

Action NO2Pollution : plan d'actions liés aux résultats de mesure de la qualité de l'air sur la commune de Ganshoren

Les résultats de notre action NO2Pollution justifient de proposer un plan d'actions concrètes pour une meilleure qualité de l'air.

A. Fil conducteur : une nouvelle stratégie communale assumée de mobilité durable : vers un nouveau plan communal de mobilité

Vu les résultats obtenus, un des leviers d'action constitue incontestablement la politique communale de mobilité. En effet, une des premières causes de la pollution aux particules fines est constituée par les gaz de combustion émis par les voitures individuelles.

Le fil conducteur de ce plan d'action constitue assurément la proposition d'un **nouveau plan communal de mobilité** qui devra faire de la **mobilité durable un objectif stratégique prioritaire** - et assumé sans ambiguïté - de politique communale. La vision de l'actuelle majorité est souvent une vision qui se limite à critiquer les positions de la Région sans développer de son côté un plan de mobilité durable (exemple de la problématique du sens unique autour de la Basilique et des travaux de réfection du Tunnel Léopold II).

Pour nous, au-delà des enjeux de qualité de l'air, cette politique de mobilité durable permettra de **manière transversale** de favoriser d'autres politiques locales de première importance :

- Cohésion sociale : meilleure rencontre et liens entre habitants (en voiture individuelle, on ne se voit pas et on se rencontre moins) ;
- Sécurité : une plus grande occupation des trottoirs et de l'espace public par les piétons permettra de renforcer une forme de contrôle social en bonne coopération avec les gardiens de la paix ;
- Santé : tout en améliorant la qualité de l'air, la mobilité durable notamment à pied et en vélo favorise l'effort physique, ce qui est tout bénéfique pour la santé et la prévention des maladies cardio-vasculaires ;
- Commerce local : les commerces locaux bénéficient assurément des clients qui se déplacent en vélo ou à pied près de chez eux pour faire leurs courses ;
- Cadre de vie et aménagement du territoire : la mobilité durable permet d'améliorer la qualité du cadre de vie et de repenser l'espace public dans cette perspective.

Ce nouveau plan communal de mobilité est d'autant plus urgent que le dernier date **de 2007** et que la Commune n'a pour l'instant aucune politique assumée et cohérente en matière de mobilité.

Le site web en est la meilleure illustration puisque la page mobilité définit la mission du service comme suit : « *Le service assure le suivi administratif et technique des dossiers ayant trait à la mobilité* ». Ceci est très réducteur de ce que la Commune peut faire en matière de mobilité durable. D'autre part, la première illustration disponible sur le site met en avant le nouveau plan de stationnement, ce qui met indirectement l'accent sur la problématique du stationnement de la voiture individuelle qui a focalisé toute l'attention ces derniers mois.

B. Trois axes d'action importants

a. Axe personnel : renforcer le rôle des acteurs pour avoir des portes-paroles de la mobilité durable à tous les niveaux

Le développement des deux axes qui suivent suppose que la nouvelle politique de mobilité durable que nous souhaitons mettre en place soit **portée par tous les acteurs locaux**.

Cette politique ne sera suivie et n'engendrera des changements d'attitude et de comportements que si nous disposons de tels porte-paroles de la mobilité durable à tous les niveaux :

- Un.e **Echevin.e** de la mobilité durable (cela gagne à être précisé dans le titre) qui exprime un soutien politique clair et non ambigu pour la mobilité durable ; cet.te Echevin.e doit aussi insister auprès de tous les services sur le **rôle exemplaire de tous les services communaux** en la matière (gestion plus responsable de la flotte communale, recours à des modes de déplacement moins polluant...);
- Un **personnel communal spécifique** : augmentation du personnel dédié à la mobilité durable en créant au moins un poste à temps plein qui ne se consacre qu'à cela (manager de la mobilité durable) ; aujourd'hui ce n'est même pas le cas d'après nos informations ;
- Un réseau d'**ambassadeurs citoyens** de la mobilité durable : c'est en effet en se stimulant entre citoyens que les changements peuvent advenir !
 - o des ambassadeurs du déplacement à pied ;
 - o des ambassadeurs cyclistes ;
 - o des ambassadeurs du transport en commun ;
 - o des ambassadeurs de l'intermodalité et de la voiture partagée
- Encourager davantage les écoles actives sur notre territoire à favoriser la mobilité durable auprès des parents et élèves : lancer un défi/concours inter-écoles de la mobilité durable, participer au financement de plans renouvelés de déplacement scolaire ;
- Les **commerces et les entreprises** présents sur le territoire de la commune doivent être encouragés à récompenser et soutenir celles et ceux qui favorisent la mobilité durable ; la mobilité durable, c'est aussi bon pour le maintien de notre commerce local !

b. Axe sensibilisation et communication

La sensibilisation à la mobilité durable doit être mise en avant. Cela peut se faire de plusieurs manières.

Il est fondamental d'organiser d'autres événements autour de la mobilité en dehors de la seule journée sans voiture annuelle organisée un dimanche (ce qui est très peu pour faire changer les comportements) :

- Organisation d'une journée de la mobilité communale à d'autres moments et en semaine avec actions concrètes (fermeture temporaire de rues pour une journée...)
 - o C'est en effet en semaine que les comportements doivent évoluer ;
 - o A terme cela pourrait être hebdomadaire par exemple devant les écoles (à l'exemple du vendredi pour l'action filter café filtré) ;
- Site web communal qui met réellement en avant les alternatives de mobilité durable (dont les voitures partagées aussi)!

- Promouvoir les avancées liées à la mise en service du tram 9 et du nouveau plan directeur bus, ce qui permet de se passer plus souvent de la voiture ;
- Promouvoir la mobilité douce autour des écoles par le développement de rangs scolaires piétons ou cyclistes ;

c. **Axe infrastructure**

Parallèlement aux actions qui précèdent, il nous paraît nécessaire de travailler aussi sur les infrastructures tant locales (comme maître d'ouvrage et gestionnaire des voiries locales) que régionales (pour faire pression sur un réaménagement orienté mobilité durable)

a. Au niveau local :

- i. Travailler prioritairement sur les abords d'école pour transformer les zones 30 parfois peu protectrices en
 1. Rue scolaire fermée temporairement à la circulation automobile (30 minutes le matin et 30 minutes le soir)
 2. Zones de rencontre pour y favoriser et sécuriser l'arrivée à pied (au moins étudier leur mise en place) : par exemple autour de la Place Guido Gezelle ;
- ii. Décourager le trafic de transit en créant d'autres rues en cul de sac (sur l'exemple de ce qui a été fait pour l'Avenue Peereboom et l'Avenue des 80 Hêtres) ;
- iii. Planifier le réaménagement complet de l'espace public pour mieux y favoriser la mobilité durable avec une attention particulière pour l'axe Beeckmans, Sorensen, Godefroy, De Brouckère ;
- iv. Une politique cyclable volontariste par
 1. la mise en place de rues cyclables et d'itinéraires cyclables communaux balisés comme à Jette (notamment création d'itinéraires cyclables conseillés vers les écoles) ;
 2. l'augmentation du nombre d'emplacements de parking vélo ;
 3. la création de nouvelles pistes cyclables notamment dans l'axe précité Beeckmans, Sorensen, Godefroy, De Brouckère ;
- v. Plan piéton avec planification de réaménagement des trottoirs à fort lieu de passage piétons (exemple de la Rue Simpson ou du Clos Saint-Martin où les trottoirs ne sont plus tout récents)

b. Au niveau régional au profit direct de la commune :

- i. Stimuler un réaménagement complet de l'Avenue Charles Quint pour mieux y rendre présents les modes de transport durable (transport en commun et vélo surtout)
- ii. Stimuler un réaménagement des carrefours dépendant de l'autorité régionale pour mieux y protéger piétons et cyclistes (exemple du carrefour Poplimont-Sermon) ;
- iii. A plus long terme : requestionner la place et le rôle du tunnel Léopold II comme « aspirateur à voitures »