

> Philippe Moreau, conseiller mobilité - Brulocalis

GOOD MOVE FORUM ET COLLOQUE INTERNATIONAL « VILLES APAISÉES »

Dans le cadre de la mise en place du Plan Régional de Mobilité Good Move, et dans le souci de toujours se remettre en question et de développer de nouvelles stratégies pour la ville de demain, Bruxelles Mobilité, en collaboration avec Brulocalis, a organisé ce 9 juin un colloque international consacré aux plans de mobilité conçus un peu partout en Europe pour apaiser nos métropoles. La journée fut divisée en deux moments forts. La matinée fut d'abord l'occasion pour Bruxelles Mobilité de faire le point sur les évolutions régionales et sur la mise en œuvre des actions du plan Good Move, notamment en vue de son évaluation. Durant l'après-midi, Brulocalis a réuni des spécialistes en mobilité de quatre grandes villes européennes afin d'assurer des échanges de bonnes pratiques en lien avec les actions du Plan Régional de Mobilité bruxellois. La Ville de Bruxelles, Paris, Londres et Milan nous ont ainsi enrichis de leurs expériences dans des domaines particulièrement pertinents.



© Bruxelles Mobilité et Brulocalis

> Good Move Forum du 9 juin 2023

BRUXELLES – GOOD MOVE PENTAGONE

Après avoir, en matinée, tiré un bilan des premières actions prises par la Région et plusieurs communes dans la réalisation du plan Good Move, il était intéressant de débiter l'après-midi par l'analyse du processus de mise en place de l'une des premières mailles apaisées. La Ville de Bruxelles est venue présenter tout le travail réalisé autour de la création de la maille « Pentagone ».

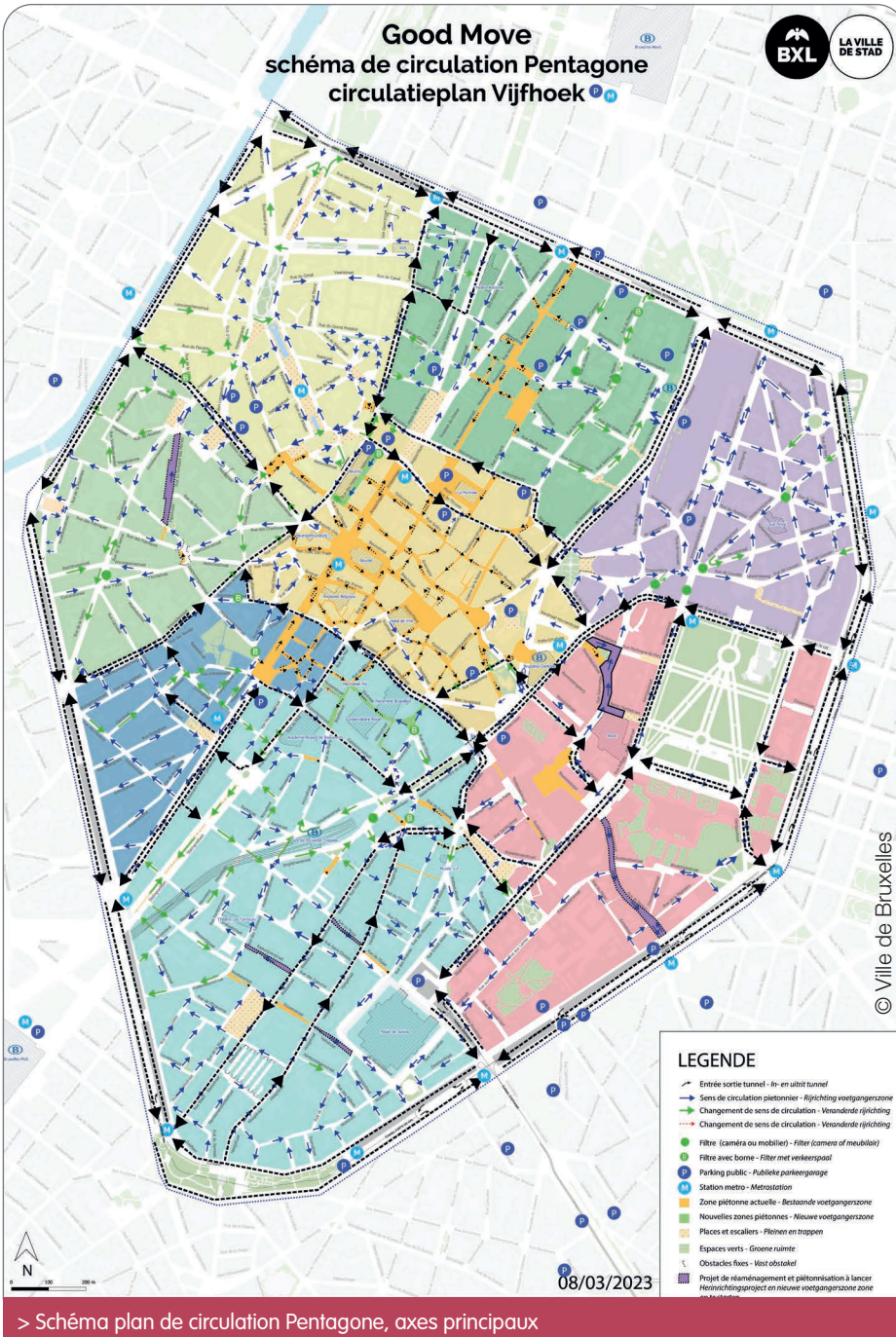
C'est au début de l'année 2020 que le diagnostic et les études internes ont démarré afin de pouvoir finaliser, dès le mois de septembre, la phase de prospection des citoyens et des différents acteurs concernés via des réunions publiques et des plateformes

dédiées. 2021 a ainsi pu être consacrée à la finalisation du diagnostic et à l'important travail sur le schéma de circulation. Dès février 2022, après l'approbation du plan d'action, a commencé la phase d'information durant laquelle il a fallu informer les habitants, les commerçants, les travailleurs, les écoles, les acteurs de terrain et les navetteurs des changements qui allaient avoir lieu. Cela s'est fait par divers moyens : réunions de quartiers, réunions bilatérales, newsletter, presse, site web,...

La mise en œuvre a été planifiée durant les vacances d'été quand la circulation en ville est plus calme, pour que l'adaptation au changement puisse se réaliser avant le rush de la rentrée de septembre. Le plan d'action reposait sur un schéma de circulation qui

privégerait une circulation périphérique via la Petite Ceinture, n'autorisant l'accès du trafic automobile vers les quartiers, commerces et parkings publics que via quelques axes principaux. Ainsi, de la place était récupérée au profit des modes actifs et des transports en communs, permettant de dégager de nouveaux espaces publics dédiés aux terrasses, aires de jeux et zones de rencontre. Préservés d'une grande partie de la circulation de transit, les quartiers pouvaient être apaisés et verdurisés.

Du point de vue technique, ce sont trois types de filtres qui ont été utilisés afin de canaliser et guider le trafic. Des bornes rétractables ont été placées pour l'extension de la zone piétonne, les rues scolaires et les autres zones à accès



> Schéma plan de circulation Pentagone, axes principaux

limité. Elles permettent néanmoins l'accès aux riverains, aux livraisons et aux garages.

Pour les axes où circulent régulièrement les bus, les taxis et les services de secours, c'est à des caméras ANPR qu'il a été fait recours. Ailleurs, où aucun trafic n'était plus autorisé, ce sont des potelets et des bacs à plantes qui ont été installés afin de valoriser au mieux l'espace public.

Le volet communication/participation a été au centre du projet, avec les objectifs de bien informer sur la vision Good Move à Bruxelles et de récolter les avis des citoyens par des moyens et médias diversifiés et nombreux. Malgré les difficultés liées à la pandémie, des réunions de quartier ont pu être organisées, qui ont réuni plus de 300 personnes. Depuis février 2020, une plateforme participative est accessible à tous et a déjà recueilli plus de

300 contributions. Cela permet à tout citoyen de donner son avis (que peut-on améliorer, qu'est-ce qui fonctionne déjà, quels outils d'évaluation...).

Après 30 mois de gestation, le projet de la maille Pentagone prenait vie le 16 août 2022. Comme tout programme ambitieux, il a bien sûr fait ses maladies de jeunesse. Il a fallu procéder à des affinages dans les réglages des feux, adapter la signalisation routière, les marquages au sol et certains sens de circulation, lutter contre des infractions récurrentes et aussi solutionner des problèmes techniques rencontrés avec le fonctionnement des caméras ANPR et les bornes rétractables. Des adaptations des opérateurs GPS ont également dû avoir lieu. Afin de correctement évaluer l'impact du plan de circulation, des campagnes de comptage ont été organisées. Elles concernaient autant

les axes périphériques que les voiries centrales de la maille.

Des comptages spécifiques des cyclistes ont également eu lieu. Les temps de parcours des différents véhicules ont aussi été mesurés. La récolte de toutes ces données a pu être possible grâce à la collaboration de partenaires tels que Bruxelles Mobilité ou la STIB.

Après plusieurs mois d'application, le plan d'apaisement du Pentagone renvoie un bilan très positif en termes de diminution de flux de circulation tant en bordure qu'au centre de la maille. Les comptages des cyclistes indiquent aussi clairement une forte augmentation des déplacements à vélo au centre-ville. Les temps de parcours qui s'étaient parfois allongés à certains endroits au début de l'instauration du plan sont aujourd'hui retombés. Cette amélioration est probablement aux sens de



494 Idées

Ilaria F Propreté, plus espaces verts
14 december 2020



30 Idées

Anton VA économique impact meten
12 december 2020



49 Idées

Leila B Piétonnier
12 december 2020

© Ville de Bruxelles

> Trajet participatif et diagnostic



> Exemple de réalisation, skatepark de la Chapelle

circulation et aux phasages de feux, à la fin de certains gros chantiers mais aussi à des changements d'habitudes de déplacements. Moins d'un an après le démarrage du plan de circulation il est prématuré d'en tirer des conclusions définitives, mais les indicateurs sont actuellement positifs vis-à-vis des objectifs recherchés, à savoir un centre-ville moins congestionné, moins pollué, plus marchable et donc plus apaisé.

MILAN - PLAN DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Confrontée aux mêmes défis de mobilité que les autres grandes villes européennes, Milan a également développé son plan de mobilité. Celui-ci nous a été présenté par Valentino Sevino et Paolo Campus de l'*Agenzia Mobilita Ambiente Territorio (AMAT)*.

Quatre grands objectifs ont été retenus :

1. **Une mobilité durable** : assurer une très bonne accessibilité, réduire la dépendance aux véhicules privés, restituer l'espace public à la mobilité active, encourager le respect du code de la route.
2. **Équité, sécurité et cohésion sociale** : réduire les accidents de circulation, réduire les expositions aux pollutions de l'air et sonores, surmonter les obstacles à l'accès aux services de mobilité, favoriser la liberté de choix en faveur de modes de transport durables.
3. **Qualités environnementales** : réduire la pollution atmosphérique, réduire la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre, prévenir et réduire la pollution sonore, améliorer la qualité de l'environnement urbain.

4. **Innovation et efficacité économique** : assurer l'équilibre économique du système de mobilité, internaliser les coûts environnementaux, sociaux et sanitaires, promouvoir l'efficacité économique du trafic commercial, optimiser l'utilisation des ressources de mobilité.

Pour atteindre ces objectifs, différentes actions-cibles ont été déterminées : augmenter la part modale des transports publics, réduire les flux/capacités aux heures de pointe, réduire le nombre de voitures par habitant, réduire les émissions atmosphériques des particules NO_x , $PM_{2.5}$ et PM_{10} . Le plan de mobilité urbaine durable a également introduit un changement d'approche en matière de planification, en accordant une place centrale à la participation des citoyens et des parties prenantes. Cela impliquait de passer d'une stratégie basée sur un mandat politique fort et un rôle important des services techniques vers un processus plus participatif. Une première phase de travail a débuté par une conférence d'évaluation (rapport préliminaire et lignes directrices), suivie d'une période d'information (citoyens, conseils locaux, associations, municipalités,...), puis d'une étape d'élaboration (listage et cartographie des demandes, analyses préparatoires) et enfin la sélection et l'acceptation d'un scénario. Une deuxième phase consistait à proposer le plan choisi en le rendant public, à collecter et évaluer les observations émises, à l'ouvrir au débat public et récolter les amendements, et ensuite à le faire adopter en vue d'une nouvelle collecte et évaluation des remarques pour finalement passer à son approbation définitive.

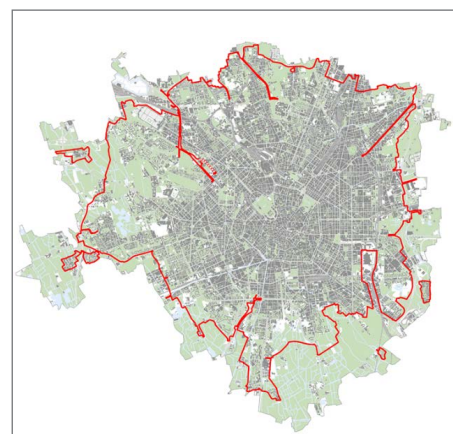
Suite à la mise à disposition du document du plan de mobilité durable et de ses annexes, un total de 197 contributions issues de tous les secteurs de la société (citoyens, acteurs politiques, acteurs institutionnels et associations commerciales) a été déposé lors de la collecte des observations, impliquant tous les domaines thématiques développés par le plan.

Parallèlement à la mise en place progressive du plan de mobilité durable, la ville de Milan a également veillé à développer des outils d'évaluation des mesures prises afin de pouvoir comparer les résultats obtenus avec ceux espérés lors de la détermination des actions-cibles du plan.

Tous les indicateurs récoltés ont montré que le plan répondait aux attentes avec une augmentation de la part modale des transports publics, une amélioration de leur vitesse commerciale ainsi que des diminutions des flux de trafic en heure de pointe, du nombre de voitures par habitant et des émissions polluantes.

Concrètement, Milan a travaillé sur plusieurs actions au moyen de différents outils :

- **Redevance de congestion** : le cœur de ville (8,2 km² = 4,5 % du territoire) a été placé en zone d'accès limité (ZAL) avec 43 points d'accès contrôlés par caméra, dont 7 accès uniquement accessibles aux transports en commun. Cette limitation s'applique du lundi au vendredi entre 7h30 et 19h30. Les résidents de la zone disposent d'un quota de 40 accès gratuits, les véhicules de service peuvent bénéficier d'un tarif préférentiel. Si les cyclomoteurs, les motos, les voitures full-électriques et les hybrides à basses émissions ont un accès libre, une interdiction progressive de certaines classes de véhicules polluants (norme Euro) est prévue dans le temps. Depuis la mise en place de la ZAL, le trafic y a chuté de plus de 40 % et le nombre de véhicules thermiques s'est considérablement réduit au profit des véhicules hybrides et électriques.



© AMAT, commune di Milano

> Périmètre de la zone de basse émission

- **Zone de basse émission** : elle ne concerne pas moins de 132 km² qui entourent la ZAL du centre-ville. Elle est dotée de 188 points d'accès qui contrôlent et limitent, entre 7h30 et 19h30, l'accès aux véhicules les plus polluants et régulent la gestion des poids lourds et du transport des matières dangereuses. Elle concerne ainsi près de 70 % du territoire et 97 % de la population. Les véhicules électriques et hybrides y sont autorisés ainsi que les moteurs thermiques à essence de norme Euro 6. Pour les autres catégories de moteurs thermiques, des exceptions temporaires sont prévues avec suppression progressives dans le temps.
- **Zone à trafic limité San Siro** : elle a été instaurée autour du célèbre stade de football afin de tester un nouveau système de gestion de parking et d'accès, de réduire l'impact des flux de sorties lors des événements, de protéger les aires résidentielles et d'assurer la sécurité dans la zone. Elle est gérée au moyen de caméras de contrôle d'accès et d'aires de stationnement réglementé, de panneaux de signalisation à messages dynamiques et d'un système de réservation de parking lié aux pass d'accès aux différents événements.
- **Piazze Aperte** : il s'agit d'un programme axé sur la régénération urbaine et la mobilité durable, objectifs clés du plan de gouvernance territoriale pour Milan 2030 et du plan d'action pour le développement durable 2030, dans le contexte du « Piano Quartieri » (« Plan de quartier »). Il vise à améliorer les espaces publics et à les transformer en lieux de rassemblement pour la communauté, afin d'étendre les zones piétonnes, de promouvoir des formes durables de mobilité, de profiter ainsi à l'environnement et à la qualité de

vie dans les quartiers. Ce programme fait appel à l'urbanisme tactique pour remettre les espaces publics au centre de la vie communautaire et encourager à en tirer le meilleur parti.

Grâce à cela, et avec la signature d'accords de collaboration, la ville de Milan et ses habitants peuvent coopérer activement à la conception, au développement et à l'aménagement d'espaces publics, ainsi qu'à leur promotion et à leur préservation sur la base des principes de la gestion partagée. Dans une deuxième phase, cette vision ciblera les écoles et leur environnement.

- **Strade aperte** : il s'agit d'un plan du conseil municipal visant à repenser la mobilité et l'espace public, c'est une stratégie qui associe la vision d'une ville plus durable et plus vivable. L'objectif est de créer des rues plus sécurisées et utilisables par tous, en offrant de nouveaux espaces publics pour les adultes et les enfants, et en encourageant les déplacements à pied, à vélo et en scooter grâce à une offre diversifiée, complémentaire et alternative aux transports publics et à la voiture privée. Ce plan se décline en plusieurs actions cibles. Les zones 30 sont développées afin d'améliorer la qualité de l'espace urbain et la sécurité routière. Des interventions pour les piétons prévoient l'élargissement de certains trottoirs pour l'utilisation plus sûre des rues, en réduisant les chaussées sans modifier le système routier. Le plan préconise également, la création de nombreux axes cyclables par la matérialisation de pistes cyclables et l'installation de zones avancées pour cyclistes aux feux de signalisation, dans le but de promouvoir le vélo comme alternative à la voiture et aux transports publics. Enfin, dans certains quartiers, le cumul de ces différentes actions permettra d'y développer le concept de ville des 15 minutes offrant des services et une qualité de vie à proximité de chez soi.



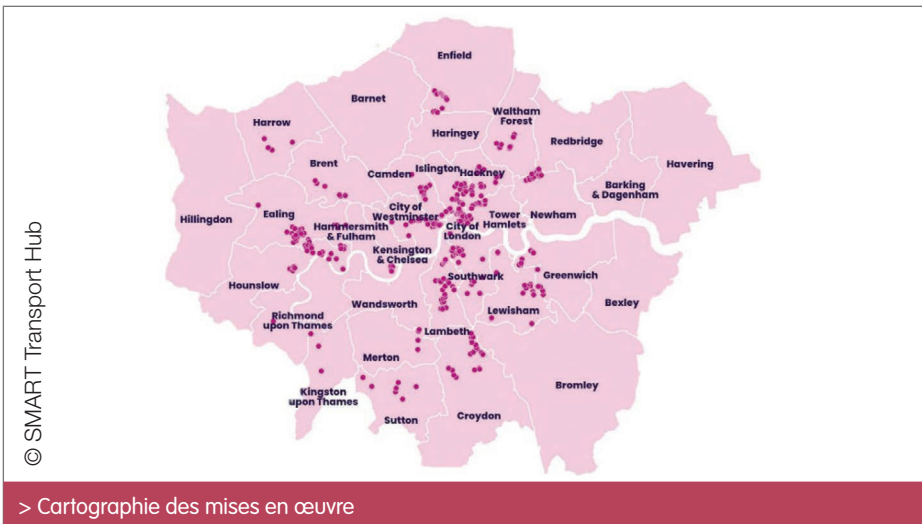
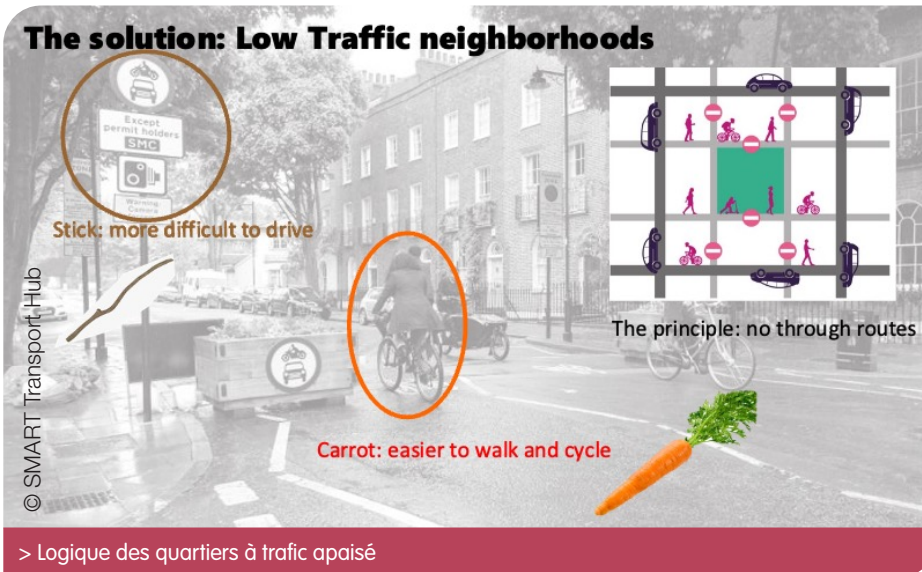
© AMAMAT, Comune di Milano

> Avant/après, aménagements réalisés grâce au projet « Piazze aperte »

LONDRES – LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS

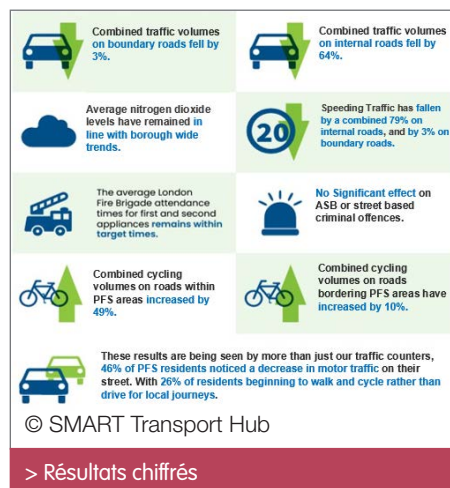
Ayanda Collins et Nicola Mastini de l'Agence Smart Transport Hub nous ont ensuite présenté le plan municipal pour l'apaisement des quartiers londoniens. Dès 2018, Londres a entrepris une révision profonde de sa politique de mobilité.

Malgré une diminution constatée du nombre de londoniens propriétaires d'une voiture, le trafic urbain avait continué de croître durant les



années de 2010 à 2019 de manière globale (21 %) et plus particulièrement dans les rues locales (jusqu'à 57 %). La capitale anglaise était donc dans la nécessité de réduire partout ce trafic et ce, afin de rencontrer également d'autres bénéfices associés, tels que la diminution de la pollution de l'air et des émissions de particules nocives, la réduction des accidents de circulation et la baisse de l'obésité infantile. La solution retenue fut celle des Low Traffic Neighbourhoods (quartiers à trafic apaisé), basée sur une politique de la carotte (facilité de se déplacer en vélo ou à pied) et du bâton (restriction du trafic motorisé avec contrôle par caméra) et le principe de l'impossibilité de traverser un quartier défini de part en part. La concrétisation a été effectuée par l'installation de caméras ANPR, de plantations et de bollards. Tout cela ressemble donc fortement à ce que l'on veut mettre en place à Bruxelles et la question qui se pose alors est « est-ce que ça fonctionne ? ».

Afin d'objectiver les résultats de ces aménagements, des comptages et des mesures ont été effectués qui montrent que le trafic a chuté partout (environ -3 % sur les



voies périphériques aux quartiers et environ -64 % sur les voiries internes), que la vitesse a également baissé (environ -3 % sur les voies périphériques aux quartiers et environ -79 % sur les voiries internes) et que les émissions de NO_x ont également diminué. Cela a eu pour effet une augmentation de la pratique du vélo (+10 % sur les voies périphériques aux quartiers et +49 % sur les voiries internes) tout en n'impactant pas les délais d'intervention des services de secours ni le taux de criminalité du quartier. Ces données de comptage ont d'ailleurs été confirmées par les témoignages des résidents. À une enquête menée après la mise en place des quartiers apaisés, plus d'un quart des répondants ont dit qu'ils roulaient moins en voiture mais qu'ils marchaient beaucoup plus ou faisaient plus de vélo.

Des études indépendantes ont constaté une réduction moyenne du trafic de 32,7 % pour l'ensemble des voiries intérieures des 47 quartiers apaisés de Londres avec une augmentation d'à peine 1,3 % sur les voies périphériques. Cette évaporation du trafic s'explique par des trajets en voiture personnelle qui ne sont plus effectués, par du trafic via d'autres itinéraires, par un report modal en faveur de l'utilisation des transports en commun et enfin par une utilisation accrue du vélo.

PARIS – LA VILLE LOGISTIQUE

Si on se focalise régulièrement sur les impacts qu'engendrent les plans de mobilité sur la vie des habitants, le secteur de la logistique peut être aussi fortement concerné par ces mesures. Paris, particulièrement confrontée à une congestion du trafic de marchandises, y a consacré tout un volet de son plan de mobilité que nous ont présenté Michèle-Angélique Nicol et Cécile Honoré de la Ville de Paris.

La proportion de volume de fret transporté par la route en Ile-de-France a triplé sur les septante dernières années et ce, au moyen de véhicules roulant à 95 % au diesel entraînant des conséquences désastreuses du point de vue environnemental. La majorité de ces déplacements se fait actuellement avec des véhicules utilitaires légers dont le bilan carbone est plus néfaste que celui des poids lourds. Il faut également ajouter à cela un éloignement constant des plateformes logistiques vers les banlieues qui entraîne un flux de marchandises en croissance perpétuelle vers le centre-ville, majoritairement liée aux commerces et aux bureaux. La mobilité des marchandises est également fortement impactée par les récentes évolutions du type de consommation (croissance du e-commerce et de la

**À Paris,
le fret
représente
un quart
des émissions
de CO2 liées
à la mobilité**

Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France

Des externalités négatives importantes de la logistique par la route

Actuellement, seul 6.5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine*
À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO2 que la route



© Agence de la Mobilité, Paris

messagerie, exigences des consommateurs), elles-mêmes accentuées par la crise du Covid. S'ajoute encore à cela une tendance à la réduction par les commerces des espaces de stockage, qui implique de travailler principalement en flux tendu. Tout cela a un impact important sur l'espace public et la société alors que, comme le démontrent plusieurs enquêtes publiques récentes, la majorité des Parisiens aspirent de plus en plus à voir la circulation s'apaiser, à utiliser les mobilités actives et à voir leur quartier se verdurer.

A côté de cela, le secteur du transport reste un grand pourvoyeur d'emplois en région parisienne, où les conditions de travail se sont fortement dégradées avec entre autres

l'apparition d'entrepreneurs-livreurs disposant de peu de protection sociale.

Contrairement au secteur du transport de personnes, celui des marchandises ne dispose pas d'autorité organisatrice, les interlocuteurs émanant tous du secteur privé.

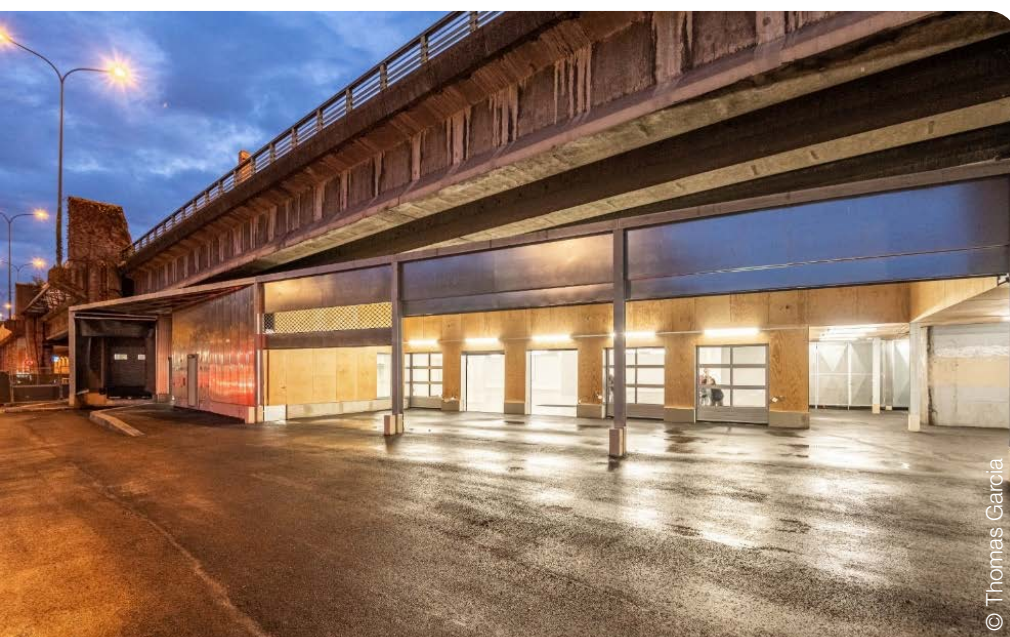
Ainsi, la Ville de Paris a dû mettre au point différents outils afin d'améliorer rapidement sa politique de mobilité logistique. Tout d'abord, une concertation avec les principaux acteurs de la logistique et du secteur marchand qui a abouti à l'établissement de la Charte Logistique Urbaine Durable (établie en 2006 et revue dès 2013). Ensuite, un outil réglementaire qui intègre le Règlement de transport de marchandises, le Plan local d'urbanisme,

la zone de faible émission, le Plan local de mobilité et le Plan climat. S'ajoutent à cela des outils financiers dont diverses primes et des outils opérationnels comme des appels à projets ou expérimentations, des opérations d'aménagement, et des expérimentations thématiques ou locales.

Actuellement, Paris travaille en collaboration avec les professionnels du secteur à une nouvelle stratégie de mobilité. Celle-ci a tout d'abord démarré avec un bilan de la charte LUD 2013 qui en a dégagé trois objectifs : assurer les approvisionnements, diminuer les émissions de polluants et limiter la congestion routière. De plus, avec l'organisation des Jeux olympiques de 2024, des actions à court terme doivent être entreprises amenant à une nouvelle comitologie via un passage au Conseil de Paris de juillet 2022, un Comité des partenaires et une Commission de suivi.

Afin d'implémenter sa politique de mobilité logistique, la Ville de Paris a décidé de travailler suivant six axes d'intervention :

- 1. Le foncier et l'immobilier logistique** avec pour enjeux de rationaliser et de réduire les flux en favorisant les véhicules électriques, la cyclo-logistique et les livraisons à pied, de préserver les implantations industrielles et logistiques à Paris et enfin de déployer un maillage d'espaces logistiques et prévenir l'implantation d'opérateurs opportunistes qui viennent concurrencer les commerces de proximité.
- 2. Le partage de l'espace public** par un meilleur usage de celui-ci en encourageant les livraisons silencieuses en horaires décalés, par une amélioration de l'utilisation des aires de livraison, par un apaisement de la cohabitation



> Exemple d'espace urbain de distribution



© Thomas Garcia

> Exemple d'espace urbain de distribution

des différents modes de livraison et des autres usagers de l'espace public, et par une réduction des flux de véhicules motorisés en encourageant la cyclo-logistique et les livraisons à pied et en facilitant le stationnement des professionnels.


3. **Les conditions de travail des livreurs** en développant des infrastructures et des services nouveaux pour répondre aux besoins de leur quotidien, en prévenant les accidents de travail causés par la circulation, en encourageant les entreprises à proposer de meilleures conditions de travail et en accompagnant les entreprises sociales et solidaires de la logistique.
4. **Favoriser l'offre de proximité** en mettant en relation les acteurs des filières classiques ou les petits commerçants pour accompagner la digitalisation des commerces physiques, en informant et sensibilisant les consommateurs aux impacts écologiques et sociaux des nouvelles pratiques de consommation et en innovant grâce à l'expérience des territoires (solutions de mutualisation en lien avec les communes périphériques).
5. **La logistique des chantiers**, par une réduction de la circulation des camions et autres engins de chantier, par une réduction des flux des artisans et entreprises du secteur de la construction, et en accompagnant les professionnels du bâtiment et des travaux publics afin d'adapter leurs modes de déplacement à la transition écologique.

6. **La transition énergétique et environnementale** par un accompagnement des professionnels du transport de marchandises dans la conversion de leur flotte de véhicules et en diminuant les flux de véhicules motorisés grâce au report modal en faveur des mobilités douces.

Concrètement, la réalisation se fera via une déclinaison annuelle des actions engagées. En 2022, plusieurs des axes ont été abordés par des actions concrètes : aires de livraison connectées, micro-hubs de « micro-hubs logistiques », organisation d'un meet-up dédié à la cyclo-logistique. D'autres actions ont également été engagées en 2023 telles que la généralisation des livraisons silencieuses en horaires décalés ou la création de 1000 aires de livraison supplémentaires. Ce travail de fond sera bien sûr suivi les prochaines années afin de finaliser la concrétisation de cette vision nouvelle de la mobilité logistique.

Ces quatre témoignages extrêmement intéressants ont constitué un prolongement idéal aux deux voyages d'étude que Bruxelles Mobilité et Brulocalis avaient récemment organisés à Paris et à Berlin.

Au travers de ce colloque et de ces voyages d'étude, nous avons pu constater que les problèmes de mobilité et de congestion automobile se sont généralisés dans toutes les grandes villes européennes et que partout les politiques de mobilité sont amenées à prendre des mesures parfois radicales

pour solutionner tous les défis sociétaux, climatiques et environnementaux de demain. Il en est également clairement ressorti, que partout, les plans de mobilité et les mesures qui les composent vont dans la même direction : apaiser les quartiers, favoriser les modes de déplacement actifs, réduire l'emprise de l'automobile sur l'espace public afin de rendre celui-ci à la vie de quartier et mieux assurer la sécurité routière. Nous aurions pu inviter ou visiter d'autres villes telles Copenhague, Amsterdam, Barcelone ou Stockholm, mais nous serions arrivés au même constat. Si les mesures et les méthodes varient quelque peu suivant les particularités et mentalités locales, la vision fondamentale reste la même. A Bruxelles, le plan Good Move suscite le débat depuis ses prémices. Il y a les défenseurs, les opposants, et aussi de nombreuses personnes sans avis. Cela représente le débat public qui est, fondamentalement, sain. Cependant, comme pour toute chose, il arrive un moment où il devient nécessaire de trancher. Et les échanges que l'on a eus avec les autres grandes villes européennes ne peuvent que conforter la vision de mobilité qui a été menée dans notre Région. Ce que l'on met en place se fait ailleurs aussi et, dans certains domaines, nos choix sont parfois précurseurs et cités en exemple. Ces échanges nous aurons également enrichis du point de vue méthodologique. Les retours d'expériences, bonnes ou mauvaises, doivent nous aider à encore nous améliorer et à encore mieux cerner les besoins profonds des citoyens et leurs questionnements légitimes auxquels il nous faut répondre de manière pédagogique et professionnelle. C'est là le grand défi à relever et qui nous permettra de réussir cette transition urbaine indispensable à l'avenir de notre Région. 

> Plus d'infos

- Présentations de la matinée Good Move Forum : [Documents à télécharger : Good Move \(mobility.brussels\)](https://mobility.brussels/)
- Présentations de l'après-midi « Inspirations d'ici et d'ailleurs » (https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2023-06/presentations_inspirations_dici_et_dailleurs.pdf)
- Sur notre voyage d'inspiration à Berlin : article « Les acteurs de la mobilité bruxelloise en visite d'étude à Berlin », Trait d'Union n° 133 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/trait-dunion-133>)
- Sur notre voyage d'inspiration à Paris : <https://brulocalis.brussels/fr/actualites/mobilite-voyage-detudes-paris>