) ;
- Frais de fonctionnement ;
- L'achat de petit matériel ainsi qu'éventuellement de vélos (y compris de vélos-cargos) nécessaire à la mise en place du rang ou de la rue scolaire, de son fonctionnement et de l'entretien.

Types de dépenses non éligibles :

- Les frais de personnel du coordinateur (pris en charge par la commune);
- Les frais déjà couverts par un autre financement ;
- Les frais liés à l'infrastructure relative à la mise en place d'une rue scolaire. Pour ces subsides, voir les « [subventions d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales de la Région](#) ».

Afin d'assurer une meilleure cohérence régionale en matière de communication, les écoles retenues recevront sur demande de la part de Bruxelles Mobilité :

- Les chasubles pour les enfants participant aux rangs à pied ou à vélo et pour et les accompagnateurs ;
- Les casques pour les enfants participant aux rangs à vélo ;

D'autres produits de communication peuvent être développés suite aux discussions lors de la réunion de lancement des projets retenus.

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Bruxelles Mobilité

Madame Christine Heine

e-mail : chheine@sprb.brussels

tel : 02.204.19.23

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

Volet C: Projets innovants

Objectifs

Chaque commune a ses propres spécificités. La préparation du plan régional Good Move a permis d'entendre l'avis des citoyens, des communes ou encore des associations. Cette partie de l'appel à projets veut donner la possibilité aux communes de passer à l'action. L'appel a pour objectif d'encourager les nouvelles initiatives concrètes et **innovantes** qui favorisent l'usage des modes actifs.

Pour ce faire, la Région souhaite soutenir les communes pour la mise en œuvre de nouvelles initiatives, innovantes, créatives, impactantes et durables visant le développement des modes actifs et le transfert modal.

L'objectif est d'encourager la créativité et de permettre à des projets, qui peuvent avoir un réel impact sur la mobilité, de pouvoir être concrétisés grâce au soutien financier de la Région.

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets, 9. Evaluation des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes:

- Le projet doit s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile.
- La commune mentionne clairement les actions du plan Good Move dans lesquelles l'action proposée cadre.
- Le financement ne peut pas servir à un projet dont l'objectif est d'engendrer du profit.
- Ne peuvent pas être considérés les projets déjà préexistants au sein de la commune, sauf motivation justifiée et sous approbation du jury. L'idée étant de promouvoir des projets nouveaux. Le projet devra viser un changement réel de comportement vers l'utilisation de modes actifs.
- Le projet doit s'inscrire dans la durée et ne pas se limiter à une action ponctuelle sans suite.
- La créativité et le caractère innovant seront des critères importants.
- Les initiatives proposées doivent se dérouler sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.
- En aucun cas le financement ne couvrira les frais de personnel.
- L'événement ne peut être récupéré à des fins publicitaires ou commerciale.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune. Le projet peut s'étendre sur la durée nécessaire pour la bonne mise en œuvre de celui-ci. Elle devra cependant être précisée lors de la remise du dossier.

Cette subvention vise à couvrir :

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...) ;
- les prestataires de services externes à la commune (sous-traitants, etc.) intervenant dans l'organisation du projet ;
- sous réserve d'approbation, les frais de nourriture en lien direct avec l'événement (ex. collation durable lors d'un rallye scolaire) peuvent être pris en charge dans le cadre d'une activité spécifique organisée en collaboration avec les écoles et/ou entreprises sises sur le territoire de la commune ;

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

Volet D : Cyclologistique communale (vélos-cargos) (25.000€)

Objectifs

L'un des grands principes de la vision régionale développée notamment dans Good Move repose sur la valorisation de l'usage du vélo pour les déplacements de courte et moyenne distance. Par ailleurs, Good Move veut garantir l'approvisionnement en marchandises de la Région tout en limitant les nuisances qui y sont associées. Ainsi, la politique de distribution urbaine doit viser une meilleure efficacité logistique qui favorise des véhicules moins polluants et mieux adaptés aux chaînes logistiques urbaines, de même qu'une meilleure utilisation de la capacité des véhicules. Dans ce domaine aussi, le vélo est appelé à jouer un rôle bien plus important qu'aujourd'hui. En effet, une étude¹³ financée par la Commission Européenne estime que 51% des trajets motorisés liés au transport de biens dans les villes pourraient être effectués à vélo. Parmi ceux-ci, 31 % sont des trajets commerciaux effectués par des professionnels et 69% sont des trajets privés effectués par les citoyens. La majeure partie de ce potentiel se trouve sur des trajets courts, effectués au sein d'une commune ou en relation avec ses voisines.

Les communes sont des partenaires privilégiés pour développer la logistique à vélo :

- D'une part, les administrations communales sont génératrices de nombreux déplacements susceptibles d'être effectués à vélo : nettoyage des rues, entretien des parcs et jardins, transport de courrier, déplacements inter-services, maintenance des bâtiments, cantines scolaires, livraisons de repas du CPAS, etc.
- D'autre part, la commune est le niveau de pouvoir le plus proche des citoyens, des commerçants et des PME. Elle est la mieux à même de comprendre leurs besoins et de les inciter à recourir aux vélos-cargos pour les usages qui leur sont propres : livraisons de proximité, services aux personnes, transport des courses et des enfants, etc.

C'est pourquoi la Région incite les communes à proposer des projets centrés sur l'utilisation du vélo-cargo comme moyen de déplacement et comme système de livraison/transport de marchandises.

Les projets déposés pourront prendre diverses formes, par exemples :

- L'achat d'un ou plusieurs vélos-cargos pour les livraisons ou les déplacements réalisés par une commune ;
- L'organisation de locations de vélos-cargos pour les citoyens qui souhaiteraient tester ce moyen de déplacement ;
- Inciter les commerçants à tester les vélos-cargos pour assurer les livraisons de courte distance ;
- Organiser un système de vélos-cargos en libre-service ;
- Créer des places de stationnement adaptés aux vélos-cargos ;
- Etc.

La Région invite les communes à proposer des projets innovants en la matière.

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à quelques critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point 4 – *Principes directeurs pour la conception des projets*), les projets devront également répondre aux conditions suivantes:

¹³ Cycle Logistics Baseline Study 2014, www.cyclelogistics.eu

- Le projet doit contenir dans sa communication un volet réflexion/sensibilisation à la mobilité durable en général et à l'utilisation du vélo-cargo en particulier et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile.
- La durée et le moment du projet doivent être précisés dans le formulaire de candidature. Le projet peut s'étendre sur 2 ans maximum.
- Plusieurs communes peuvent collaborer sur un projet.

La commune doit prévoir un retro-planning pour son projet s'il contient l'achat d'un vélo-cargo (marché public, cahier des charges, achat du vélo).

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est exclusivement financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune.

Cette subvention vise à couvrir :

- l'achat de vélos-cargos. Attention si le vélo-cargo est destiné au meilleur fonctionnement d'un rang scolaire à vélo, il doit être repris sous le volet B « Mobilité Scolaire » ;
- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...)
- les prestataires de services externes à la commune (notamment si des formations sont fournies aux usagers).

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Bruxelles Mobilité

Madame Charlotte De Broux

e-mail : cdebroux@sprb.brussels

tel : 02 204.10.08

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

Volet E : Réappropriation de l'espace public (anciennement Living)

Objectifs

La Région souhaite **appuyer la réflexion des communes sur les différentes fonctions de l'espace public et la place de la mobilité**. Pour ce faire, elle souhaite soutenir :

- les initiatives des communes visant à tester le réaménagement de zones plus ou moins restreintes avant pérennisation éventuelle et s'inscrivant dans la démarche de co-construction avec les communes, mise en avant lors de la préparation du Plan Régional de Mobilité « Good Move » ;
- les nouvelles initiatives des communes visant à occuper de façon temporaire l'espace utilisé par des véhicules motorisés avec l'objectif de « rendre » cet espace aux citoyens pendant une période déterminée ;
- La valorisation d'un réaménagement en améliorant la qualité de vie (mobilier urbain, jeux, verdurisation, ...).

Dans un **périmètre réaménagé dans la perspective d'une mobilité durable, active et intégrée**, les habitants peuvent retrouver le plaisir de laisser jouer leurs enfants dehors sans crainte, de partager un repas « en rue » avec des voisins ou de déambuler en profitant de la tranquillité retrouvée. C'est aussi une occasion unique pour mobiliser des associations locales autour de projets communs de réappropriation et de co-construction de l'espace public et pour entamer un débat sur la mobilité locale de demain.

Un projet *Réappropriation de l'espace public* est l'occasion de favoriser l'innovation, de tester en grandeur nature de nouveaux usages de l'espace ou éventuellement de nouveaux services de mobilité à l'échelon local, mais aussi de réunir des riverains, des acteurs publics, mais également des entreprises, des concepteurs, ou des simples utilisateurs d'un lieu.

A titre d'exemples, cet appel à projets pourrait être mis à profit pour :

- expérimenter des scénarios d'aménagements afin de retenir le meilleur en vue d'une réalisation à moyen terme ;
- démontrer ou infirmer la validité d'une idée innovante, qu'elle soit issue de riverains, de commerçants, d'associations de quartiers ou d'usagers, de pouvoirs publics,...
- communiquer en mettant en évidence le potentiel d'un espace public, en préparant le terrain pour une adhésion des acteurs locaux à un nouveau projet ;
- consulter les riverains pour dessiner les contours d'un projet à plus long terme, et rassembler à cette occasion des acteurs qui ne participent généralement pas aux débats publics ;
- changer les mentalités en repensant l'espace public le temps du projet ;
- allouer un espace de façon temporaire à une autre fonction qu'à celle de la voiture : aménagement d'une rue réservée au jeu, d'une occupation temporaire d'une place de stationnement, d'une rue fermée à la circulation pendant l'été, ...

Ces projets seront l'occasion de communiquer, d'informer, voire d'initier des réflexions citoyennes sur un projet de mobilité bien précis ou des modes de déplacement alternatifs.

Conditions de participation

Les projets pouvant faire l'objet d'un soutien financier doivent répondre à plusieurs critères de base. Outre ceux évoqués dans le cadre général de l'appel (voir point 2 – *Conditions de participation* et point

4 – Principes directeurs pour la conception des projets, 9. Evaluation des projets), les projets devront également répondre aux conditions suivantes :

- Les projets *Réappropriation de l'espace* doivent contenir dans leur communication un volet réflexion/sensibilisation à l'usage de l'espace public et à la mobilité durable et s'inscrire dans la logique régionale de diminution de la pression automobile.
- Le moment et la durée du projet *Réappropriation de l'espace* doivent être précisés dans le formulaire de candidature. Le projet peut être mis en œuvre à n'importe quelle période de l'année. Il sera développé sur une semaine minimum.
- Une commune pourra déposer plusieurs projets si elle le souhaite.
- Le projet sera déployé sur une zone limitée bien définie dans le formulaire de candidature. S'il s'agit d'un test pour un (ré)-aménagement nouveau, il ne pourra avoir lieu deux fois au même endroit, sauf justification argumentée au regard des objectifs ci-dessus.
- Ne peuvent être considérés comme projet *Réappropriation de l'espace* : les événements commerciaux, sportifs ou culturels (braderies, brocantes, marchés annuels, 20 km de Bruxelles, etc.), même si ces événements nécessitent une limitation/interdiction de la circulation.
- Les projets *Réappropriation de l'espace* ne doivent pas forcément s'accompagner d'activités et animations coûteuses. Ils peuvent être simplement considérés comme une occasion de rendre ponctuellement la rue aux habitants et aux partenaires du quartier (écoles, séniories,...) dans le but de favoriser une réappropriation de l'espace public.
- Les projets *Réappropriation de l'espace* doivent limiter l'utilisation des voitures à l'intérieur d'un périmètre bien défini (voire l'interdire complètement).
- Les projets *Réappropriation de l'espace* doivent étudier les différentes fonctions de l'espace public et mettre en avant la dimension mobilité. Dans ce cadre précis, les communes sont tout à fait libres de décliner leur projet et les activités qui seraient organisées à cette occasion selon leurs objectifs et priorités de mobilité.
- Les projets *Réappropriation de l'espace* peuvent assortir l'aménagement de l'espace public temporaire d'une offre de service innovant en matière de mobilité.
- En vue de renforcer la participation citoyenne, une partie du budget (voir ci-dessous) sera consacrée au soutien d'activités mises en œuvre par des associations locales ou des riverains. A cet égard, la Région recommande fortement aux communes de recourir à des appels à projets citoyens afin d'initier les réflexions en amont du montage de projets *Réappropriation de l'espace*.
- Que ce soit dans le cas d'une occupation temporaire ou d'un test d'aménagement, le projet doit accorder une attention particulière à l'amélioration de la qualité de vie par exemple en mettant en place un mobilier attrayant, des jeux, une aire de repos ou d'échange, des plantes, etc. invitant les citoyens à venir occuper l'espace.
- Le caractère innovant du projet sera valorisé dans les critères de sélection.

Le jury qui examinera les différentes propositions de projets accordera une attention toute particulière au respect de ces conditions dans sa sélection.

Budget et intervention de la Région

Le soutien de la Région est financier. Il prend la forme d'une subvention à la commune. Cette subvention vise à couvrir :

- les prestations de personnes ou organisations externes à la commune (sous-traitants, associations locales, riverains, etc.) intervenant dans l'organisation du projet *Réappropriation de l'espace*, avec

un minimum de 20% du budget affecté au soutien d'initiatives portées par des associations locales ou des riverains. Dans le cas où ces initiatives se dérouleraient de manière volontaire, les communes sont invitées à les mentionner et à les valoriser¹⁴ dans leur ventilation budgétaire des 20%, qu'elles les rémunèrent ou pas.

- la conception, production et distribution de supports de communication (flyers, affiches...) ;
- le développement de supports de communication informatiques (page web, développement de réseaux sociaux...).
- Les aménagements (mobilier, marquage, affichage,...) permettant de rendre l'espace plus convivial et attractif.

Informations

Bruxelles Mobilité

Madame Sofie Walschap

e-mail : swalschap@sprb.brussels

tel : 02.204.19.93

Brulocalis

Madame Sophie van den Berghe

e-mail : sophie.vandenberghe@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.76

Madame Nina Ramos

e-mail : nina.ramos@brulocalis.brussels

tel : 02.238.51.66

¹⁴ Le montant maximum de l'indemnisation du volontariat en Belgique est fixé à 40,67 euros par jour par personne (<https://www.levolontariat.be/quels-defraiements-sont-possibles>). Ce montant pourra dès lors être utilisé pour valoriser un travail effectué sur base volontaire.

Chapitre 4 « QUARTIERS APAISÉS » 2023-2028

Introduction

Le Plan Régional de Mobilité – Good Move – vise à répondre aux défis de développement durable de notre Région. Il propose une vision transversale qui répond de manière cohérente aux enjeux relevés et apporte des réponses qui concilient au mieux les défis environnementaux, de sécurité, de santé et de qualité de vie, ainsi que les enjeux sociaux, économiques et budgétaires. Il a été approuvé en 2^{ème} lecture en mars 2020 et est entré en vigueur en mai 2021.

Pour atteindre ces objectifs, le Plan Régional de Mobilité a introduit un nouvel outil de collaboration entre la Région et les communes : le Contrat Local de Mobilité (CLM). Il s'agit d'une des 50 actions de Good Move. L'idée même du dispositif a émergé lors de la phase d'élaboration du PRM. Si la politique de mobilité régionale intègre depuis longtemps le principe d'une hiérarchisation des voiries et d'une protection des voiries locales d'un trafic automobile excessif, l'évaluation des plans de mobilité précédents montre que la concrétisation laisse encore à désirer. Une collaboration structurelle entre la Région et les communes vise précisément à pouvoir passer de la vision à la réalité, en s'inscrivant dans les spécificités des quartiers bruxellois et pour atteindre des « quartiers apaisés » dans toute la Région. Une première expérience a été réalisée en 2019, le quartier apaisé Fernand Cocq, qui est aujourd'hui un vrai succès.

Dès 2020, une première série de dix Contrats Locaux de Mobilité (CLM) a été choisie à la suite d'un appel à candidatures. Sept sont encore en cours aujourd'hui, à des stades d'avancement divers, plus le Pentagone pour lequel la Ville a suivi un autre processus, tout à fait cohérent dans sa démarche et ses objectifs, pour la réalisation de quartiers apaisés.

Les premières réalisations ont eu lieu à l'été 2022. Il y a des succès notables, en particulier pour les deux premières phases à Schaerbeek et à Ixelles et pour la mise en œuvre dans le Pentagone. Il est toutefois important de tenir compte à la fois du soutien reçu et des oppositions rencontrées, entraînant des retours en arrière ou des abandons en cours de route dans le cas de trois CLM.

On constate dans d'autres villes également que l'adhésion au plan ainsi que les changements d'habitudes de déplacements nécessitent au moins environ 12 mois après implémentation. La réussite du projet est liée au processus de mise en place du quartier apaisé, mais est également dépendante du portage politique sur la durée, dès les premières phases de la participation jusqu'à plusieurs mois, voire années, après la mise en œuvre.

Un bilan des expériences réalisées à ce jour a conduit à faire évoluer sensiblement le dispositif. Certaines adaptations sont d'ores et déjà intégrées dans les démarches CLM en cours aujourd'hui. Le présent appel à projets, qui vise à choisir les prochains Contrats Locaux de Mobilité, à initier à partir de 2023, intègre des adaptations supplémentaires. La démarche restera quoi qu'il arrive dynamique et flexible, et il s'agira de continuer à construire, avec les communes candidates, les modalités de mise en œuvre de cet apaisement des quartiers qui reste un objectif central pour nous tous.

1. Le CLM : pourquoi et avec quelle ambition ?

Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un dispositif de partenariat Région-commune créé par le Plan régional de mobilité 2020-2030¹⁵. Ce dispositif vise plusieurs objectifs importants, qui peuvent être résumés par « apaisement des quartiers » :

1. Améliorer les espaces publics de proximité en y donnant plus de place à la sécurité, au confort, à la fonction de séjour, aux spécificités de différents publics (dont les enfants), aux activités riveraines, à la végétation et à la gestion durable de l'eau de pluie ;
2. Améliorer les conditions de circulation des piétons, cyclistes (confort, sécurité) et des transports publics (efficacité) et, par-là, augmenter leur attractivité ;
3. Améliorer la qualité de vie des Bruxellois en réduisant les nuisances dues au trafic automobile: bruit, pollution de l'air, insécurité routière.

Dans les voiries locales, où l'espace disponible est restreint, atteindre ces objectifs suppose de réduire la place occupée par le trafic motorisé et en priorité celui du trafic de transit en faveur des modes actifs, des transports en commun, de fonctions de séjour et de récréation... La modification des schémas de circulation existants est une mesure centrale du dispositif et celle-ci relève essentiellement de la compétence des communes. Elle est aussi, dans bien des cas, un préalable indispensable à des réaménagements ambitieux d'espaces publics.

Ces objectifs s'inscrivent dans la vision globale à l'échelle de la Région développée dans le plan Good Move, qui ambitionne de transformer Bruxelles en une ville durable, une ville verte, résiliente, conviviale et à taille humaine. Concrètement, il s'agit de réduire les émissions de CO₂, d'améliorer le cadre de vie de l'ensemble des Bruxellois et de rendre la Région plus résiliente face aux phénomènes météorologiques extrêmes induits par le réchauffement climatique et face aux tensions sur le marché de l'énergie. Le plan Good Move vise une réduction progressive du trafic de l'ordre de 25% entre 2020 et 2030.

L'outil CLM permet de travailler à l'échelle de quartiers, afin d'y viser une cohérence et une complémentarité des interventions. Le terme technique proposé par le plan Good Move pour les « quartiers à apaiser » sur lesquels portent les CLM est « maille ». Ces « mailles » ou « quartiers apaisés » sont délimités par les voiries PLUS et CONFORT du réseau Auto de la spécialisation multimodale des voiries¹⁶. Leur périmètre peut donc s'étendre sur le territoire de plusieurs communes. L'expérience de la série précédente montre néanmoins que dans certains cas, cela peut s'avérer intéressant également de travailler sur des périmètres plus petits ou de façon plus phasée dans le temps.

Remarque : dans le texte qui suit, « la commune » est à comprendre comme « les communes » dans le cas d'un CLM porté par deux communes ou plus.

¹⁵ PRM adopté par le GRBC le 5 mars 2020 ; à l'exception des cartes réglementaires de la SMV adoptées le 12 juillet 2021. CLM : voir art. 4 à 8 des prescriptions réglementaires particulières.

¹⁶ PRM adopté par le GRBC le 5 mars 2020 ; à l'exception des cartes réglementaires de la SMV adoptées le 12 juillet 2021.

2. Déroulement d'un CLM

Le Contrat Local de Mobilité (CLM) est un processus dans lequel la commune s'engage sur base volontaire, en répondant à l'appel à projets lancé par la Région. Le premier appel (octobre 2019) a retenu dix dossiers, dont le démarrage s'est étalé sur deux ans. A partir de 2023 et jusqu'en 2028, l'appel à candidature est ouvert toute l'année, avec trois dates d'entrée et un maximum de 5 projets retenus par an¹⁷. Le contenu du dossier de candidature est repris au point 3.

Les projets retenus font l'objet d'un processus en 4 phases :

1. La réalisation d'une étude de mobilité multimodale ;
2. La définition d'un programme d'actions et de ses modalités de financement et réalisation ;
3. La mise en œuvre des mesures ;
4. La réalisation d'une évaluation continue.

L'étude de mobilité multimodale vise à établir un état des lieux et assurer une bonne compréhension des réalités du quartier et de son fonctionnement ainsi qu'à définir les mesures les plus à même d'atteindre les objectifs en matière d'attractivité des modes actifs et transports publics, de qualité des espaces publics et de réduction des nuisances (mesures de circulation, réaménagements d'espaces publics, végétalisation, ...). Cette étude est pilotée par Bruxelles Mobilité en étroite partenariat avec la commune. Elle est financée à 100% par la Région. Elle comprend un volet participatif. Plus de précisions au point 4.

Après approbation des conclusions de l'étude par le Collège communal et moyennant avis favorable de la Région, la commune et la Région s'accordent sur un programme d'actions, son financement et son calendrier de mise en œuvre. Pour chaque « quartier apaisé », un budget de l'ordre de 4.000.000€ est disponible sous forme de subsides régionaux, montant qui peut varier en fonction des types de projets et d'éventuels budgets supplémentaires liés (budget Avanti, budget PAVE, etc.). Il s'agit d'un partenariat, la commune est donc invitée à apporter une contribution supplémentaire sur son budget propre. Cfr. point 5.

Le programme d'actions reprend des mesures qui répondent aux trois objectifs repris au point 1. Ce programme d'actions doit garantir que les mesures techniques de gestion de la circulation automobile se traduisent directement en plus-values en matière de confort, de sécurité et d'efficacité pour les autres modes de déplacement et en amélioration générale du cadre de vie : espaces de séjour, végétalisation de l'espace public, valorisation des centralités locales, etc... Lorsque la mise en œuvre passe par une phase transitoire, celle-ci accordera également une attention particulière à ces aspects.

La mise en œuvre du programme d'actions (voir point 6) inclut :

¹⁷ En fonction des ressources humaines et financières de Bruxelles Mobilité, et l'évolution de processus de quartiers apaisés en cours ce chiffre peut varier.

- les interventions qui permettent l'implémentation (immédiate ou phasée) du nouveau schéma de circulation : signalisation, marquages, aménagements transitoires, interventions non-soumises à permis d'urbanisme.
- les interventions soumises à permis d'urbanisme : réaménagements d'espace public rendus possibles par le nouveau schéma de circulation, régularisation des aménagements temporaires.

La mise en œuvre des interventions immédiates s'accompagnera d'une phase d'information large auprès des riverains. Pour certains aspects de communication ou d'activation de l'espace public il est indispensable de travailler avec des acteurs locaux.

Dès la mise en œuvre, l'évaluation continue commence. Des petites modifications sont possibles juste après la mise en œuvre du plan en cas de situations réellement problématiques, mais de façon générale il faut laisser le temps pour que le plan puisse être testé (six à douze mois) avant de proposer de grands changements au plan. Les citoyens peuvent également participer activement à cette évaluation (voir point 7).

Les mesures transitoires et l'évaluation permettront de tester et le cas échéant confirmer les nouveaux usages de l'espace public et nourrir ainsi les interventions soumises à permis d'urbanisme. Pour les projets de réaménagements définitifs, un volet participatif sera également inclus. L'objectif est de réaliser l'essentiel du programme de réaménagement de l'espace public endéans les 5 ans de l'approbation de l'étude.

3. Conditions de participation et sélection des projets

Périmètre

Un CLM porte de préférence sur un périmètre de maille entière, tel que proposé par Good Move. Lorsque ce périmètre est situé sur plusieurs communes, il est souhaité que les communes concernées introduisent un dossier commun et que les communes proposent ensemble une méthodologie de collaboration. Deux mailles contiguës peuvent faire l'objet d'un seul CLM lorsqu'une des deux mailles au moins est de petite taille (sans pour autant remettre en question le statut Auto CONFORT ou PLUS de la voirie qui les délimite).

Le CLM peut porter sur une partie de maille lorsque le périmètre est situé sur plus d'une commune et que toutes les communes concernées ne souhaitent pas s'engager dans la démarche. Dans ce cas, la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière se réserve le droit de statuer sur la pertinence du périmètre proposé.

Le réseau auto structurant du PRM (voiries AUTO PLUS et AUTO CONFORT) découpe le territoire de la Région en 84 mailles. Les 49 mailles ou parties de mailles éligibles à l'évolution en « Quartiers Apaisés » dans le cadre du présent appel sont reprises [ici](#). Les mailles non reprises sont celles qui font déjà l'objet d'un processus de « quartiers apaisés », ou les périmètres peu ou pas habités.

Les mailles à transformer en « quartiers apaisés » définies par le PRM représentent la vision souhaitée; la réflexion doit, dans la mesure du possible, être maintenue à cette échelle-là, afin d'assurer une

cohérence des mesures et assurer que la mise en œuvre mène au shift modal souhaité. Le PRM propose toutefois dans certains cas des périmètres très étendus. Un découpage plus fin et plus opérationnel peut s'avérer intéressant, afin notamment de faciliter l'organisation du processus participatif, d'organiser le phasage dans la mise en œuvre et de tenir compte de la capacité d'absorption des voiries en bordure de périmètre.

Ce découpage plus fin est défini au cas par cas pour chaque périmètre ; il peut être proposé dès le dossier de candidature, ou défini lors de la phase d'étude.

Nombre de dossiers de candidature par commune

Une commune, seule ou en partenariat avec d'autres communes, peut introduire plusieurs dossiers. Il faut toutefois tenir compte du fait qu'un CLM nécessite un investissement en ressources humaines important du côté de la commune, qui devra être à même de s'impliquer dans la phase d'étude, d'assurer la maîtrise d'ouvrage de la phase de réalisation pour la partie sur voiries communales et de porter politiquement le projet tout au long du processus.

Sélections des projets

Les candidatures sont **recevables** lorsque les conditions suivantes sont remplies :

1. le dossier de candidature est complet par rapport aux éléments demandés dans cet appel (voir annexes);
2. le périmètre concerné correspond à l'une ou plusieurs des 49 mailles ou parties de mailles figurées à la [carte des mailles éligibles](#).

Lorsque le périmètre choisi ne correspond pas à une maille entière telle que définie par Good Move, la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité routière se réserve le droit de statuer sur la recevabilité de la candidature.

Les projets sont **retenus** lorsque les conditions suivantes sont remplies :

1. les principales problématiques rencontrées sont décrites de manière claire et précise pour obtenir une bonne vision d'ensemble des réalités du terrain (point 2 du dossier de candidature en annexe) ;
2. la motivation principale ainsi que le degré d'ambition et les objectifs que la commune souhaite atteindre au moyen du CLM (point 4 du dossier de candidature en annexe) sont en cohérence avec la philosophie et les actions du plan Good Move.

Concrètement, la motivation et la vision portée par la commune doivent rencontrer l'ensemble des 3 objectifs suivants grâce au découragement du trafic de transit :

- Améliorer les espaces publics de proximité en y donnant plus de place à la sécurité, au confort, à la fonction de séjour, aux spécificités de différents publics (dont les enfants), aux activités riveraines, à la végétation et à la gestion durable de l'eau de pluie ;
- Améliorer les conditions de circulation des piétons, cyclistes (confort, sécurité) et des transports publics (efficacité) et, par-là, augmenter leur attractivité;

- Améliorer la qualité de vie des Bruxellois en réduisant les nuisances dues au trafic automobile: bruit, pollution de l'air, insécurité routière.

4. PHASE 1 : étude de mobilité multimodale et participation

L'étude de mobilité multimodale est pilotée par Bruxelles Mobilité, en étroite collaboration avec la commune, financée à 100% par la Région et réalisée par des bureaux d'études spécialisés en mobilité et participation. Elle est conçue de manière compacte, avec une visée opérationnelle.

Bruxelles Mobilité veillera à la coordination des différents processus de quartiers apaisés en cours.

Sur demande de la commune, le subside RH lié au CLM peut être activé dès cette phase.

L'étude de mobilité tient compte des voiries qui bordent le périmètre.

Elle comporte un volet technique et un volet participatif, qui s'articulent en 3 temps :

- Le diagnostic ;
- L'identification des gains recherchés ;
- La définition des mesures permettant d'atteindre ces gains.

Le processus de participation implique donc les riverains et autres acteurs locaux (associations, écoles, commerces, centres sportifs, salles de spectacles, hôpitaux, ...) tant au stade du diagnostic qu'à celui de l'élaboration et de la mise en œuvre du nouveau schéma de circulation. Ce processus cherche à toucher un maximum de personnes du quartier et à capter les réalités et besoins d'un public le plus possible diversifié et représentatif du quartier. La diversification des canaux d'information sera un aspect important pour atteindre cet objectif.

Les modalités pratiques de ce processus de participation sont définies au cas par cas avec la commune concernée. Chaque processus participatif prévoit un point de départ et un moment de conclusion bien définis et uniformes. Au lancement, on définira le cadre et les objectifs. En conclusion, on explicitera pour tout le monde les choix finaux pour la phase de mise en œuvre. Les résultats du processus participatif seront intégrés dans le rapport final de l'étude. Le cas échéant, le rapport final motivera également la non-prise en compte de certains de ces résultats.

Le portage politique du processus de participation par les autorités communales est indispensable.

L'évaluation de la dernière série montre qu'il est effectivement important d'être présent sur le terrain pour savoir ce qui s'y vit et pour expliquer les ambitions d'apaisement. Dans son dossier de candidature, la commune expose les souhaits et balises pour ce processus de participation.

L'étude est cadrée par un comité de pilotage et un comité d'accompagnement.

Le comité de pilotage assure le suivi régulier de l'étude et sa validation, il comprend des représentants de Bruxelles Mobilité, de la STIB le cas échéant, des services techniques de la commune, du cabinet de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, des représentants du Collège. Il est fortement recommandé que chaque composante de la majorité communale soit représentée au comité de pilotage et pas uniquement les compétences mobilité et/ou travaux publics.

Le comité de pilotage se réunit autant de fois que nécessaire ; il est alimenté par des réunions de travail préalables. La ligne du temps de l'étude se veut flexible et s'adapte au rythme nécessaire pour

arriver à un scénario porté par toute la majorité communale. Il reste néanmoins important de s'inscrire dans les objectifs généraux de Good Move.

Le comité d'accompagnement valide les grandes étapes de l'avancement du projet et regroupe *a minima* un représentant de chacune des entités suivantes :

- Bruxelles Mobilité ;
- la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière ;
- les services mobilité et travaux publics de la/des commune(s) concernée(s) ;
- le collège de la/des commune(s) concernée(s) ;
- la STIB + TEC et De Lijn le cas échéant ;
- URBAN ;
- Bruxelles-Environnement ;
- SIAMU.
- Bruxelles Propreté le cas échéant.

Le rapport final de l'étude met en évidence les gains escomptés en matière de circulation des modes actifs et transports publics ainsi que du point de vue des espaces publics et de la réduction des nuisances liées au trafic routier.

Il comprend une présentation d'ensemble du nouveau schéma de circulation, permettant de visualiser le fonctionnement futur du quartier du point de vue des différents modes de déplacement. Le rapport final comprend également un descriptif précis de toutes les mesures prévues, en ce compris les interventions sur les voiries de bord de maille, et explicite la raison d'être de chacune d'entre elles.

La validation du nouveau schéma de circulation par le Collège et l'avis de Bruxelles Mobilité par rapport à la conformité avec le plan Good Move en termes d'ambition, conditionne le passage à la phase 2.

5. PHASE 2 : élaboration du programme des interventions

Le programme des interventions est défini conjointement par la commune, la Région et les autres partenaires éventuels. Ce programme fait l'objet d'un accord par chacun des différents partenaires quant à ses modalités de financement et réalisation et à son calendrier de mise en œuvre. Ce programme inclut :

- les interventions à court terme : interventions infrastructurelles non soumises à permis d'urbanisme, interventions transitoires (test), à régulariser ultérieurement par un PU ;
- les projets de communication ainsi que d'activation et d'appropriation des espaces publics dégagés par les mesures du CLM etc. ;
- les interventions infrastructurelles à plus long terme : régularisation d'interventions temporaires, réaménagements de façades à façades.

Dans le programme des interventions, on détaillera par exemple la contribution de la **Région** à la prise en charge des interventions à réaliser dans le cadre de la phase 2 d'un CLM:

- la Région réalise (sauf cas particulier) :

- o les interventions transitoires et pérennes sur les voiries régionales situées à l'intérieur de la maille ;
- o les interventions ponctuelles de soutien au schéma de circulation sur les voiries régionales situées en pourtour de maille ;
- la Région subventionne (sauf cas particulier) l'entièreté ou une partie des interventions sur voiries communales.

Complémentairement, dans le programme des interventions, on détaillera par exemple la prise en charge par la **commune** de la maîtrise d'ouvrage des interventions subventionnées par la Région ainsi que le financement et la réalisation des interventions sur voiries communales qui ne font pas l'objet d'une subvention.

Sur demande de la commune, la Région subventionne également le renfort en personnel des services communaux pour l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du Contrat Local de Mobilité, à concurrence de maximum 2 ETP sur 2 ans ou 1 ETP sur 4 ans, pour un montant forfaitaire de 65.000€/ETP/an, indexés.

Le total des subventions régionales est de l'ordre de 4 Mio € par CLM, montant qui peut varier en fonction des types de projets et d'éventuels budgets supplémentaires liés (budget Avanti, budget PAVE, etc.). La commune peut évidemment apporter une contribution supplémentaire sur son budget propre.

6. PHASE 3 : Réalisation des interventions

La mise en œuvre, qui peut être phasée, est précédée d'une large campagne d'information impliquant le tissu associatif local, permettant aux habitants et aux usagers du périmètre de prendre connaissance des mesures susceptibles d'impacter leur quotidien. Bruxelles Mobilité peut aider à diffuser l'information.

Comme expliqué, Bruxelles Mobilité prend en charge, sur son propre budget, la mise en œuvre des interventions sur voiries régionales et s'engage à coordonner son planning de réalisation avec celui de la commune.

Une part importante des réalisations se feront sur voiries communales. Cette phase demande donc des ressources et un engagement important de la commune, tant pour la préparation que pour l'exécution :

- coordination des différents services concernés ;
- information des citoyens par rapport aux changements introduits ;
- exécution des mesures ;
- le cas échéant, organisation de l'occupation temporaire de l'espace ;
- présence de stewards sur le terrain aux endroits qui ont changé ;
- ...

Bruxelles Mobilité propose également un accompagnement pour :

- la réalisation des supports d'information et de communication ;
- l'élaboration d'esquisses, de plans de signalisation et de marquages ;
- l'établissement des dossiers de PU pour la pérennisation des aménagements.

Bruxelles Mobilité, le bureau d'étude et la/les commune(s) veilleront à la coordination entre la/les phase(s) d'exécution et les chantiers des différentes interventions dans la zone (y compris les éventuels autres chantiers aux abords du périmètre susceptibles d'avoir un impact).

Une attention particulière sera donnée à la qualité des aménagements, même s'ils sont transitoires. Effectivement, l'évaluation de la série de quartiers apaisés en cours montre qu'une occupation temporaire de l'espace doit pouvoir permettre aux riverains de profiter tout de suite de l'espace libéré.

Ceci peut se faire par exemple grâce à l'installation de bacs à fleurs, de bancs, d'éléments de jeu et de sport, une intervention artistique, etc. Chaque endroit doit être bien pensé pour permettre aux riverains de déjà se sentir bien et s'approprier l'espace libéré, en attendant un projet de réaménagement définitif.

L'activation de cet espace libéré peut également se faire via un volet participatif, en faisant appel à des associations, des comités de quartiers, des citoyens, ... Un appel à projets spécifique peut être organisé par la commune dans ce sens, ou alors il est possible d'inviter ces acteurs locaux à postuler pour des subsides dans le cadre de l'appel « Bruxelles en Vacances » pour créer une synergie entre les différents projets.

7. PHASE 4 : Evaluation continue

Dès la mise en œuvre, l'évaluation continue commence.

Il est recommandé d'organiser un comité de suivi opérationnel qui permet de suivre la situation sur le terrain de très près et de façon proactive. Dans ce comité de suivi on peut retrouver les différents services communaux, la police, le SIAMU, la STIB, Bruxelles Mobilité, ...

Des petites modifications sont possibles juste après la mise en œuvre du plan en cas de situations réellement problématiques mais, de façon générale, il faut laisser le temps pour que le plan puisse être testé (entre six et douze mois) avant de proposer de grands changements au plan.

L'évaluation doit permettre de mesurer si le quartier évolue dans la direction d'un quartier apaisé et si on répond aux objectifs qu'on s'est fixé dans la phase d'étude :

- Améliorer les espaces publics de proximité en y donnant plus de place à la sécurité, au confort, à la fonction de séjour, aux spécificités de différents publics (dont les enfants), aux activités riveraines, à la végétation et à la gestion durable de l'eau de pluie ;
- Améliorer les conditions de circulation des piétons, cyclistes (confort, sécurité) et des transports publics (efficacité) et, par-là, augmenter leur attractivité ;
- Améliorer la qualité de vie des bruxellois en réduisant les nuisances dues au trafic automobile : bruit, pollution de l'air, insécurité routière.

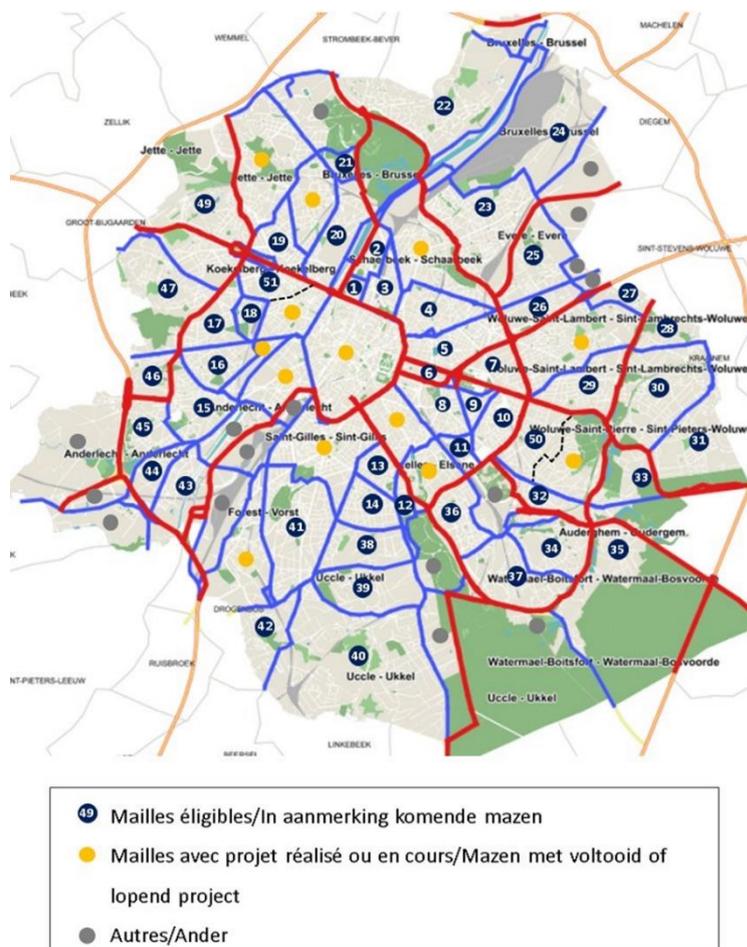
Plusieurs indicateurs chiffrés peuvent être recherchés pour cette analyse. L'évaluation comportera également un volet qualitatif, défini au cas par cas pour chaque maille.

Exemples :

- Nombre de piétons et de cyclistes ;
- Fluidité des transports en commun, nombre de passagers, ... ;
- Pour le trafic automobile : reports d'itinéraires, temps de parcours, vitesses pratiquées ;
- Environnement sonore, qualité de l'air ;
- Fonctionnement et appropriation des espaces ;
- Enquête auprès des commerçants et leurs clients... ;
- Enquête auprès des écoles, crèches, etc. ;
- ...

Un rapport d'évaluation est réalisé entre 6 et 12 mois après l'implémentation de l'ensemble des mesures, tenant compte du contexte local, en collaboration entre la commune, la zone de Police et les différentes administrations régionales, qui mettent leurs données et leurs moyens d'analyse à disposition. Le rapport est publié via les canaux de communication de la commune et de Bruxelles Mobilité.

Carte des mailles éligibles



Chapitre 5 : Financement d'un Coordinateur Sécurité Routière Communal

Subsides de fonctionnement à destination des communes dans le cadre du plan d'actions sécurité routière 2021-2030- Objectif Zéro victime tuée ou gravement blessée.

Introduction

Le Plan d'Actions régional de Sécurité de sécurité routière a pour objectif d'atteindre 0 tué et 0 blessé grave à l'horizon 2030. Pour ce faire, une logique de Safe System a été mise en place. L'ensemble des partenaires impliqués dans la sécurité routière doivent participer, chacun à leur échelle, à l'amélioration du système global. Les communes sont un acteur central de la politique régionale de Sécurité Routière. Il s'agit donc, pour les communes d'une part de mettre en place les actions pour lesquelles elles sont identifiées comme pilote, et d'autre part de suivre les actions dont (ou pour lesquelles) elles sont partenaires.

Cet appel à projets concrétise l'action 13 du programme SAFE SYSTEM, qui institue un soutien continu aux partenaires du Safe system. Ce financement s'ajoute aux appels déjà existants pour les communes, en termes de sécurisation, infrastructure, mobilité et changement modal.

Les actions pour lesquelles les communes sont pilotes :

<https://securiteroutiere.mobilite.brussels/>

<https://verkeersveiligheid.mobiliteit.brussels/>

Action 1: Les communes élaborent et mettent en œuvre un plan d'actions de Sécurité routière basé sur le plan Good Move et le plan d'actions Sécurité routière régional

Action 2: La mise en œuvre du Plan d'Actions Régional est régulièrement suivie via les indicateurs prévus **ACTION PRIORITAIRE**

Action 13 : La Région organise un soutien financier pérenne, via le fonds régional de Sécurité routière, pour les communes et les zones de police. La Région met à disposition des communes des marchés de type centrales d'achats (Etudes- Travaux (fourniture-pose)) **ACTION PRIORITAIRE**

Action 14: Les vitesses pratiquées font l'objet de nombreux contrôles sur les voiries régionales et communales **ACTION PRIORITAIRE**

Action 15: Mettre en place une politique de sanctions strictes et homogènes entre zones de police

Action 17: L'inventaire des zones à concentration d'accidents est mis à jour tous les 2 ans ; elles sont étudiées, planifiées et leur résolution fait l'objet d'un suivi et d'une communication réguliers **ACTION PRIORITAIRE**

Action 18: Ville 30, poursuivre la crédibilisation des voiries à 30 km/h et la sécurisation des voiries à 50 ou 70 km/h **ACTION PRIORITAIRE**

Action 19: Les traversées piétonnes et cyclistes, ainsi que les carrefours font l'objet d'une sécurisation (issu du workshop) **ACTION PRIORITAIRE**

Action 20: Les abords d'écoles offrent des conditions d'accès sûres, s'inscrivent dans des routes scolaires et s'intègrent progressivement dans leur quartier (issu du workshop) **ACTION PRIORITAIRE**

Action 28 : Renforcer le rôle d'exemple de Bruxelles Mobilité, en promouvant, pour les flottes publiques, l'acquisition de véhicules équipés ou aménagés en vue de favoriser la sécurité routière des autres usagers.

Action 29 : Mettre en place les conditions nécessaires à l'utilisation du système ISA (Intelligent Speed Assistance) **ACTION PRIORITAIRE**

Action 30 : Prospective sur la micromobilité, en impliquant le citoyen, afin de prévenir et anticiper les nouveaux risques en terme de sécurité routière.

Vu l'ampleur de l'enjeu et le nombre d'actions à implémenter et à suivre, vu également les retours des communes lors de l'élaboration du plan, il y a été inclus parmi les actions Safe system, un soutien aux autorités communales. Celui-ci se manifeste de plusieurs manières. L'objectif est que tout le processus, de l'identification à la réalisation soit, in fine, facilité pour les communes.

- L'élaboration et le partage de diagnostics réalisés par Bruxelles Mobilité (BM) (Zones à concentration d'accidents (ZACA), traversées piétonnes accidentogènes, vitesses excessives ...). Ces diagnostics peuvent ensuite être mis à profit pour identifier les lieux où intervenir et pour élaborer la programmation annuelle/pluriannuelle.
- Des subsides d'investissement peuvent être sollicités pour la sécurisation de ces lieux.
- Des aides complémentaires de type centrale de marché doivent encore être mise en œuvre dans le futur.
- Le plan d'action prévoit aussi l'engagement d'un **coordinateur sécurité routière** par commune pour élaborer le plan d'actions sécurité routière communale et suivre l'ensemble du processus à l'échelle communale.

Objet du subside

Bruxelles Mobilité lance donc un appel à projets pour le financement d'un coordinateur sécurité routière par commune dédié au suivi de la politique de sécurité routière. Ce poste est prévu pour une première période de 3ans. Il s'agit bien d'une personne supplémentaire financée par la Région, à 100%.

La description des missions du Coordinateur Sécurité routière communal :

- Elaborer et coordonner le plan d'actions de sécurité routière communal en collaboration avec l'ensemble des services communaux impliqués, les zones de police et Bruxelles Mobilité ;
- Etablir le planning et suivre les actions mise en œuvre par les communes ;
- Suivre les indicateurs prévus pour chaque action, et assurer leur transmission au service planification de BM ;
- Suivre la programmation interne /planification des différentes actions ;
- Intégrer des objectifs dans la programmation stratégique et budgétaire ;
- Collaborer avec les différents services communaux impliqués dans les différents projets, assurer une transversalité des différentes actions entre les services communaux impactés par les actions (mobilité, travaux publics, urbanisme, instruction publique,...), les zones de polices, etc. ;
- Participer à la formation de base en sécurité routière, développée par Bruxelles Mobilité (40h) ;
- Participer aux rencontres entre les coordinateurs sécurité routière communaux ;

- Une spécialisation des tâches dans un des programmes d'actions du plan, Safe System, Safe Speed, Safe Streets, ou Safe Behaviour, est possible mais à 50 % max du temps de travail, le restant étant affecté aux autres tâches déjà listées.

Profil (au minimum)

- Niveau A ou B ;
- Expérience professionnelle de 2 ou 3 ans est un atout ;
- Une connaissance de base du Plan d'actions régional de sécurité routière 2021-2030 ;
- NL ou FR, la bonne connaissance de l'autre langue est un atout ;
- Une expérience en gestion de projets et dans le fonctionnement communal/régional bruxellois est un atout ;
- Une expérience dans un des domaines de la sécurité routière (infrastructure, sensibilisation/éducation, contrôle sanction) est un atout.

Financement

- La Région finance, dans le cadre de l'appel à subsides 2024, un poste de niveau A ou B, pour une période de 3 ans à dater de l'approbation du subside ;
- Le montant maximum du subside est de 195.000 pour les 3 ans et par commune ;
- Le subside sera liquidé en 3 tranches.

La commune doit également s'engager à mettre les moyens nécessaires à l'élaboration d'un plan d'action de sécurité routière ainsi qu'à la concrétisation des actions qui y sont définies.

Comment justifier les frais, documents à fournir

- 1) Le contrat de la personne ;
- 2) Les fiches de paye de la personne ;
- 3) Les preuves de paiement des salaires ;
- 4) Une déclaration sur honneur signée par le Bourgmestre attestant que la personne a travaillé exclusivement sur le projet subventionné (document type de chez nous) ;
- 5) Une déclaration sur honneur de l'agent engagé attestant le nombre d'heures/de mois qu'il a travaillé (exclusivement) sur le projet subventionné ;
- 6) Tableau reprenant le calcul de tous les frais qui devront être pris en considération dans la justification de la subvention.

ANNEXES :

Procédures et formulaires de candidature

(à remplir dans sa version word)

1. Subventions « Équipements et infrastructures »

1.1. Procédure et planning des subventions « équipements et infrastructures »

- Constitution du (des) dossier(s) par la commune.
- Envoi par mail du formulaire de demande de subventions « équipements et infrastructures », accompagné du (des) dossier(s) complet(s), incluant une estimation budgétaire la plus précise possible, à la Région. Un accusé de réception du (des) dossier(s) sera transmis par l'administration dans les 10 jours ouvrables.
- Après analyse, réponse de la Région par mail quant à l'éligibilité des projets et aux éventuelles adaptations à prévoir.
- Pour les subventions dont le montant dépasse 30.000 €, envoi du (des) projet(s) de convention(s) à la commune pour approbation par le Collège.
- Renvoi du (des) projet(s) de convention(s) signé(s) à la Région sous format PDF pour signature par la Ministre.
- Suivi administratif.

jeudi 16 novembre 2023	Réception par les communes du présent appel à subventions
Mardi 1 ^{er} février 2024 12h	Envoi du formulaire de demande de subventions « Infrastructures et Equipements » et des plans établis par la commune (par mail)
Février-avril 2024	Examen des dossiers par l'Administration
Avril – Mai 2024	Remise de l'avis officiel de la Région aux communes (éligibilité des projets) + envoi des conventions pour signatures
Fin mai – fin juin 2024	Réception par l'administration des conventions signées sous format électronique
Juillet 2024	Dossiers soumis au Gouvernement et démarrage du suivi administratif

Contacts utiles

BRUXELLES MOBILITÉ

VAN LOVEREN Bruno bvanloveren@sprb.brussels 02/204.10.18MAERTENS Aurelie amaertens@sprb.brussels 02/204.24.86

L'AGENCE RÉGIONALE DU STATIONNEMENT

Pour les questions concernant le stationnement vélo sécurisé, la centrale de marché et Cycloparking :

RAYMOND Charlotte craymond@parking.brussels

1.2. Formulaire de candidature – Subventions « équipements et infrastructures »

FORMULAIRE À RENVOYER **par mail** simultanément à l'introduction du (des) dossier(s) (voir détails dans les fiches) pour LE 1 FEVRIER 2024 :

Au cabinet de la Ministre Elke Van den Brandt : KAWAN Jade JKAWAN@gov.brussels	À Bruxelles Mobilité : infra_EMPC@sprb.brussels kdemesmaeker@gob.brussels bvanloveren@sprb.brussels amaertens@sprb.brussels
--	--

Commune de :

Bourgmestre ou Echevin responsable :

Nom : _____ Prénom : _____

Compétence : _____

Adresse : _____

Tél : _____ Fax : _____ E-mail : _____

Personne de contact dans l'administration communale :

Nom : _____ Prénom : _____

Service/ fonction : _____

Adresse : _____

Tél : _____ Fax : _____ E-mail : _____

Numéro(s) de compte bancaire de l'administration communale sur lequel la/les éventuelle(s) subvention(s) sera/seront à verser (s'il y a différents numéros de compte pour les différents projets, merci de le signaler) **IBAN :**

Cochez les mécanismes pour lesquels vous marquez un intérêt :

1. Équipements

- Stationnement vélo non sécurisé
- Stationnement vélo sécurisé en voirie
- Stationnement vélo sécurisé en ouvrage
- Drop zones
- Mobilier urbain pour piétons et cyclistes

2. Infrastructures

Vélo – infrastructures

- Rues cyclables
- Marquage cyclables
- Pistes cyclables séparées

Piétons – infrastructures

- Mise en œuvre du PAVE (Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics)
- Abords d'arrêts
- Mise en œuvre des voies lentes/venelles/raccourcis piétons

Résilience de l'espace public

« Ludicité » de l'espace public

Nom : _____

Signature : _____

2. Subventions « d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales »

2.1. Procédure et planning des subventions « sécurité routière »

A noter que **le présent chapitre 2 fait office d'appel** pour ces subventions.

jeudi 16 novembre 2023	Réception par les communes du présent appel à subventions
Mardi 1 février 2024, 12h	<p>Réception des dossiers par mail (personnes de contact : Infra_SR@sprb.brussels – m scorier@sprb.brussels)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitution du (des) dossier(s) par la commune comme décrit dans chacune des fiches ; • Renvoi par mail du formulaire de demande de subsides « d'investissement pour l'amélioration de la sécurité routière en voiries communales », dûment complété, et accompagné du (des) dossier(s) complet(s) pour analyse et sélection (documents graphiques au format pdf). <p>Un accusé de réception du (des) dossier(s) sera transmis par l'administration dans les 10 jours ouvrables après clôture de la réception des dossiers</p>
Février – avril 2024	Examen des dossiers par l'administration, échanges éventuels pour amélioration qualitative des projets ou compléments d'informations – jury de sélection et décision.
Lundi 17 avril 2024	Information de la sélection pour l'attribution du subside. Sur demande de la commune, précisions éventuelles quant à la décision de non-attribution.
Entre le 17 avril et le 17 mai 2024	Envoi par l'administration des projets de convention pour signature par les Bourgmestres et secrétaires communaux.
Fin mai – début juillet 2024	<p>Envoi par les communes (par mail à l'adresse m scorier@sprb.brussels) des projets de convention signés.</p> <p>Pour rappel, les projets de convention ne doivent pas être datés car, à ce stade, ils n'auront pas encore été approuvés par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>Dès l'approbation de la subvention par le Gouvernement et signature des documents par la Ministre Elke Van den Brandt, Bruxelles Mobilité envoie par mail aux communes le courrier de notification avec ses annexes.</p>

Contacts utiles

BRUXELLES MOBILITE : Pour tout ce qui concerne un éventuel soutien/examen « sécurité routière » lors de l'élaboration des plans d'aménagement, préalablement à l'introduction du (des) dossier(s), et pour tout ce qui concerne la procédure de sélection : Infra_SR@sprb.brussels

Pour tout ce qui concerne le suivi administratif du (des) dossier(s) : Malicia Scorier m scorier@sprb.brussels

2.2. Formulaire de candidature – Subventions « d’investissement pour l’amélioration de la sécurité routière en voiries communales »

FORMULAIRE À COMPLETER DANS SA VERSION INFORMATIQUE (remplir les champs prévus) annexée au catalogue et À RENVOYER simultanément à l’introduction du (des) dossier(s) (voir détails dans les fiches) pour LE 1 FEVRIER 2024 :

Par mail à : Infra_SR@sprb.brussels m Scorier@sprb.brussels

Commune de : Choisissez une commune

Bourgmestre :

Nom : Entrez texte

Prénom : Entrez texte

Compétence : Entrez texte

Adresse : Entrez texte

Tél : Entrez texte

Fax : Entrez texte

E-mail : Entrez texte

Secrétaire communal'

om : Entrez texte

Pré om : Entrez texte

Compéte ce : Entrez texte

Adre se : Entrez texte

él : Entrez texte

ax : Entrez texte

E-m il : Entrez texte

Personne de contact dans l’administration communale, à mentionner dans la convention

om : Entrez texte

Pré om : Entrez texte

Compéte ce : Entrez texte

Adre se : Entrez texte

él : Entrez texte

ax : Entrez texte

E-m il : Entrez texte

Numéro(s) de compte bancaire de l’administration communale sur lequel la/les éventuelle(s) subvention(s) sera/seront à verser (s’il y a différents numéros de compte pour les différents projets, merci de le signaler)

I AN : Entrez texte

Cochez les mécanismes pour lesquels vous demander un subs de :

- PETITS AMENAGEMENTS DE SECURISATION NON SOUMIS A PERMIS D’URBANISME
- RUES ET QUARTIERS SCOLAIRES

Localisation	Nature du projet	descriptifs/objectifs du projet	Estimation €
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte

Formulaires sécurité routière

	Choisissez un élément. Choisissez un élément.		
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte

Nom : Entrez texte

Signature :

3. Mise en œuvre de projets « mobilité durable ».

3.1. Procédure et planning – Mise en œuvre de projets « mobilité durable »

Les dossiers de candidature doivent être envoyés à Brulocalis aux dates ci-dessous au moyen des formulaires ci-après (formulaire général de candidature + formulaire par projet), accompagnés de leur tableau budgétaire et dûment approuvés par le Collège communal.

ETAPES	DATE	OBJET	A envoyer par email à
Dépôt du formulaire général de candidature	le 1er février	Le formulaire général (ci-joint) devra comprendre une brève description et une budgétisation de l'ensemble des projets qui feront l'objet d'une demande en 2024. Les détails et budgets précis devront être repris dans les formulaire-projets à remettre en mars	Brulocalis Sophie van den Berghe et Nina Ramos mob@brulocalis.brussels tel : 02.238 51 76 ou 02.238.51.66
Dépôt des formulaires-projets	18 mars 27 mai	Un formulaire par projet (modèles ci-après) doit être rempli et complet.	Brulocalis Sophie van den Berghe et Nina Ramos mob@brulocalis.brussels tel : 02.238 51 76 ou 02.238.51.66
Réunion du jury de sélection et réponse quant à la recevabilité des projets	Un jury sera organisé endéans les 10 jours ouvrables après la date de réception des dossiers (hormis période de vacances)	La commune pourrait être appelée par le jury à venir défendre en séance son/ses projet-s. Elle sera contactée par l'équipe de Brulocalis à cette fin.	
Acceptation ou refus du projet		Un mail sera envoyé à la suite du jury endéans les 3 jours ouvrés pour avertir la commune de l'acceptation ou non de son projet. Ce mail vaudra pour accord officiel d'octroi du subsidy.	
Arrêté ministériel	Au plus tard septembre 2024	L'arrêté sera unique par commune (et par volet) et parviendra à la commune au plus tard en septembre 2024	Sofie Walschap swalschap@sprb.brussels tel : 02.204.19.93
Pièces justificatives	A envoyer avant le 30 avril 2025 (pour les projets vivre la ville (sur un an))		
Évaluation	Fin 2024 (sauf si le projet s'étend sur plus d'un an)	Envoi du formulaire d'évaluation du(des) projet(s).	Envoi par mail à Brulocalis mob@brulocalis.brussels

3.2. Formulaires de candidature – Mise en œuvre de projets « mobilité durable »

FORMULAIRE GÉNÉRAL DE CANDIDATURE

Ce formulaire général doit impérativement être complété, y compris dans le cas où certains formulaires-projet ne sont pas complets pour des raisons inhérentes à la nature du projet (par exemple dans le cas où un appel est lancé auprès des citoyens afin de définir la nature d'un projet de type « Réappropriation l'espace »).

1. Nom de la commune

2. Objectifs en matière de mobilité de la commune

(Décrire en quelques lignes les objectifs que la commune s'est fixés en matière de politique de mobilité. Veuillez ajouter les actions du plan Good Move qui sont concernées par les objectifs mentionnés)

3. Projets pour lesquels la commune souhaite entrer un dossier et estimation du budget global

(Énumérer les différents projets ainsi que le montant demandé (ou estimation s'il n'est pas encore connu. Veuillez à vous concerter entre différents services de la commune !)

4. Description générale de chaque projet en précisant leur lien avec les objectifs en matière de mobilité de la commune

(Synthèse en une quinzaine de lignes par projet)

FORMULAIRE PROJET A.1: ACTIONS DURANT DE LA SMOB

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence :

Adresse

Tél :

e-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse

Tél :

e-mail :

Numéro de compte (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom de l'évènement

2. Description générale du projet

*(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe). **Conseil** : faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.*

3. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version)

(Précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet évènement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.)

4. Dates, durée et localisation de l'évènement

(Y compris les dates d'une éventuelle consultation populaire)

5. Description des activités

(Décrivez précisément toutes les activités qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

6. Collaboration avec les associations locales / les riverains

(Veuillez préciser les activités qui seront spécifiquement mises en œuvre par des associations locales ou des riverains)

7. Autres partenaires locaux concernés (horeca, commerces de proximité, asbl, etc.)

8. Services communaux concernés

9. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'évènement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé et ventilé)

FORMULAIRE-PROJET A.2: PROMOTION DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence :

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte pour ce projet (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom de l'évènement

2. Type de projet

- Journée de sensibilisation au vélo
- Journée de sensibilisation à la marche
- Bike Repair Day
- Action pendant l'hiver
- pool cycliste

3. Description générale du projet

*(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe) **Conseil** : faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.*

4. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version)

(Précisez l'objectif poursuivi par votre projet et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.)

5. Dates et durée de l'évènement

6. Localisation de l'évènement

7. Description des activités

(Précisez les activités qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

8. Public cible

9. Partenaires locaux concernés¹⁸

10. Services communaux concernés

11. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'événement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé)

¹⁸ Si votre commune désire mettre en place une collaboration avec les locales du Gracq et du Fietzersbond, n'hésitez pas à contacter swalschap@gob.brussels si vous ne disposez pas des coordonnées des responsables.

FORMULAIRE-PROJET A.3: OPPORTUNITÉS LIÉES AUX CHANGEMENTS

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence :

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte pour ce projet (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom du projet

2. Type de projet

- Opportunité liée à un chantier
- Opportunité liée à l'arrivée de nouveaux habitants

3. Description générale du projet

*(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe) **Conseil** : faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.*

4. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version)

(Précisez l'objectif poursuivi par votre projet et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.)

5. Dates et durée du chantier (si applicable)

6. Localisation du chantier (si applicable)

7. Description des activités

(Précisez les activités, s'il y en a, qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

8. Public cible

9. Partenaires locaux concernés

10. Services communaux concernés

11. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'événement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé)

FORMULAIRE-PROJET B: PROJET MOBILITÉ SCOLAIRE ACTIVE

A. Identification de la commune, des écoles et des partenaires

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence :

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte pour ce projet (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

4. Autres échevinats et services communaux impliqués dans le projet:

5. **Ecoles concernées** (si plusieurs écoles sont concernées, remplir les coordonnées pour chaque école)

Nom et numéro de matricule :

Réseau :

Site concerné par le projet (si applicable) :

Rue :

CP/ Localité:

Téléphone fixe :

Site Web :

Nombre de classes :

Nombre d'élèves :

Direction

Nom/prénom:

email :

Tél :

Responsable porteur du projet au sein de l'école :

Nom/prénom :

Fonction au sein de l'école:

email :

Tél :

6. Partenaires locaux concernés

Accompagnateurs (gardiens de la paix, éducateurs, association de parents, etc.) :

Zone de police :

Prestataire extérieur :

Autres :

B. Description du projet

1. Type de projet *(si les projets sont liés, plusieurs cases peuvent être cochées):*

- Rue scolaire
- Rangs accompagnés
 - A vélo
 - A pied

2. Nom du projet

3. Description générale du projet

(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe). Décrivez les collaborations avec les acteurs locaux (zones de police, associations, habitants, comité de parents, etc.). Précisez comment sera assuré l'encadrement des rangs/de la rue scolaire etc. Précisez les activités, s'il y en a, qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.

4. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version)

(Précisez l'objectif poursuivi par votre projet et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.)

5. L'école mène-t-elle déjà des actions de ce type ? Si oui, précifiez. A-t-elle bénéficié d'un subside de la Région ? Si oui, depuis quand ?

6. S'il s'agit de rangs, décrire quel type de rangs sont envisagés *(rangs domicile-école, école-domicile, école-extrascolaire, activité scolaire,..)* ainsi que leur nombre, le nombre d'élèves concernés et la fréquence

7. En cas de rue scolaire. A-t-elle déjà été testée ? Si oui, décrivez-en les résultats.

8. S'il s'agit d'une rue scolaire, allez-vous demander un subside pour l'infrastructure ?

9. Décrire le planning et le calendrier précis des activités *(timing en matière de communication, du test (en cas de rue scolaire), début des activités,...)*

10. Assurance

(Précisez la manière dont seront assurés les participants aux projets (enfants et accompagnateurs))

11. Pérennité

(Précisez la manière dont vous envisagez la pérennisation du projet)

12. Communication de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'événement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, réunions de quartier, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé)

Charte d'engagement de l'école

Je confirme avoir pris connaissance de la nature et de l'objectif du projet et m'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires à sa bonne réalisation tout au long de celui-ci (notamment la mobilisation des élèves, parents et professeurs).

Date et signature (précédées de la mention « Lu et approuvé ») de la direction et du porteur de projet au sein de l'école

Directeur de l'école	Porteur de projet au sein de l'école
----------------------	--------------------------------------

FORMULAIRE -PROJET C: PROJET INNOVANT

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte pour ce projet (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom du projet

2. Description générale du projet

*(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe) **Conseil** : faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.*

3. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet

(Précisez l'objectif poursuivi par votre projet et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile).

4. En quoi le projet est-il innovant ?

5. Dates et durée du projet

6. Localisation de l'événement

7. Description des activités

(Précisez les activités, s'il y en a, qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

8. Public cible

9. Partenaires locaux concernés

10. Services communaux concernés

11. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'événement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé)

FORMULAIRE-PROJET D: CYCLOGISTIQUE COMMUNALE

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence :

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte pour ce projet (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom du projet

2. Description générale du projet

*(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe) **Conseil** : faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.*

3. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version).

(Précisez l'objectif poursuivi par votre projet et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.)

4. Dates et durée de l'évènement + rétro-planning

(Effectuer un retro-planning du projet en tenant compte du temps nécessaire pour effectuer un cahier de charge, le marché public, l'attribution et l'achat)

5. Localisation de l'évènement

6. Description des activités

(Précisez les activités, s'il y en a, qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

7. Public cible

8. Partenaires locaux concernés

9. Services communaux concernés

10. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'évènement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiches, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune (Budget détaillé)

FORMULAIRE-PROJET E: RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE

A. Identification de la commune

1. Nom de la commune

2. Échevin responsable

Nom :

Prénom :

Compétence:

Adresse :

Tél :

E-mail :

3. Personne de contact dans l'administration

Nom :

Prénom :

Service/ fonction :

Adresse :

Tél :

E-mail :

Numéro de compte (IBAN) : BE

Numéro d'entreprise :

B. Description du projet

1. Nom de l'événement

2. Description générale du projet

(Synthèse du projet en une quinzaine de lignes. Vous pouvez joindre un projet plus détaillé en annexe) Conseil: faire un résumé n'est pas facile. Il doit être court, structuré et percutant. Il va constituer un outil de communication interne et externe très utile pour votre démarche.

3. Objectif(s) poursuivi(s) par le projet (si le projet a déjà été mené l'année précédente, décrire les enseignements et améliorations apportées dans la nouvelle version)

a. Précisez l'objectif poursuivi par votre projet (*test réel avant un aménagement prévu, test pour consultation dans la perspective d'un aménagement futur possible, aménagement temporaire, etc.*)

b. Et précisez quel est le projet mobilité que votre commune mettra en avant au travers de cet événement et ses liens avec la logique régionale de diminution de la pression automobile.

4. Dates et durée de l'événement

(Y compris les dates d'une éventuelle consultation populaire)

5. Localisation de l'événement et description pratique du test ou de l'aménagement envisagé

(Quelles sont les modifications pratiques apportées à l'espace public ?)

6. Description des activités et/ou aménagements prévus

(Décrivez précisément toutes les activités qui seront mises en œuvre en vue de soutenir le projet.)

7. Collaboration avec les associations locales / les riverains

(Veuillez préciser les activités qui seront spécifiquement mises en œuvre par des associations locales ou des riverains (l'appropriation d'un projet Réappropriation de l'espace passe par l'implication aussi forte que possible des associations locales en vue de leur faire porter en partie le projet))

8. Autres partenaires locaux concernés (*horeca, commerces de proximité, asbl, etc.*)

9. Services communaux concernés

10. Médiatisation de votre action

(Précisez comment votre commune envisage sa communication autour de l'événement proposé : journaux communaux, flyers, site internet, affiche, panneaux, réseaux sociaux, partenariats locaux, etc.)

C. Budget demandé et part prise en charge par la commune

(Budget détaillé – veuillez détailler le budget activité par activité en prenant soin d'en réserver au minimum 20% à l'organisation d'activités par des associations locales/des riverains/écoles,... Dans le cas où ces activités se dérouleraient de manière volontaire, les communes sont invitées à les mentionner et à les valoriser¹⁹ dans leur ventilation budgétaire des 20%, qu'elles les rémunèrent ou pas)

¹⁹ Le montant maximal de l'indemnisation du volontariat en Belgique est fixé à 40,67 euros par jour par personne (<https://www.levolontariat.be/quels-defraiements-sont-possibles>). Ce montant pourra dès lors être utilisé pour valoriser un travail effectué sur base volontaire.

FORMULAIRE D'ÉVALUATION

(Ce formulaire d'évaluation doit être complété pour chaque projet financé, en fin d'année, et être envoyé à mob@brulocalis.brussels. Si un projet n'a pas pu être fait, veuillez en expliquer les raisons)

1. Nom de la commune

2. Nom du projet

3. Evaluation du projet

(Veuillez en quelques lignes décrire comment votre projet s'est déroulé (autant les choses qui se sont bien passées que les difficultés rencontrées). Répondait-il aux objectifs recherchés ? Le niveau de participation répondait-il à vos attentes ? Avez-vous pu le gérer dans les temps impartis ? Si vous deviez le refaire qu'amélioriez-vous ? etc. Si vous disposez de photos, vous pouvez en joindre à l'évaluation)

4. Y-a-t-il des choses que vous aimeriez qui soient modifiées dans l'appel à projet ? Si oui, détaillez.

4. Subventions « Quartiers apaisés »

4.1. Procédures et planning des subventions « quartiers apaisés »

Mardi 16 novembre 2023	Réception par les communes du présent appel à subventions
3 dates butoirs <ul style="list-style-type: none"> • Le 15 mars • Le 15 juin ; • Le 15 octobre. 	<p>A partir de cette année, et pour les années à venir, les candidatures seront évaluées et validées par Bruxelles Mobilité à 3 dates butoirs sur l'année.</p> <p>Les dossiers de candidature (1 dossier par maille ou partie de maille) doivent être envoyés à l'adresse électronique suivante : CLM@sprb.brussels.</p> <p>A chaque date, Bruxelles Mobilité analysera les dossiers rentrés et proposera une sélection à la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière pour décision finale.</p>
Dans les semaines qui suivent la remise des dossiers	<p>Les dossiers sélectionnés par la Ministre, sur base de la proposition par Bruxelles Mobilité, seront présentés au Gouvernement dans les semaines qui suivent. Les études sont lancées au plus vite après cette approbation.</p> <p>En fonction de l'évolution des processus de quartiers apaisés en cours, et en fonction des ressources financières mises à disposition par la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, le nombre total de dossiers sélectionnés par an peut varier. Un chiffre cible est cinq par an, comme prévu par Good Move.</p>

4.2. Formulaires de candidature – subventions « quartiers apaisés »

Si besoin, Bruxelles Mobilité est à disposition de la commune pour aider à l'établissement du dossier de candidature.

En ce qui concerne le contenu du dossier, il ne s'agit pas de réaliser un diagnostic en bonne et due forme (c'est l'objet de l'étape 1 de l'étude). Dans ce sens, il n'est pas nécessaire d'apporter systématiquement des données chiffrées à l'appui des constats. Le plus important, c'est que le dossier contienne les éléments nécessaires pour, d'une part, **comprendre les problématiques que la commune souhaite traiter dans le cadre du CLM et, d'autre part, connaître son ambition d'apaisement.**

Le dossier de candidature consiste en un document A4 de maximum 20 pages (cartes comprises), qui reprend les informations suivantes :

1. Le périmètre pour lequel la commune²⁰ souhaite la réalisation d'un Contrat Local de Mobilité. Lorsque ce périmètre ne correspond pas à une des 49 mailles reprises dans la [carte des mailles éligibles](#), la commune est invitée à justifier le choix du périmètre.
2. Les principales problématiques identifiées par la commune dans le périmètre en ce qui concerne les 3 points suivants :
 - a. La qualité générale des Réseaux Piéton, Vélo et TC ²¹
(exemples : trottoirs trop étroits, traversées trop longues, itinéraires cyclables encombrés par le trafic, lignes de bus ou tram pénalisées par la congestion, incohérences avec la spécialisation multimodale des voiries comme définie par Good Move, problèmes de sécurité, etc.) ;
 - b. La qualité générale et le potentiel de l'espace public
(en particulier dans les noyaux d'identité locale ainsi qu'aux abords des principaux équipements et des pôles d'échanges : carrefours en mer d'asphalte, places cernées par les flux de trafic, espaces résiduels, fonctions de détente et de récréation, manque d'espace vert, éventuels problèmes d'inondations, ...) ;
 - c. La pression générale du trafic routier
(exemples : trafic excessif (itinéraires de transit) pour des voiries de quartier, insécurité routière, etc.)

²⁰ Les communes lorsque la candidature est introduite conjointement par plus d'une commune.

²¹ Au sens de la SMV – se référer aux cartes.

Remarque : les voiries, tronçons de voiries, espaces publics concernés par les 3 points a, b, c font idéalement l'objet d'une cartographie indicative.

3. Le cas échéant, explication de l'articulation et de la complémentarité avec les programmes régionaux en cours sur tout ou partie du périmètre

(exemple : contrat de quartier durable, contrat de rénovation urbaine, contrat d'axe ou d'îlot, projets de réaménagement de la commune, de la Région, de la STIB, de Vivaqua, ...).
4. Les ambitions et les objectifs portés par la commune en ce qui concerne l'amélioration des conditions de circulation des modes actifs et transports publics, le réaménagement des espaces publics, la réduction des nuisances liés au trafic de transit, etc.
5. Les ressources humaines disponibles en interne pour mener à bien les différentes phases du CLM et le, cas échéant, le descriptif de la subvention RH souhaitée :
 - a. Nombre d'ETP disponibles actuellement et pour quelle durée²² ;
 - b. Le planning de la subvention RH souhaitée si le dossier est retenu : dès la phase étude ou à partir de la phase de mise en œuvre et le(s) profil(s) des RH (par ex . : 2 ETP pour 2 ans ou 1 ETP pour 4 ans) ;
 - c. La méthodologie de collaboration avec tous les services communaux concernés tout le long du processus.
6. La description du processus participatif souhaité, afin qu'il puisse en être tenu compte autant que possible lors de la définition de la mission du prestataire en charge de l'étude de mobilité multimodale²³.
7. La décision du Collège attestant :
 - a. de la prise de connaissance du dossier de candidature préparé par les services ;
 - b. de la décision de répondre au présent appel à projet et, en cas de sélection, de s'engager dans la démarche du CLM pour le périmètre choisi.

Remarque : Lorsque le périmètre proposé par la candidature s'étend sur plusieurs communes, la candidature doit émaner de l'ensemble des communes concernées et chacune des communes doit transmettre la décision du Collège mentionnée en 7.

²² Dans les limites et champs d'action mentionnées au chapitre 2 : Déroulement d'un CLM.

²³ Dans le cas où le dossier est sélectionné

5. Subvention recrutement RH sécurité routière

5.1. Processus de sélection et lancement

Mardi 16 novembre 2023	Réception par les communes du présent appel à subventions
30 juin 2024	Date limite de l'envoi par mail de la demande complète aux adresses suivantes : Isabelle Janssens ijanssens@sprb.brussels , et Malicia Scorier mcorier@sprb.brussels

5.2. Formulaire de candidature

Afin de déposer votre demande de subside pour le poste de Coordinateur Sécurité routière communal, la commune doit déposer un dossier de demande qui comprend les éléments suivants :

- Développer comment le rôle transversal du Coordinateur Sécurité routière sera assuré au sein des services communaux ;
- Expliquer la vision et la méthode de planification et programmation budgétaire qui sera mise en œuvre pour réaliser les actions prioritaires par la commune ;
- Expliquer la ligne hiérarchique qui sera celle du Coordinateur Sécurité routière communal.

La commune doit également s'engager à mettre les moyens nécessaires à l'élaboration d'un plan d'action de sécurité routière ainsi qu'à la concrétisation des actions qui y sont définies.