

Le MONITEUR

de la Mobilité et de la Sécurité Routière

FOCUS

La gender
mobility

TRIMESTRIEL N°44 | PRINTEMPS 2016 | GRATUIT

>> ÇA BOUGE DANS LA RÉGION

- La spécialisation des voiries bruxelloises
- Interview de Bianca Debaets, focus sécurité routière
- L'espace public et le genre

>> BONNES PRATIQUES

- La logistique urbaine durable zéro émission
- Les transports publics bruxellois à l'heure du genre
- Toolbox Mobilité : aménagement d'une zone de rencontre

EDITORIAL	03
EN ROUTE POUR LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE ZÉRO ÉMISSION	04
LES VOIRIES BRUXELLOISES SE SPÉCIALISENT	06
LA POLITIQUE RÉGIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SOUS LA LOUPE	08
GENRE ET ESPACE PUBLIC : PENSER L'INCLUSIVITÉ	11
LES DÉPLACEMENTS DES FEMMES DANS L'ESPACE PUBLIC VERSUS SENTIMENT D'INSÉCURITÉ	16
LES TRANSPORTS BRUXELLOIS MÉRITENT UN DÉCLIC DE GENRE !	20
UNE ZONE DE RENCONTRE AMÉNAGÉE GRÂCE À LA TOOLBOX MOBILITÉ	24

CETTE PUBLICATION EST LE FRUIT D'UNE COLLABORATION ENTRE
LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE ET L'ASSOCIATION DE LA VILLE ET
DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, ASBL



DIRECTION : Philippe Barette - Corinne François
RÉDACTION : Julie Bérard - Philippe Delvaux - Freya De Muyck - Marie Gilow - Virginie Tumelaire
Inge Van Der Stighelen- Joëlle Vandervoorde
TRADUCTION : Liesbeth Vankelecom - An Baeyens - Hugues Moïny - Annelies Verbiest
COORDINATION : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

ASSOCIATION DE LA VILLE ET DES COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE
Rue d'Arlon 53/4 - 1040 Bruxelles- Tél : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.avcb.be

BRUXELLES MOBILITÉ
Rue du Progrès 80 - 1035 Bruxelles - Tél: 0800/94.001 - bruxellesmobilite@mrbc.irisnet.be - www.bruxellesmobilite.be



J'avais décidé d'écrire l'édito du Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière aujourd'hui. Nous sommes le 22 mars 2016 et il est un peu plus de 9h30. Mon bureau est situé à 200 mètres de la station de métro Maelbeek où mes collègues et moi prenons quotidiennement le métro. Une vingtaine de personnes vient d'y perdre la vie il y a quelques minutes suite à un attentat et des dizaines d'autres sont blessées, plusieurs très grièvement. Les terroristes ont frappé aveuglément dans le cœur de la Capitale. Ils ont choisi délibérément un moyen de transport très fréquenté et une heure de pointe pour faire un maximum de victimes. Quelques moments auparavant, c'est l'aéroport national qui était la cible de la barbarie sans nom d'une bande de fanatiques, laissant une dizaine de voyageurs innocents sur le carreau.

Hasard malheureux, le Moniteur avait décidé d'aborder tout au long de plusieurs articles la thématique de l'insécurité dans l'espace public et les transports en commun, étudiée au travers de la question du genre. Il avait aussi choisi de présenter les résultats de l'étude sur la spécialisation des voiries en Région de Bruxelles-Capitale et d'offrir la possibilité à la Secrétaire d'Etat en charge de la Mobilité, Bianca Debaets, de présenter sa politique en matière de sécurité routière.

La tristesse me reprend.

En page 20, la photo d'une jeune femme voyageant dans le métro à Bruxelles, semblant perdue dans ses pensées, me fait écrire que je n'ai plus rien à dire.

Jean-Michel RENIERS

“ EN ROUTE POUR LA LOGISTIQUE URBAINE DURABLE ZÉRO ÉMISSION ”

De plus en plus de villes doivent faire face à une circulation croissante. Outre la congestion, le transport motorisé entraîne également une baisse de la qualité de vie en ville et constitue un frein pour les entreprises locales.



La logistique urbaine est l'un des principaux responsables des villes congestionnées. Une enquête européenne¹ a révélé que 20 à 30 % des émissions totales dans les villes européennes se rapportent au transport de marchandises. La Commission européenne est consciente du problème et vise une logistique urbaine atteignant presque zéro émission d'ici 2030 dans les villes européennes.

L'une des explications du grand nombre de déplacements logistiques est le commerce électronique, un secteur en pleine expansion et qui progressera encore davantage dans les années à venir. Le secteur logistique répond à la demande d'«e-tailing» en proposant des livraisons rapides et des délais de réception et de retour flexibles, ce qui engendre de nombreux transports supplémentaires.

COURSIERS À VÉLO : UNE SOLUTION POUR LA LOGISTIQUE URBAINE ?

L'une des solutions possibles pour réduire l'énorme pression engendrée par le transport logistique est la livraison par des coursiers à vélo. Un trajet logistique sur deux peut se faire avec un vélo (cargo).

Les coursiers à vélo offrent de nombreux avantages vis-à-vis du mode de livraison traditionnel: ils sont très flexibles, se déplacent beaucoup plus vite lorsque la circulation est dense, offrent des prix compétitifs et prennent beaucoup moins de place. L'utilisation de coursiers à vélo est surtout très avantageuse sur le plan économique pour le «first and last mile». En outre, ils sont économiques et écologiques et ont une image branchée et durable. Ils constituent donc une alternative à part entière

aux modes traditionnels de livraison de marchandises.

Les coursiers à vélo peuvent non seulement livrer des marchandises, mais aussi être utilisés pour d'autres services, comme la distribution d'imprimés ou de courrier.

À l'étranger, les coursiers à vélo sont déjà un phénomène connu; en Belgique également, nous rencontrons des coursiers à vélo dans un nombre toujours croissant de villes: ils sont notamment actifs à Gand, Anvers et Bruxelles, mais également dans des villes plus petites comme Mons ou Saint-Nicolas.

CYCLELOGISTICS: UNE RÉPONSE BOTTOM-UP À LA LOGISTIQUE URBAINE

Le projet européen Cyclelogistics Ahead vise une logistique urbaine zéro émission en soutenant les coursiers à vélo. Au cours des années écoulées, bon nombre de bonnes mesures et de bons concepts ont été imaginés, mais malheureusement peu mis en pratique. Par conséquent, via une série de mesures concrètes, le projet Cyclelogistics veut transformer la logistique urbaine existante en une logistique plus durable, économique et écologique en stimulant l'augmentation du nombre de coursiers à vélo.

Le groupe qui mènera le projet au cours des trois prochaines années se compose



d'un mélange intéressant d'entreprises de coursiers à vélo, de villes partenaires et des partenaires consultatifs en matière de mobilité, logistique et technologie informatique. Pour la Belgique, le bureau d'études Traject Mobility Management, le Vlaams Instituut voor de Logistiek, la ville de Malines et CityDelivery.eu participent au projet.

La ville de Malines sera la ville test flamande de ce projet européen, par la mise en œuvre de différentes mesures ayant pour but de créer un climat favorable

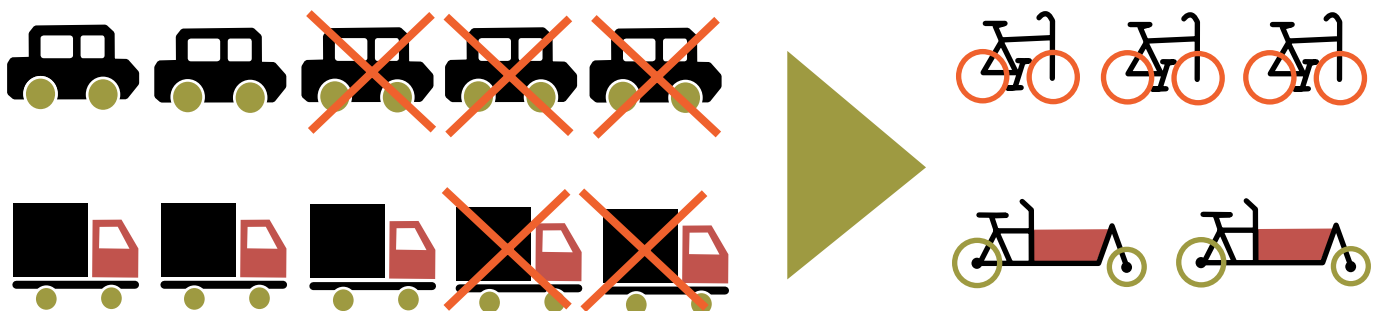
aux coursiers à vélo et la mise en place d'une plate-forme de concertation logistique dans la ville. Les autres partenaires fourniront à la ville des conseils en matière de mobilité, de logistique et de technologie informatique nécessaire.

PLUS D'INFO

www.cyclelogistics.eu

Freya DE MUYNCK – Traject

fdm@traject.be - 09 242 32 80



© Cyclelogistics Ahead



“ LES VOIRIES BRUXELLOISES SE SPÉCIALISENT, ”

CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

La hiérarchie des voiries actuelles a été initiée par le premier PRD (1995) et le Plan de mobilité IRIS 1 (1997). Depuis lors, elle a été légèrement adaptée dans le cadre du Plan de mobilité IRIS 2 (2010), mais elle demeure monomodale, se basant exclusivement sur le réseau automobile.

Par ailleurs, à côté de cette spécialisation dédiée au trafic automobile, des réseaux de déplacements propres à chaque mode coexistent et utilisent ces mêmes axes : réseaux de transport en

commun (présentant aussi une certaine hiérarchie), réseaux cyclables (RER Vélo, ICR), réseaux ou quartiers à grande densité piétonne, etc. Lorsque l'on superpose les différents réseaux, des conflits apparaissent étant donné les limites des espaces publics et des largeurs de voiries disponibles.

L'objectif de l'étude de spécialisation (multimodale) des voiries est dès lors de mettre en place une spécialisation des réseaux qui permettent une meilleure gestion de l'espace dévolu aux déplacements, une meilleure cohérence globale entre les différents réseaux et modes de déplacements et une meilleure

performance de chacun de ceux-ci. Des arbitrages et des priorités seront établis afin de répondre au défi d'un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.

Les différents réseaux de transport doivent se compléter de manière harmonieuse pour répondre aux besoins de déplacements tant des personnes que des biens.

L'objectif est de développer d'une part, un réseau de transport structurant efficace et rapide, d'autre part un concept de «ville lente» dans les quartiers de vie, favorisant les courtes distances.



Ces quartiers de vie doivent s'articuler autour des systèmes de transport déjà en place afin de rentabiliser les investissements du passé et optimiser les projets futurs.

La mise en œuvre progressive de la spécialisation multimodale des voiries n'est qu'un maillon de la politique générale de mobilité. Il est évident qu'elle doit être accompagnée d'autres mesures de réduction globale du trafic automobile. Il s'agit également de renforcer efficacement l'offre en transport public (fréquence, régularité, amplitude, capacité, desserte) et de développer des conditions de circulation sécurisées et de qualité pour les piétons et les cyclistes. Elle doit également être étroitement mise en cohérence avec la politique de stationnement et les démarches de tarification routière.

ETAPES ET ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ÉTUDE EN COURS

L'étude, attribuée au bureau d'études Timenco bvba, a commencé début 2014. Elle est basée sur de nombreuses rencontres, ateliers et réunions avec les différents acteurs en lien avec la mobilité et les espaces publics : Comité d'accompagnement (Cabinet Smet, BM, BDU, BE, STIB, AVCB), CEMA's communaux, STIB multi-Directions, manager Vélo, BDU (DEP et DU), etc.

La première étape a consisté en un état des lieux des réseaux existant en 2014, en leur superposition, en une analyse qualitative approfondie des réseaux et en une détection des problèmes liés à la présence cumulée de différentes fonctions et modes de déplacements. La méthodologie de spécialisation des voiries et de priorisation a été élaborée.

La deuxième phase, en cours de finalisation, a été consacrée à l'adaptation et la redéfinition des différents réseaux en trois niveaux de fonctionnement, à les superposer et à proposer des solutions pour résoudre les problèmes résiduels issus de la superposition des réseaux et fonctions dans l'espace disponible. Des règles de priorité entre modes et/ou niveaux ont également été développées. Différents tests sont également réalisés afin de confronter la spécialisation des voiries proposée à la réalité de terrain (en cours).

A partir de cela, une boîte à outils reprenant des mesures, aménagements, lignes directrices et actions permettant d'améliorer les performances des différents réseaux sera établie dans la troisième et dernière phase de l'étude. Une matrice-qualité définissant des dimensionnements standards et minimums, ainsi que des principes de partage de la rue y sera également intégrée en tenant compte des résultats de la présente étude.

Enfin, cette nouvelle spécialisation des voiries, de par sa vision à moyen et long terme, devrait servir de guide de référence, efficace à tout projet d'aménagement de voirie et devrait être intégrée tant dans le PRDD que dans le plan régional de mobilité.

Ainsi, les concepts et actions proposées par le PRDD pour chacun des réseaux se verront décliner de manière plus précise et opérationnelle dans le plan régional de mobilité, endéans les 2 prochaines années.

DERNIÈRES ÉTAPES ET SUITES DE L'ÉTUDE :

La finalisation de l'étude est prévue fin mars 2016.

Les dernières étapes furent :

- Présentation de l'étude, en l'état, aux cabinets ministériels régionaux (janvier 2016) ;
- Finalisation des tests réalisés avec le modèle multimodal régional (MuStI), des réseaux, de la toolbox, etc. ;
- Derniers échanges et présentation aux CeMA's communaux (février 2016) ;
- Finalisation et validation des derniers éléments de l'étude (BM, dernier CA) (mars 2016) ;

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Présentation de l'étude aux élus politiques communaux (deuxième trimestre 2016) ;
- Intégration de l'étude dans le PRDD et dans le PRM.

Plus d'info
 Joëlle VANDERVOORDE
 Bruxelles Mobilité - Direction stratégie
 jvandevoorde@sprb.brussels
 Tel : 022041952

“ LA POLITIQUE RÉGIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE SOUS LA LOUPE ”

L'AVCB a rencontré la Secrétaire d'Etat Bianca Debaets, en charge de nombre de compétences sur lesquelles les communes et leur Association travaillent. Une occasion de faire le point sur la politique régionale; notamment concernant la sécurité routière.



Bianca Debaets

Quelle est la Politique régionale en matière de sécurité routière et vos priorités en tant que Ministre ?

Bianca Debaets : Les objectifs stratégiques et opérationnels sont greffés sur deux piliers :

- D'une part, les objectifs qui ont été déterminés dans le plan de sécurité routière 2011-2020 et les actions

afférentes qui doivent se poursuivre sans interruption. Il s'agit notamment de la vision zéro : réduire au maximum le nombre de tués sur nos routes.

Retrouvez le Plan de sécurité routière 2011-2020 sur www.bruxellesmobilite.irisnet.be

- D'autre part, de nouvelles compétences ont été transférées vers les Régions dans le cadre de la 6^{ème} réforme de l'Etat et doivent être mises en œuvre, en tenant compte de la spécificité du contexte bruxellois.

La politique de sécurité routière se construit autour des classiques « trois E » : « Engineering », « Education » et « Enforcement ».

Je m'arrêterai ici un instant sur le deuxième de ces piliers : la formation actuelle à la conduite doit être réformée pour l'adapter mieux à un contexte urbain. Il convient d'en accroître la qualité en professionnalisant le secteur. Ce qui doit bien entendu se faire en

concertation tant avec le secteur des auto-écoles qu'avec les autres régions. Un accord interrégional a d'ailleurs été signé au mois de juin dernier avec mes homologues flamand et wallon.

Enfin, le concept de « permis de conduire à l'école » doit faire l'objet d'une évaluation afin de vérifier si ce modèle est adapté au contexte bruxellois. On constate en effet que les jeunes Bruxellois commencent bien plus tard leur formation à la conduite que dans les autres régions.

PERMIS DE CONDUIRE À L'ÉCOLE ... FLAMANDE

En 2007, la Flandre introduit la possibilité de former à l'école ses élèves de 17 ans au code de la route. Les jeunes flamands peuvent donc passer rapidement le permis de conduire. La communauté française, après avoir voulu suivre, a abandonné l'idée, faute de moyens.

Info : www.rijbewijsopschool.be



Quels sont les grands projets à venir ou en cours relatifs à la sécurité routière que va entreprendre la Région ?

Bianca Debaets : J'en citerais trois. Premièrement, le test de perception des risques doit constituer une part essentielle de la formation à la conduite. Déjà utilisé, il fera l'objet de nouvelles standardisations pour différents groupes cibles. C'est l'un des points-phares d'une réforme du permis de conduire. Ensuite, le déploiement de radars-tronçons qui mesurent la vitesse non plus à un endroit précis mais bien entre deux points et établissent alors une vitesse moyenne, plus équitable.

Enfin, la réécriture du code du gestionnaire permettra d'adapter les règlements qui précisent comment placer les panneaux de signalisation. Le lancement de ce chantier démarrera en 2016. Un des enjeux de la refonte du code du gestionnaire est par exemple d'adapter à une ville, où l'espace est rare, un système conçu jusqu'à présent à un niveau fédéral, qui ne prenait pas ce souci en compte et qui imposait donc des panneaux de grande dimension, peu adaptés à nos voiries. On devrait développer une banque de données de la signalisation, ce qui permettra de mieux maîtriser notre gestion des panneaux.



Quels rôles pourraient jouer les communes dans l'amélioration de la sécurité routière ?

Bianca Debaets : J'avancerais une série de pistes intéressantes. J'encourage ainsi les communes à intégrer au mieux dans leurs plans de mobilité des actions de sécurité routière. Ensuite, en fonction d'un accord à établir entre les différents partenaires que sont la commune, la zone de police et la Région, prévoir des sanctions administratives pour certaines infractions relatives à cette question.

D'autres actions, sans relever spécifiquement des seules communes peuvent les mettre à contribution, ou leur bénéficier. La mise sur pied d'un organe consultatif, chargé de fournir à la Région conseils et expertise en matière de sécurité routière me paraît une autre piste à envisager. Il pourrait évidemment également fournir des avis d'initiative. En pratique,

COOPÉRATION INTERRÉGIONALE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A la suite de la 6e Réforme de l'État, la Sécurité routière est devenue une compétence régionale. Dans ce cadre, une concertation et une coordination, de préférence permanente, sont nécessaires entre les trois Régions.

A l'initiative de la Secrétaire d'État Bianca Debaets, une coopération interministérielle a été établie en juin avec ses homologues Maxime Prévot et Ben Weyts. Elle s'attachera à :

- > une concertation structurelle: au moins une fois par an, les Ministres régionaux se réuniront pour évoquer les enjeux en terme de Sécurité routière. Il est aussi prévu que des groupes de travail spécifiques puissent être mis sur pied.
- > retravailler les filières de permis de conduire et examens, entre autres pour ajouter d'autres compétences telles que l'éco-conduite et la perception des risques.
- > des campagnes de sensibilisation: établies selon un calendrier en commun, voire via une campagne conjointe – mais qui préserverait des accents régionaux -.
- > les applications informatiques: les Ministres régionaux définiront ensemble les besoins, et, sur la base de leur analyse, décideront si une coopération interministérielle optimiserait l'échange de données.



je l'imagine sous la forme d'une sous-commission au sein de la commission régionale de mobilité, de la commission consultative de sécurité routière.

Enfin, l'amélioration de la formation des agents de police en matière de sécurité routière, aussi bien au niveau de celle de base que de celle continue (qui ressort donc aussi à la compétence du Fédéral).

La Région souhaite instaurer des zones 30 sur la plus grande partie de son territoire. Quel en est l'enjeu et où en sommes-nous aujourd'hui ? Et techniquement, comment agencer ce dossier qui est au confluent de vos compétences de sécurité routière et de celles de mobilité et de travaux publics, relevant de M. Smets ?

Bianca Debaets : La décision de mise en zone 30 des voiries locales remonte déjà à quelques années, entre autre, suite à la hiérarchisation du réseau de voiries par le Plan de déplacement régional dont le but était de rendre la ville plus vivable.

Retrouvez le Plan régional Iris 2 sur www.bruxellesmobilite.irisnet.be

En même temps, il ressort de nombreuses études que la diminution de la vitesse affecte positivement la sécurité routière en laissant au conducteur plus

de temps pour prendre conscience des autres usagers. Et si un accident se produit quand même, ses conséquences en sont souvent moins graves.

Je voudrais quand même rappeler ici que la mise en zone 30 des voiries locales est de la compétence de leurs gestionnaires, lesquels sont le plus souvent les communes.

Des panneaux variables instaurent des zones 30 pendant les moments-clés scolaires

La Secrétaire d'État en charge de la Sécurité routière Bianca Debaets a décidé de faire installer prochainement sur des voiries régionales des zones 30 'intelligentes' – avec des panneaux indicateurs variables – aux abords d'établissements scolaires. Ces zones 30 ne seront opérationnelles qu'aux heures d'entrées et de sorties des classes.

Un inventaire des lieux où ces nouvelles zones 30 intelligentes pourront être positionnées sera réalisé dans les prochains mois. Les premiers panneaux variables seront installés dans la deuxième moitié de l'année 2016.

Quelles campagnes de sécurité routière sont prévues pour le futur ? Et dans ce cadre, quelles sont vos préférences pour l'angle des messages : peur, humour, trash... ?

Bianca Debaets : Les prochaines campagnes aborderont les excès de vitesse et les multiples risques de distraction au volant. Comme je l'ai indiqué, on reconduira l'opération BOB de lutte contre l'alcool et la drogue au volant. De même que l'opération cartable, destinée aux parents, enfants et enseignants qui prodigue des conseils pour que les enfants parcourent en toute sécurité le chemin menant à l'école.

L'approche choisie se veut en général plutôt humoristique. Une étude néerlandaise a d'ailleurs démontré que des campagnes trash ont un effet trop court sur les gens, qui de plus ne se reconnaissent pas dans les situations dépeintes.

Propos recueillis par
Philippe DELVAUX
Association de la Ville et
des Communes de la Région de
Bruxelles-Capitale



“ GENRE ET ESPACE PUBLIC: PENSER L'INCLUSIVITÉ ”

Aménager des espaces publics inclusifs est une des responsabilités ô combien complexes qui revient aux collectivités territoriales. Il est incontestable que le souci de concevoir des espaces publics pour tous sous-tend chaque projet. Cependant, différents groupes d'utilisateurs rencontrent toujours des obstacles de taille qui jalonnent leur vie en ville. Ils revendiquent que leurs besoins soient mieux pris en compte par les pouvoirs publics. Et si l'intégration de la dimension de genre offrait aux décideurs politiques et aux praticiens un chemin inédit vers l'approche inclusive ? C'est le choix politique que Vienne a opéré dans les années 90. D'autres villes comme Berlin, Malmö et d'autres encore lui ont emboîté le pas avec succès.

GENDER MAINSTREAMING ET POLITIQUES URBAINES

La stratégie transversale du gender mainstreaming¹ (GM) a été rendue obligatoire dans la Région bruxelloise par l'ordonnance du 29 mars 2012 portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale. Si les communes ne sont pas soumises à cette obligation, la RBC doit néanmoins appliquer le GM dans sa compétence des pouvoirs locaux. Bruxelles Pouvoirs Locaux encourage, accompagne et soutient les communes bruxelloises² dans leur

réflexion et actions autour du GM et de ses instruments. Par ailleurs, 7 communes³ de la RBC ont signé la **Charte pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale** du Conseil

1/ L'approche intégrée de genre ou gender mainstreaming: « la (ré)organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décision, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques ». (Conseil de l'Europe, 1998). C'est donc une stratégie transversale, qui concerne tous les domaines de compétence et qui vise à éviter que des politiques publiques ne créent ou ne renforcent des disparités entre les hommes et les femmes. Cette stratégie s'accompagne d'instruments, comme les statistiques de genre ou le gender budgeting.

2/ Anderlecht, Bruxelles, Etterbeek, Ixelles, Koekelberg, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek et Uccle participent à des projets-pilotes sur le GM et/ou le gender budgeting.

3/ À ce jour, la Belgique compte seulement 11 signataires, dont 7 communes bruxelloises: Anderlecht, Ath, la Ville de Bruxelles, Etterbeek, Evere, Gesves, Hannut, la Province de Liège, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek et Woluwe-Saint-Pierre.



des Communes et Régions d'Europe (CCRE). Elles ont donc pris l'engagement d'élaborer et d'appliquer un plan d'action communal pour l'égalité f/h. Ce plan doit concerner chacune des fonctions du signataire : représentant démocratique de la communauté locale, pourvoyeur et commanditaire de services, planificateur et régulateur, et enfin employeur.

UNE PLANIFICATION URBAINE SENSIBLE AU GENRE

En Europe, la ville de **Vienne** fait véritablement figure de pionnière en matière de GM. Une réflexion profonde et un engagement durable pour l'égalité entre les femmes et les hommes avait démarré déjà dans les années 80. Plusieurs projets-pilotes ont été réalisés au cours des années 90. En aménagement de l'espace public, Vienne a notamment innové avec la conception de parcs sensibles au genre.

Le point de départ fut une recherche sociologique⁴ (1996/1997) sur la fréquentation des parcs publics de Vienne par les jeunes. La recherche montra que de manière générale, plus de garçons que de filles fréquentaient les parcs viennois. À l'adolescence, cet écart se creusait davantage : tandis que les adolescents étaient davantage présents dans les parcs, les adolescentes quant à elles désertaient ces mêmes endroits. Deux parcs pilotes furent réaménagés avec pour objectif de rééquilibrer la répartition garçons/filles parmi les usagers. L'approche genrée fut clairement soulignée dans l'appel d'offres et les bureaux candidats durent soumettre des avant-projets 'gender-responsive'.

Une analyse approfondie des besoins des filles a été menée. En réponse, l'aménagement des parcs a permis de dépasser la division spatiale traditionnelle. Des équipements sportifs

mixtes ont été installés. L'aménagement a également tenu compte du sentiment d'insécurité des filles, particulièrement le soir et les principes du Women's Safety Audit de Metrac (Toronto)⁵ ont été appliqués (éclairage public, visibilité, ...). L'évaluation des deux parcs a montré que l'objectif visé était atteint : la fréquentation des femmes et des filles était en nette hausse et la satisfaction du public quant aux deux parcs était en général élevée. La ville de Vienne a donc fait réaménager d'autres parcs publics en incorporant l'approche genrée qui avait conduit au succès des deux premiers.

D'autres villes se sont inspirées de l'expérience heureuse de la ville de Vienne. Malmö⁶ par exemple a transformé une ancienne aire de parking en une aire de loisirs pour les jeunes dans la banlieue de Rosengård. Une attention particulière a été accordée à l'opinion des filles. Un processus de participation active a permis d'impliquer les jeunes riveraines à la prise de décision lors de chaque étape du projet. Ainsi, la réalisation finale a évité le piège d'une aire de loisirs équipée avant tout pour les garçons (skate parc, terrain de sport de ballon, ...) dans laquelle les filles ne se sentent pas les bienvenues en tant qu'actrices. Un travail sur l'appropriation de l'espace a également été mené auprès des habitants. Au final, l'espace conçu se veut polyfonctionnel et la population qui le fréquente se révèle très mixte. Enfin, le dispositif de participation a été maintenu : les riveraines se sont constituées en une association qui reste active dans le processus de co-décision (y compris dans les aspects de gestion et d'organisation d'événements).

4/ Benard, C. & Schlaffer, E. (1997). "Verspielte Chancen? Mädchen in den öffentlichen Raum!" Wien: MA57 Frauenbüro der Stadt Wien.

5/ Metrac a développé la méthode du Women's Safety Audit. En Belgique, l'association Garance s'est inspirée de la méthode (voir en fin d'article dans les liens utiles).

6/ Ce projet figure dans la liste des bonnes pratiques de l'Observatoire de la Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale : www.charter-equality.eu/exemple-de-bonnes-pratiques/urban-planing-on-girls-conditions.html?lang=fr&ref_id=166.

FACTEURS DE SUCCÈS

Les projets d'espaces publics comme ceux réalisés à Vienne et Malmö ont été inscrits à l'intérieur d'une vision politique globale pour l'égalité de genre à l'échelle municipale. Un plan de gender mainstreaming / égalité f/h a été adopté par les mandataires et les instruments du GM sont utilisés par l'administration (gender budgeting et statistiques de genre). Concernant la compétence de développement urbain et d'aménagement du territoire, l'application du GM aux marchés publics ainsi qu'aux procédures d'évaluation sensibilise efficacement les praticiens et les bureaux candidats. Elle contribue aussi à lutter contre les stéréotypes de genre dans les décisions politiques et les pratiques professionnelles. Lors de la mise en route du projet, l'intégration de l'analyse sexo-spécifique — en particulier lors de la phase d'identification des besoins — bénéficie d'une approche délibérément interdisciplinaire (urbanisme, architecture, études de genre, géographie, sociologie, anthropologie, ...), ce qui conduit à des collaborations fructueuses entre élus, praticiens et chercheurs.



En outre, l'apport des études de genre et des chercheuses féministes permet d'accorder une haute importance à la participation équilibrée des femmes/filles et des hommes/garçons à toutes les phases du projet (y compris la prise de décision) selon une approche bottom-up. L'important corpus de recherches en genre, géographie et urbanisme a en effet montré depuis les années 80 que se pencher sur la place des femmes dans l'espace public passe obligatoirement par interroger la participation des femmes à la sphère publique. Cette dernière problématique nécessite qu'on examine d'un point de vue genré les rapports de pouvoir : «qui décide», «pour qui» et «qui en bénéficie» sont les questions centrales à se poser pour que les femmes et les hommes puissent vivre équitablement la ville.





Par ailleurs, un autre apport de la recherche féministe contemporaine est l'introduction de l'analyse intersectionnelle. Le concept d'intersectionnalité (K. Crenshaw, 1989) permet d'analyser les interactions complexes entre le genre et d'autres marqueurs d'identité (comme la prétendue race, la classe, l'orientation sexuelle, ...), et comment ces interactions paralysent ou encouragent le processus d'autonomisation des femmes (empowerment). L'analyse intersectionnelle permet donc d'appréhender la population des femmes dans toute sa complexe diversité (femmes blanches des classes privilégiées, femmes précarisées, femmes migrantes, femmes avec un handicap, ... sans perdre de vue qu'on peut appartenir à plusieurs sous-groupes à la fois).

Il faut enfin mentionner le rôle majeur que les associations de femmes peuvent jouer au cours du développement du projet : aussi bien en tant que conseillères sur les questions de genre qu'en tant qu'intermédiaires entre les publics cibles de femmes (en particulier les femmes issues des groupes dits à risque (kansengroepen)) et les autres acteurs du projet.

UN FONCTIONNEMENT URBAIN SEXUÉ

L'intégration de la dimension de genre en planification urbaine doit donc être comprise comme un outil novateur qui ouvre des voies inédites vers l'inclusivité. Elle est trop souvent interprétée comme un outil relevant du particularisme qui empêcherait dès lors, que le projet atteigne un objectif d'accès universel. Or, il apparaît, au vu du succès des projets mis sur pied à l'étranger, que partir d'un point de vue situé (en l'occurrence celui des femmes) ne réduit pas la portée du projet mais au contraire l'élargit. Mais les réticences restent grandes.

Pourtant, l'approche universaliste est chaque jour mise à l'épreuve, et ses connivences avec les formes de domination actuelles (économique, culturelle, ethnique, ...) se dévoilent

toujours davantage. Ainsi les revendications des groupes de défense des droits des personnes handicapées prouvent que l'ombre du Modulor plane toujours sur le design industriel, l'architecture et l'urbanisme⁷, et ce malgré l'existence des normes d'accessibilité ISO. Le problème de la ghettoïsation met en exergue la dimension sociale des divisions spatiales de la ville. Les dispositifs anti-mendicité, en particulier dans les quartiers touristiques et commerçants de certaines villes, soulèvent la question de la présence (il)légitime et révèlent le conflit urbain entre la valeur d'usage et la valeur marchande de l'espace public.

On voit donc que plusieurs groupes d'utilisateurs ne peuvent participer pleinement à la ville, que ce soit pour des raisons d'accessibilité ou de légitimité dans l'espace public. Un groupe majoritaire est concerné par ces deux types de limitation : les femmes, qui représentent un peu plus de la moitié de la population bruxelloise⁸, et qui appartiennent aux divers groupes sociaux qui composent la société.

ACCESSIBILITÉ ET LÉGITIMITÉ

Le problème de l'accessibilité, qui touche d'abord les personnes handicapées, regarde aussi les femmes. En effet, encore aujourd'hui, ces dernières restent majoritairement responsables des tâches domestiques et des soins aux personnes⁹. Or, l'espace public peine à prendre en considération la dimension de la vulnérabilité, ce qui a pour conséquence de contraindre considérablement les déplacements des femmes.

7/ Sur le Modulor, voir la réflexion de l'architecte Wendy Davis: "The thing that's stuck with me was Le Corbusier's idea that everyone should work to a human scale, which you can't really argue with – but the figure he used to show how this worked was six feet tall! Generally speaking women are smaller, and then what about children?" dans Rustin, S. (5-12-2014). "If women built cities, what would our urban landscape look like?", The Guardian.

8/ En Région de Bruxelles-Capitale, la population se compose, selon l'IBSA de 572 471 hommes (soit 49%) et de 602 472 femmes (soit 51%). (Source : IBSA, chiffres au 01/01/2015).

9/ P.ex. d'après l'Institut pour l'égalité des femmes et des hommes (2009), les femmes travaillant à temps plein et ayant des enfants en bas âge effectuent par semaine 7 heures de plus de tâches ménagères et consacrent 3 heures de plus aux soins et à l'éducation des enfants que les hommes ayant un emploi à temps plein et de jeunes enfants.

L'espace vécu par les femmes et l'espace symbolique de la ville posent également la question de la légitimité des femmes dans l'espace public. Manque de toilettes publiques, problème du harcèlement public, sentiment d'insécurité le soir en lien avec les injonctions sociales de respectabilité, ... font que les femmes ne se sentent pas les bienvenues dans l'espace public. Les équipements sportifs publics qui ont fleuri à Bruxelles un peu partout grâce aux contrats de quartier ont négligé les besoins des filles, alors même que les contrats de quartier sont considérés comme un modèle de participation citoyenne. Par ailleurs, elles perçoivent également l'espace symbolique de la ville comme masculin (noms de rues et de places ou statues représentant des personnages célèbres).

LES BESOINS DES FEMMES

Le rôle reproductif assigné aux femmes et leur condition dans la société affectent profondément le rapport des femmes à la ville. De façon générale, il ressort du corpus des enquêtes de besoins sexo-spécifiques que les femmes sont sensibles aux éléments suivants : des trottoirs larges aux bordures basses, à la surface régulière et non glissante ; la propreté des rues et des trottoirs, surtout importante pour l'hygiène des enfants ; des espaces publics intergénérationnels adaptés à la fois aux enfants en bas âge et aux personnes plus âgées ; des aires récréatives ombragées avec revêtement de sol mou et bancs bien situés ; des toilettes publiques propres ; une bonne sécurité routière pour permettre aux enfants et aux personnes moins valides de traverser sans risque ; une bonne lisibilité de l'espace grâce à des signalisations qui peuvent être comprises par les enfants et/ou les personnes analphabètes¹⁰ ; une bonne sécurité environnementale qui procure un sentiment de sécurité auprès des usagers ; un bon éclairage ; des bancs pour pouvoir se reposer, bien orientés en hiver, ombragés en été ; un continuum d'espaces publics. Si en soi, ces préoccupations peuvent à première vue être considérées comme universelles, la signification et le poids qu'elles ont sur la vie quotidienne des femmes est bel et bien sexo-spécifique.

LES ENJEUX

Répondre aux besoins des femmes doit pouvoir dépasser la satisfaction stricte des utilisatrices si l'on veut remédier aux disparités entre hommes et femmes. Il s'agit de proposer un modèle de ville où hommes et femmes participent à la vie urbaine de façon égalitaire. Pour atteindre cet objectif ambitieux, il est nécessaire que les autorités publiques établissent une vision durable et courageuse pour l'égalité f/h. De leur côté, les responsables de la politique scientifique, de la recherche et de l'innovation doivent renforcer l'institutionnalisation des études de genre dans les établissements universitaires et encourager la 'gender-responsiveness' dans l'innovation et la recherche, en particulier en urbanisme, architecture

LIENS UTILES

- L'OBSERVATOIRE DE LA CHARTE POUR L'ÉGALITÉ DES FEMMES ET DES HOMMES DANS LA VIE LOCALE DU CCRE www.charter-equality.eu: promeut la charte et assure le monitoring de son application. De nombreuses bonnes pratiques d'Europe sont répertoriées sur le site de l'observatoire. Elles sont classées par domaine d'action.
- GENRE ET ESPACES PUBLICS (mars 2015, Amazone asbl) : rapport complet (fr) + brochure (fr/nl).
Voir aussi l'article d'Amazone asbl paru en 2011 dans le magazine La Chronique de la Ligue des Droits de l'Homme : « *Des villes à la mesure des femmes* », in La Chronique n° 145, Dossier « *Vivre ensemble* ».
- MANUAL FOR GENDER MAINSTREAMING IN URBAN PLANNING AND URBAN DEVELOPMENT (Vienne, 2013): www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/boo08358.pdf
- ESPACE PUBLIC, GENRE ET INSÉCURITÉ (2012, GARANCE ASBL) : www.garance.be/docs/12EspacepublicgenreFR.pdf
- GENDER MAINSTREAMING MADE EASY (Vienne, 2011): www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/pdf/gender-mainstreaming-made-easy.pdf
- GENDER MAINSTREAMING IN URBAN DEVELOPMENT (Berlin, 2011): www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf

et design. C'est à ce prix que l'on pourra intégrer la dimension de genre dans des projets qui vont au-delà de la proximité urbaine. Sur ce plan, la ville de Vienne a encore une fois tracé la voie : l'ambition de son plan de GM et les résultats positifs des nombreux projets pilotes ont permis d'élaborer des plans d'éclairage public, de circulation, de logement, de parcs et d'espaces verts qui tous respectent les principes du GM. Vienne a donc prouvé qu'œuvrer pour plus d'égalité passait par un 'faire la ville' sensible au genre.

Virginie TUMELAIRE

Amazone asbl

Carrefour de l'égalité de genre

Tel : 02 229 38 30 - v.tumelaire@amazone.be

¹⁰/ On pense aux pictogrammes de Lance Wyman pour le métro de Mexico.



“ LES DÉPLACEMENTS DES FEMMES DANS L'ESPACE PUBLIC VERSUS SENTIMENT D'INSÉCURITÉ ”

En 2012, le documentaire «femme de la rue» de Sofie Peeters avait mis en lumière à quel point l'identité féminine peut stigmatiser les déplacements quotidiens de citadines. Ce film thématise comment les agressions du type harcèlement de rue – les regards, les remarques, voire des insultes sexistes – envers les femmes pèsent sur leur vécu quotidien. L'écho médiatique qu'avait suscité ce documentaire indique que ce témoignage fait appel à une expérience largement connue et partagée à Bruxelles. Au-delà du harcèlement de rue, il a mis le doigt sur une problématique restée invisible dans les politiques urbaines bruxelloises : le sentiment d'insécurité des femmes dans l'espace public.



Ce phénomène demande également une prise en compte par les politiques de mobilité. Les études sociologiques urbaines montrent en effet que le sentiment d'insécurité contraint les déplacements des femmes davantage que ceux des hommes. En 2011 par exemple, une enquête, intitulée «victimation et sentiment d'insécurité en Île-de-France», a mis en évidence l'écart entre hommes et femmes face au sentiment d'insécurité dans les moyens de transport. Selon cette enquête, 43,4% des femmes auraient peur dans le métro, contre 19,1% des hommes¹. D'autres études encore ont montré que la peur conduit à une panoplie de restrictions que s'imposent les femmes dans leur mobilité². A Bruxelles en revanche, les études urbaines se sont pour le moment encore relativement peu intéressées à l'impact potentiellement limitant de la peur sur les déplacements des femmes.

L'étude³ dont je présenterai quelques idées clés ci-dessous s'interroge justement sur cette interrelation entre sentiment d'insécurité dans l'espace public et déplacements des femmes: quelles stratégies les femmes déploient-elles

pour gérer ce sentiment? Quelles ressources mobilisent-elles? Dans quelle mesure les identités de genre – masculines et féminines – permettent-elles d'expliquer ce sentiment d'insécurité particulièrement féminin? Quel est le rôle de l'environnement physique dans l'émergence d'un sentiment d'insécurité? L'étude se base sur une enquête qualitative (qui procède par entretiens) menée auprès de dix femmes, qui habitent et se déplacent à Bruxelles. La diversité des profils des enquêtées en termes d'âge, d'origine, ou encore de commune de résidence reflète la volonté d'élaborer un travail avant tout exploratoire, sans prétendre à l'exhaustivité ou à la représentativité de l'échantillon. Il s'agit de montrer les diverses manières par lesquelles le sentiment d'insécurité s'exprime à travers les représentations, stratégies et discours des femmes. Contrairement à un questionnaire aux réponses formatées, les enquêtes par entretien visent à laisser la place à la parole des personnes concernées, en leur permettant de s'exprimer sur leur motivation et de nuancer leurs propos. En abordant une thématique aussi sensible qu'est la peur, cette méthode



d'enquête a semblé particulièrement pertinente pour comprendre les mécanismes qui sous-tendent les comportements des femmes.

L'étude s'interroge d'abord sur les pratiques de mobilité qui se voient affectées par un sentiment d'insécurité. Dans quelles mesures les femmes adaptent-elles, modifient-elles ou expérimentent-elles leurs déplacements lorsqu'elles se sentent en insécurité? La limitation la plus évidente consiste à renoncer au déplacement. La peur «immobilise», et conduit à une autocensure des femmes de l'espace public. Certaines femmes ne sortent plus à certaines heures (après 8h, quand il fait noir, ...), à certains endroits (Gare du Midi, Anneessens, ...) ou sans accompagnement, ce qui implique une perte d'autonomie non négligeable. Si un déplacement est malgré tout envisagé, il suppose souvent la préparation du trajet et une réflexion sur des adaptations éventuelles des chemins parcourus. Avant de sortir, certaines effectuent par exemple

1/ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France et Heurtel, Enquête victimation & sentiment d'insécurité en Île-de-France de 2011, p. 28.

2/ P.ex. Lieber, Genre, Violences et Espaces Publics. La vulnérabilité des femmes en question.

3/ Cette étude est issue d'un mémoire de fin d'études réalisé dans le cadre d'un Master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire à l'Université Libre de Bruxelles de l'année académique 2013/2014.



des recherches sur GoogleStreetView, afin de scruter les rues par lesquelles elles devront passer et de prévoir un trajet alternatif pour éviter les lieux insécurisants. D'autres prennent sur elles des détours pour éviter un passage souterrain ou pour rejoindre un arrêt de métro plutôt qu'un autre. Une adaptation plus subtile encore: changer de trottoir, en anticipant une situation potentiellement désagréable. Des «murs invisibles» se dressent ainsi mentalement pour ces femmes, expression empruntée au géographe Guy Di Méo, qui désigne ainsi ces mécanismes d'autocensure délimitant l'accès des femmes à l'espace public⁴.

Le choix du mode de transport est également stratégique. Pour celles qui en disposent, la voiture représente le mode de transport le plus sécurisant. Quand une non-automobiliste parvient à s'organiser un conducteur, la motorisation momentanée lui permet «toutes les folies», comme l'exprime une des enquêtées – il rend possible des sorties, donc, qu'elles s'interdiraient autrement. Les femmes cyclistes ressentent le vélo comme un «refuge»: il permet d'aller vite, de s'évader rapidement de l'espace public. Le bus peut sembler rassurant à certaines parce qu'il offre la possibilité de se positionner près du chauffeur. Le métro – notamment à cause de son caractère souterrain – mais aussi la marche sont, sans concurrence aucune, perçues comme les modes les plus insécurisants. Le déplacement à pied

oblige en effet à une immersion complète dans l'environnement, le piéton devenant ainsi un «capteur multisensoriel»⁵ particulièrement sensible. Les femmes, lorsque, bon gré mal gré, sont contraintes à la condition piétonne dans un environnement perçu comme hostile, cherchent alors à s'extraire de cette immersion en créant une bulle d'inaccessibilité autour d'elles: elles accélèrent le pas, par leur expression du visage et leur démarche elles prennent un air déterminé, elles évitent de croiser des regards ou prétendent d'être occupées sur leur GSM. Ces stratégies visent surtout à éluder tout contact, qu'elles redoutent notamment en tant que piétonnes.

C'est en considérant l'effort organisationnel que fournissent certaines et la place centrale qu'occupe le mode de transport que l'on voit apparaître le plus clairement des inégalités entre femmes pour repousser les limites que leur impose la peur. En effet, toutes ne disposent pas des mêmes ressources pour réagir face au sentiment d'insécurité: toutes n'ont pas accès à une voiture, ne peuvent pas se permettre de prendre un taxi, ou n'ont éventuellement pas acquis les compétences cognitives pour rassembler des renseignements utiles. En fonction de leurs ressources matérielles ou de leur niveau d'éducation, les citadines s'adaptent – dans leurs conditions respectives. Le sentiment d'insécurité des femmes et le rôle qu'il joue dans leurs déplacements révèlent ainsi une forme d'intersectionnalité, c'est-à-dire des rapports de pouvoir imbriqués (liés au genre, mais aussi à la classe, à l'ethnicité, ...) qui définissent, dans leur ensemble, la situation sociale d'un individu.

Comment expliquer cette peur, ce stress qui habite les femmes lors de leurs mouvements dans l'espace public? Sur quel raisonnement se fonde-t-il? En réponse à cette question, les femmes enquêtées

4/ Di Méo, Les murs invisibles.

5/ Piombini, "Contexte spatial des ambiances urbaines et usage des lieux".

développent notamment deux idées qui présentent les deux faces de la peur: la perception d'une menace extérieure, et le sentiment de sa propre impuissance, tout à fait intérieur. La menace extérieure présente une caractéristique particulière qui met en évidence l'aspect sexué du sentiment d'insécurité des femmes: la masculinité. Les femmes ont peur d'hommes, tandis que la présence féminine est perçue comme rassurante. La peur du crime sexuel, tellement omniprésente qu'elle déploierait un effet d'ombre couvrant tous les aspects de la vie des femmes selon Kenneth E. Ferraro⁶, explique en grande partie la peur des femmes du sexe opposé, ce crime ne pouvant être commis que par des hommes. Bien qu'il soit établi que les violences envers les femmes sont le plus souvent perpétrées dans le cadre privé, il semblerait que l'imaginaire social collectif autour de l'espace urbain comme lieu de tous les dangers pèse lourdement sur le vécu des femmes. Mais la perception de menaces dans l'espace public n'est pas sans fondement. Le harcèlement de rue rappelle constamment aux femmes que, pour une partie de la population, elles sont avant tout l'objet de convoitises sexuelles. Les hommes qui ne se gênent pas pour émettre un jugement sur l'apparence physique d'une passante, qui abordent une co-passagère dans le métro de manière unilatérale et insistante, dont les « compliments » se transforment en insulte lorsque les avances ne rencontrent pas le succès espéré, ces hommes exercent au quotidien un pouvoir sur les femmes,



considérant les répercussions de ces approches qui dépassent la seule rencontre désagréable. Les femmes sont amenées à percevoir l'espace public comme un espace étranger et ont, par conséquent, moins tendance à s'insérer dans la vie publique, selon Jill Radford⁷.

Face à la menace extérieure, l'autodéfense n'est pas spontanément envisagée par les femmes. Les stratégies d'évitement, la recherche d'un accompagnement, les restrictions qu'elles s'imposent montrent à quel point les citadines ont intériorisé la non-agressivité et la fragilité associées à la féminité. Le « codage » social d'un corps comme étant féminin produit en effet dans notre société une vulnérabilité qui lui serait propre⁸, une idée propice à l'acceptation de la condition de victime. Pierre Bourdieu voit dans cet aspect de l'identité féminine qui suggère aux filles et aux femmes de se penser elles-mêmes comme faibles et en besoin de protection – par un homme, bien entendu – la clé de voute pour comprendre la « reconnaissance extorquée » de la « domination masculine », une violence symbolique qui s'exerce par la communication autour des identités de genre⁹.

Le sentiment d'insécurité étant intimement lié au contexte urbain, l'espace public n'est pas une boîte neutre. L'aménagement peut accentuer ou, au contraire, atténuer le sentiment d'insécurité en tenant davantage compte du

vécu féminin. Comme le dit Jacqueline Coutras, « [...] il faut que, par sa configuration physique, par les personnes susceptibles d'y être rencontrées, par l'imaginaire dont il est porteur, le lieu procure un sentiment de sécurité. »¹⁰ Les associations féministes bruxelloises et belges n'ont pas manqué de souligner la nécessaire prise en compte des inégalités entre hommes et femmes dans l'aménagement de l'espace public. L'association Garance a notamment publié une brochure contenant de nombreuses propositions pour rendre l'espace public plus accueillant¹¹. Un projet de recherche interuniversitaire au sujet du sexisme dans l'espace public devrait prochainement fournir des connaissances plus détaillées sur la situation en Belgique francophone¹² qui pourront nourrir des initiatives visant à lutter contre ce phénomène. Des politiques urbaines sensibles au genre peuvent ainsi contribuer à un partage plus équilibré de l'espace public. Elles ne sauraient toutefois se substituer à un questionnement de fond sur les structures sexistes qui perpétuent un rapport de domination entre hommes et femmes. Pour permettre des relations égalitaires entre les genres, un travail de conscientisation, de sensibilisation et d'éducation reste indispensable.

Marie GILOW

marie.gilow@googlemail.com

6/ Ferraro, *Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*.

7/ Radford, "Policing Male Violence - Policing Women".

8/ Law, "Beyond Women and Transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility."

9/ Bourdieu, *La domination masculine*.

10/ Coutras, *Crise urbaine et espaces sexués*, p. 101.

11/ Chaumont and Zeilinger, "Espace public, genre et sentiment d'insécurité".

12/ Il s'agit d'une recherche de nature exploratoire rassemblant des mémorants et des enseignants de l'ULB, l'ULg (CEDEM) et l'Umons qui vise à pallier au manque de connaissance à ce sujet.

**“ LES TRANSPORTS
BRUXELLOIS
MÉRITENT UN DÉCLIC
DE GENRE ! ”**



Si l'on souhaite réaliser un transport urbain de qualité, il convient de prêter attention aux besoins des différents groupes d'utilisateurs. Jeunes et moins jeunes, en pleine forme ou moins valides, autochtones ou d'origine étrangère... tout le monde doit bénéficier d'un accès égal aux nombreuses possibilités de transport. De même, l'adoption d'un point de vue lié au genre, en d'autres termes être attentif aux habitudes de mobilité différentes des hommes et des femmes dans la politique et la planification urbaine, n'est pas un luxe superflu.

En effet, une enquête révèle que les modes de déplacement des hommes et des femmes diffèrent bel et bien : le sexe des personnes a un impact sur la manière dont elles se déplacent et sur le choix des moyens de transport utilisés. Miser sur l'égalité des sexes a non seulement un effet émancipateur, mais cela profite également à la durabilité. Les chiffres relatifs à l'effectif du personnel de la STIB révèlent qu'au niveau bruxellois, il y a encore un long chemin à parcourir avant de pouvoir parler d'un équilibre entre les hommes et les femmes dans le secteur des transports. Il est par conséquent utile de jeter un coup d'œil aux bons exemples en provenance de l'étranger. Et si l'on veut relever concrètement le défi, il convient de se mettre au travail avec les listes de contrôle existantes¹.

DÉPLACEMENTS DIFFÉRENTS POUR LES FEMMES ET LES HOMMES ?

Les trajets des femmes sont différents de ceux des hommes. Ces derniers se déplacent généralement d'un point à l'autre, par exemple de la maison au travail ou du travail au club sportif, alors que les femmes s'arrêtent à plusieurs endroits sur un seul et même trajet. Elles vont de la maison à la crèche, mais en chemin, elles passent vite à la banque et au magasin pour faire une course avant de se rendre au travail... Le trajet parcouru par les femmes a la forme d'un polygone et est caractérisé par le « trip chaining » (combinaison de déplacements). Les femmes effectuent également plus souvent des distances plus courtes que les hommes. Une étude écossaise et une étude allemande² établissent un lien entre cette distinction et la situation de travail différente des femmes et des hommes :

les femmes travaillent plus près de leur domicile, elles ont plus souvent un emploi à temps partiel et sont moins bien payées, si bien que les longs déplacements sont moins rentables. Mais une étude néerlandaise révèle que la composition du ménage influence également les modes de mobilité³. Dans les familles ayant de jeunes enfants, les mères ont en moyenne un rayon d'action plus petit que les pères, et tant les mères que les pères effectuent en moyenne plus de déplacements par jour que les familles sans enfants. Une étude flamande⁴ démontre à nouveau que les hommes et les femmes se déplacent pour les mêmes raisons : pour le travail, pour faire les magasins, pour se détendre ou faire du sport et pour participer à des activités culturelles. Mais le temps consacré à ces différentes activités varie en fonction du sexe. Les hommes se déplacent essentiellement dans le cadre de leur travail, pour les loisirs/le sport et la culture. Les femmes consacrent davantage de temps aux déplacements effectués pour faire les magasins ou pour accompagner d'autres personnes. Et les femmes se déplacent davantage durant les heures creuses et moins après la tombée du jour.

QUI UTILISE QUELS MOYENS DE TRANSPORT ET POURQUOI LES FEMMES (ET LES HOMMES) N'UTILISENT-ELLES (ILS) PAS LES TRANSPORTS PUBLICS ?

Il est clair que dans tous les États membres de l'UE, les femmes font davantage appel aux moyens de transport qui consomment moins d'énergie et sont moins polluants. Ainsi, les femmes utilisent davantage les transports en commun et se déplacent plus

à pied. Une étude européenne démontre que le moyen de transport utilisé est lié à plusieurs facteurs : l'âge (les personnes âgées de 25 à 54 ans sont de grands utilisateurs de la voiture), l'endroit (on utilise moins la voiture en ville qu'à la campagne), la composition du ménage (les ménages plus grands et les familles ayant des enfants utilisent la voiture tous les jours), la catégorie professionnelle (les managers utilisent le plus leur voiture, les chômeurs le moins) et le revenu (les personnes fortunées utilisent la voiture de manière plus intensive)⁵.

1/ Cet article est basé sur une mission d'information effectuée par le Centre de documentation d'Amazone Politique de genre, rue du Méridien 10, 1210 Bruxelles, dans le cadre d'un projet présentant de nombreuses facettes à la demande de l'ancienne ministre bruxelloise en charge des Travaux publics, des Transports, de l'Informatique régionale et communale et du Port de Bruxelles, Brigitte Grouwels. Cette mission s'est soldée par deux études et deux brochures pratiques qui ont servi de base à une table ronde et à des groupes de discussion sur les thèmes « genre et mobilité » et « genre et espaces publics », mais concentrés sur la situation de Saint-Josse-ten-Noode. La partie interactive du projet a également reçu une composante artistique et symbolique. L'artiste Nora Theys a réalisé quatre portraits d'habitantes de Saint-Josse. Elles occupent maintenant une place en vue dans la station de métro Madou. Téléchargez la bibliographie exploratoire, commandez les brochures ou lisez les articles via notre site Internet amazone.be. Vous souhaitez obtenir des informations supplémentaires ? Prenez contact avec i.vanderstighelen@amazone.be, tél. 02 229 38 02.

2/ (2011) Gender equality initiatives in transportation policy: a review of the literature / Yael Hasson and Marianna Polevoy, [S.l.]: Heinrich Böll Stiftung, 15 p., Web 27-11-2015, http://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf

3/ (2013) Gezinnen onderweg: dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin / Marjolijn van der Klis (red.), Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, 92 p., Web 27-11-2015, <http://www.scp.nl/dsresource?objectid=33527&type=org>

4/ (2009) Civitas mobilis : gender issues final report / Annemie Van Uytven, [Leuven]: Civitas mobilis, 31 p., Web 27-11-2015, <http://www.civitas.eu/sites/default/files/civitas20mobilis-2ofinal20gender20report.pdf>

5/ (2011) Future of transport: analytical report / Commission européenne, Bruxelles : Commission européenne, 67 p., (Eurobarometer; 312), Web 27-11-2015, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf



Les femmes sont les plus grands utilisateurs des transports en commun et pourtant, elles les évitent parfois. Il y aurait des obstacles à quatre niveaux.

- Tout d'abord, il y a des entraves physiques. Les femmes se déplacent souvent avec des petits enfants et des poussettes, avec des courses ou en compagnie de membres de la famille plus âgés. Et les trams ou les bus ne sont pas toujours adaptés à ces besoins spécifiques : ils ont parfois de hautes marches, il n'y a guère de place pour les poussettes et les bagages et il n'y a pas de sièges ni de ceintures pour les enfants.
- En outre, le sentiment de sécurité détermine dans une large mesure si les femmes utilisent ou pas les transports en commun : 43 % des femmes, contre 38 % des hommes, invoquent la sécurité comme raison pour laquelle elles évitent les transports en commun⁶.
- Pour les femmes qui se déplacent fréquemment, les coûts seraient un troisième facteur décisif pour ne pas utiliser les transports en commun. Les tickets hebdomadaires ou mensuels conviennent généralement mieux aux personnes qui travaillent à temps plein, mais bon nombre de femmes travaillent à temps partiel.
- Et enfin, le trajet à parcourir peut être une raison pour éviter le métro, le tram ou le bus. Les femmes combinent souvent différentes lignes et différents modes de transport. De temps en temps, il y a un manque

d'informations accessibles et fiables sous différentes formes et en différentes langues sur les heures de départ, la fréquence, le trajet, les itinéraires, les correspondances et la sécurité.

GENDER MAINSTREAMING ET LA SITUATION BRUXELLOISE

C'est précisément parce que les modes de déplacement sont spécifiques au genre que l'on cite dans la littérature⁷ différents arguments plaidant en faveur de l'introduction d'un aspect relatif au genre dans les transports. Ainsi, on mentionne l'*argument de la justification* (les femmes ont autant le droit que les hommes de participer d'une manière équivalente aux transports en commun), mais l'*argument des ressources* (tout le talent disponible doit être exploité) et l'*argument de l'intérêt* (les besoins spécifiques des différents groupes de femmes doivent être pris en compte) sont également en vogue. L'argument de la durabilité a déjà été cité ci-dessus et spécifiquement pour la Région de Bruxelles-Capitale, un autre sur l'obligation légale s'y ajoute encore. L'Ordonnance Gender Mainstreaming (OGM)⁸, instaurée en 2012, oblige en effet à tenir compte, dans tous les domaines politiques, de l'impact différent de la réglementation sur les hommes et les femmes, y compris dans l'organisation des transports. Et cette ordonnance implique pas mal de choses. En conséquence de l'OGM, des données spécifiques en fonction du genre doivent être recueillies, les mesures doivent subir l'étude d'impact sur l'émancipation et l'on attend un gender monitoring de la politique. Lors de l'évaluation, un audit

du genre est absolument indispensable et il est préférable qu'il y ait un équilibre hommes-femmes dans les organes décisionnels. Le principe de gender budgeting doit également être respecté.

La Région de Bruxelles-Capitale est donc sur la bonne voie et dans la Région, nous constatons des initiatives qui témoignent d'une attention pour les différences selon le sexe. Récemment, le jeune Conseil consultatif de l'égalité entre les femmes et les hommes⁹ a créé le groupe de travail « Genre et mobilité » et en 2012, la STIB a soutenu activement la campagne de sensibilisation « *Touche pas à ma pote !* » de l'asbl « TPAMP ». Durant six mois, un tram de la ligne 4, arborant le slogan « *Touche pas à ma pote* », a sillonné les rues de Bruxelles. Et qui ne se souvient pas des conférences internationales « *Dynamic cities need women* » et « *Les femmes bâtissent Bruxelles* », organisées en 2007 et 2008 par l'ancienne ministre Brigitte Grouwels en collaboration avec les organisations de femmes ? Des études (étude Beldam¹⁰) et enquêtes (baromètre de satisfaction¹¹) bruxelloises tiennent également compte dans leur méthodologie du plus grand groupe d'utilisateurs que constituent les femmes. Cependant, on peut à peine parler d'une attention poussée pour les besoins spécifiques en fonction du sexe. Les chiffres provenant d'une séance parlementaire bruxelloise du 25 juin 2015¹² nous apprennent qu'il y a beaucoup de pain sur la planche. À la SNCB, 9 % du personnel est composé de femmes : 6 % sont conductrices d'un véhicule et 2 % sont ouvrières. Dans le staff, les chiffres sont un peu meilleurs : 17 % sont des femmes et 24 % font partie des cadres. Parmi les chauffeurs de

6/ Ibidem

7/ (2007) Transgen: gender mainstreaming European transport research and policies: building the knowledge base and mapping good practices / Hilda Rømer Christensen... [et al.], Copenhague : Université de Copenhague, 146 p., Web 27-11-2015, <http://koensforskning.soc.ku.dk/projekter/transgen/eu-rapport-transgen.pdf>

8/ (2012) Ordonnance portant intégration de la dimension de genre dans les lignes politiques de la Région de Bruxelles-Capitale, Web 27-11-2015, http://www.egalitedeschancesbruxelles.irisnet.be/wp-content/uploads/2010/10/Ordonnantie-gendermainstreaming-BS_130412.pdf

9/ www.adviesraad-gelijke-kansen.irisnet.be/

10/ www.beldam.be

11/ https://www.stib-mivb.be/satisfaction_tevredenheid.html?l=nl

12/ (2015) A-110/5-2014/2015, Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, Séance ordinaire du 25 juin 2015, Web 27-11-2015, <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2014-15/126590/images.pdf>



taxi de la Région de Bruxelles-Capitale, nous ne comptons que 14 femmes contre 2 234 hommes.

ET SI NOUS NOUS INSPIRONS DE L'ÉTRANGER ?

Le Gender mainstreaming dans l'organisation des transports urbains n'est pas éphémère et heureusement, en ce moment, on trouve déjà plusieurs initiatives intéressantes en Europe (et en dehors). Le Royaume-Uni est par exemple un modèle dans l'établissement de plans d'action, le développement de statistiques liées au sexe et l'organisation d'audits de genre. En Suède, les villes de Kalmar et Malmö assurent un service spécialement destiné aux femmes en intégrant des « nattstops », des arrêts nocturnes entre deux arrêts ordinaires où les femmes peuvent descendre la nuit sur demande. À Londres, la société « *London lady chauffeurs* » propose à la clientèle féminine des taxis conduits exclusivement par des femmes. Dans la ville italienne de Bolzano, les femmes peuvent emprunter un « *taxi rose* » pour retourner

chez elles et il y a des « *parkings roses* » réservés aux femmes. Il s'agit de places de parking aisément accessibles et bien éclairées à proximité de la sortie des parkings. En Allemagne, le « *département de développement urbain* » a publié un guide « *Gender mainstreaming dans le développement urbain* ». Ce guide comprend plusieurs critères et directives pour un accès égal et sûr aux transports en commun pour les femmes et les hommes. Ainsi, les arrêts doivent se trouver à proximité des bâtiments ou lieux publics afin d'augmenter le contrôle social et ils doivent être bien éclairés. Les services à la collectivité comme les hôpitaux, les écoles, les crèches, etc. doivent être aisément accessibles. Il faut concevoir un réseau radiaire et linéaire pour desservir autant le centre de la ville que la périphérie.

Il convient d'étudier au cas par cas si ces exemples valent la peine d'être suivis, car chaque situation est spécifique. Des études européennes ont déjà analysé plusieurs exemples pour voir si l'initiative était une « *bonne pratique* ». Ce qui fait d'une initiative une « *bonne pratique* » : certaines (rapport Civitas¹³) ont distillé des éléments-clés qui sont indépendants du contexte, et d'autres (rapport Transgen¹⁴) ne veulent qualifier une initiative en matière de mobilité de bonne pratique que si elle implique les citoyens dans le processus décisionnel, si elle prête attention à la diversité dans le groupe-cible et si elle utilise le réseautage pour construire des connaissances relatives à une problématique déterminée. En outre, la problématique doit être analysée en profondeur et l'initiative doit tenir compte des résultats de l'analyse menée.

Pour se lancer concrètement, il convient d'utiliser les listes de contrôle, outils et brochures spécialement conçus à cet effet. Nous étions nous-mêmes sous le charme de l'élaboration minutieuse du « *Gender Equality Scheme 2007-2010* »¹⁵, le plan d'actions de la société de transport londonienne Transport for London (TfL), qui a été mis sur pied en exécution de la « *Gender Equality Duty* », la mesure législative qui a imposé à TfL le gender mainstreaming des transports publics. Des exemples utiles sont la « *Women and transport: guidance and checklist* » du gouvernement écossais ainsi que la « *Women and public transport gender audit checklist* »¹⁶ issue de l'étude « *The role of women in the green economy: the issue of mobility* »¹⁷ du Parlement européen. Plus près de nous, nous avons découvert des idées réalisables dans les brochures « *Stad/dorp op stiletto's* »¹⁸, rédigées par « *Vrouw en Maatschappij* » à l'occasion des élections communales de 2012. Vous trouverez un éventail de sources intéressantes dans l'annexe à la bibliographie du Centre de documentation d'Amazone Politique de genre, sur le site Internet amazone.be.

L'Association de la Ville et des Communes de la Région de Bruxelles-Capitale peut éventuellement apporter son soutien à ce niveau. Traduisez, simplifiez et appliquez les instruments susmentionnés à la situation bruxelloise et veillez à ce que leur usage soit généralisé. Cela profitera non seulement aux femmes, mais à tous les Bruxellois.

Inge VAN DER STIGHELEN
 Amazone asbl
 Carrefour de l'égalité de genre
 Tel : 02 229 38 02
 i.vanderstighelen@amazone.be

13/ (2014) CIVITAS Policy Note: Gender equality and mobility: mind the gap! / Civitas Wiki Consortium, [Luxembourg : Commission européenne], 48 p., Web 27-11-2015, http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf

14/ Voir Note de bas de page 7

15/ (2007) Gender equality scheme 2007-2010 / Transport for London, Londres : TfL, 92 p., Web 27-11-2015, <https://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/gender-equality-scheme-2007-2010.pdf>

16/ (S.d.) Women and Transport: guidance and checklist / Scottish Executive, [S.l.] : Learn to let go, 19 p., ISBN 0 7559 0327 7, Web 27 novembre 2015, www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/46746/0026936.pdf

17/ (2014) The role of women in the green economy. The issue of mobility / European Parliament. Directorate General for Internal Policies. Policy department C: Citizens' Rights and Constitutional Affairs. Gender Equality, Bruxelles : Parlement européen, 79 p., Web 27-11-2015, www.trt.it/documenti/PT_12_-_Gender_mobility.pdf

18/ (2012) Stad/dorp op stiletto's / Els Van Hoof [et al.], Bruxelles : CD&V-Werkgroep Vrouw en Maatschappij, 45 p. + brochure, 12 p.



“ UNE ZONE DE RENCONTRE AMÉNAGÉE GRÂCE À LA TOOLBOX MOBILITÉ ,”

Après 3 années de travail réunissant les habitants, la commune d'Ixelles, Bruxelles Mobilité et Beliris, le projet Toolbox Mobilité, porté par le bureau de conseil 21 Solutions, a pu se concrétiser. Le 4 octobre 2015, tous les acteurs se réunissaient pour inaugurer l'aménagement de la rue du Berger et de la rue Keyenveld, en zone de rencontre.

Un bref retour en arrière ...

Le 17 avril 2012, l'administration de Bruxelles Mobilité et le cabinet du secrétaire d'état Bruno De Lille ont mandaté le bureau de conseil 21 Solutions pour l'accompagnement de 6 groupes de citoyens de la Région Bruxelles-Capitale sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets de la Toolbox Mobilité.

A Bruxelles, le bureau 21 Solutions est notamment spécialisé dans la mise en place et l'accompagnement de processus participatifs visant la transition vers une ville plus écologique et durable.

Dans le cadre du projet de la Toolbox Mobilité, Julie Bérard, en sa qualité de « Mobility coach », a accompagné pendant trois ans le comité de quartier XL_Nord, (ainsi que cinq autres quartiers de la région bruxelloise) à la construction de son projet. Celui-ci visait la diminution du trafic de transit et l'amélioration du cadre de vie dans les rues du quartier. Julie et toute son équipe ont joué le rôle d'interface, de facilitateur et de relais entre le comité de quartier et les riverains et commerçants mais aussi les nombreux acteurs techniques et financiers de la mobilité en région bruxelloise.

Le projet s'est construit pas à pas, en commençant par la mise en place d'une collaboration entre la commune et la Région pour les aspects techniques et paysagers du projet, ainsi qu'avec Beliris pour son financement.

Ensuite, un diagnostic du quartier a été établi, puis présenté aux riverains et commerçants lors d'une réunion de quartier. Ceux-ci ont alors dessiné, discuté, rêvé leurs rues de demain. D'un commun accord, un projet d'aménagement en zone de rencontre a alors été choisi.

« Parvenir à mettre tout le monde autour de la table, malgré des intérêts parfois divergents, c'est ce qui a facilité le dialogue, l'écoute et le respect des besoins de tous pour la construction de ce projet. »

Nathalie Gilson, échevine de l'urbanisme à la Commune d'Ixelles.

Deux autres réunions de quartier ont ensuite permis de préparer la commission de concertation. Puis eut lieu la présentation des plans définitifs, après obtention du permis d'urbanisme en février 2015, et enfin la distribution d'un guide pratique de la vie du quartier pendant le temps du chantier (avril à septembre 2015). Les arbres et bacs de plantes, empêchant le stationnement sauvage, ont été livrés au mois de novembre lors de la saison de plantation.

« Commerçants, hôteliers et riverains sont parvenus à réaliser un aménagement qui a généré une qualité de vie bien plus appréciable et des zones de circulation respectées et partagées par tous. Il semble que ce partage soit une bonne manière de valoriser l'espace public, permettant de répondre aux besoins de tous : commerçants, hôteliers et riverains. »

Nathalie Gilson, échevine de l'urbanisme à la Commune d'Ixelles.

L'aménagement en zone de rencontre permet l'utilisation de la voirie par tous : automobilistes, piétons, cyclistes. La hiérarchie

habituelle entre les usagers de la route y est désormais inversée. Les piétons y sont prioritaires, ensuite les cyclistes et puis les voitures. Ces dernières roulent à 20 km/h. Les jeux d'enfants sont permis sur la voie publique, le revêtement du sol est identique sur toute la zone pour que les piétons et les automobilistes coexistent et utilisent tout l'espace disponible de la zone. Le stationnement, dans ce cas-ci, n'est pas autorisé.

« Nous habitons une rue grise et lugubre, où un intense trafic de transit était présent jour et nuit, dans une rue d'à peine quatre mètres de large ! Après trois ans de coopération intense entre tous les acteurs de nos rues et grâce au soutien de notre Mobility Coach, le résultat aujourd'hui est là ! Grâce à ce projet, les nouveaux habitants de nos rues, ont pu connaître le Comité de quartier. Une belle cohésion sociale s'est mise en place et d'autres projets vont encore naître pour le quartier. »

Le comité de quartier XL_Nord.

Toutes nos félicitations à l'ensemble des parties prenantes de ce projet, pour l'écoute et le respect mutuel qu'ils ont témoignés, tenant compte des besoins de chacun, en fonction de leur activité ou leur rôle dans le quartier. C'était là toute l'ambition du projet : redonner à l'humain sa place dans la ville en valorisant les modes de déplacement durable, en y renforçant la dynamique de bien-être et de convivialité, le civisme, et en permettant à la biodiversité de s'y re-développer.



Pour plus d'informations sur l'outil de la Toolbox Mobilité :
<https://toolboxmobilitte.irisnet.be/www.21solutions.eu/la-toolbox-mobilitte-dans-votre-quartier/>

Julie BÉRARD
21 Solutions
21 Solutions.eu
+32 2 502 99 93
info@21solutions.eu

La Toolbox Mobilité est un outil qui invitait les habitants à se réunir et se mettre autour de la table pour réfléchir ensemble à l'avenir de leurs rues, et inclure les pouvoirs communaux dans leurs discussions. Vous obtenez des quartiers où le cadre de vie est plus agréable et où les habitants se rencontrent et apprennent à se connaître. Regardez un avant/après et vous verrez la différence. Bruno De Lille (Facebook), député au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale.

LE CARNET D'ADRESSES :

LES 19 CONSEILLERS EN MOBILITÉ EN RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOM	ADRESSE	COMMUNE	TÉL	FAX	E-MAIL
Noel Charlotte	Rue Van Lint 6	1070 Anderlecht	02/558.09.27	02/520.20.91	cnoel@anderlecht.brussels
Cumps Christian	Rue E. Idiers 12-14	1160 Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilité@auderghem.be
Opdekamp Karin	Av. du Roi Albert 33	1082 Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bld. Anspach 6	1000 Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Av. d'Auderghem 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Libois Cathy	Square Hoedemaekers 10	1140 Evere	02/247.62.22	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Chée de Bruxelles 112	1190 Forest	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.brussels
Libert Philippe	Avenue Ch. Quint 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Rue du Viaduc 133	1050 Ixelles	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Chée de Wemmel 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Place H. Vanhuffel 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Rue du Comte de Flandre 20	1080 Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Commerce Sophie	Av. de l'Astronomie 13	1210 St-Josse-ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Journieux Pauline	Place M. Van Meenen 39	1060 St-Gilles	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Place Colignon	1030 Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Rue Auguste Danse 25	1180 Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	Place A. Gilson 1	1170 Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	Av. P. Hymans 2	1200 Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

FAITES CIRCULER !

C'EST GRATUIT

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

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

