

# Zone Leopold II – Mobiliteit

## Mesures d'accompagnement



# Léopold II

- **Construit en 1986 – 2,5km**
- **Projet de rénovation entière**
  - Normes de sécurité
  - Sorties de secours
  - Amiante
  - Etanchéité
  - Electromécanique
  - Aspect architectural
- **Limites**
  - 39 mois de chantier
  - **Fermetures**
    - **Juillet - Août (24h/7j)**
    - **Reste de l'année: nuits de dimanche à jeudi (22h-06h)**



# Leopold II

- **DBM formule (Design-Build-Maintain)**
  - 39 maanden werf
  - 25 jaar onderhoud

- **Consortium: Circul 2020**



# Préparation du dossier

- **Hypercoordinateur + expertise externe**

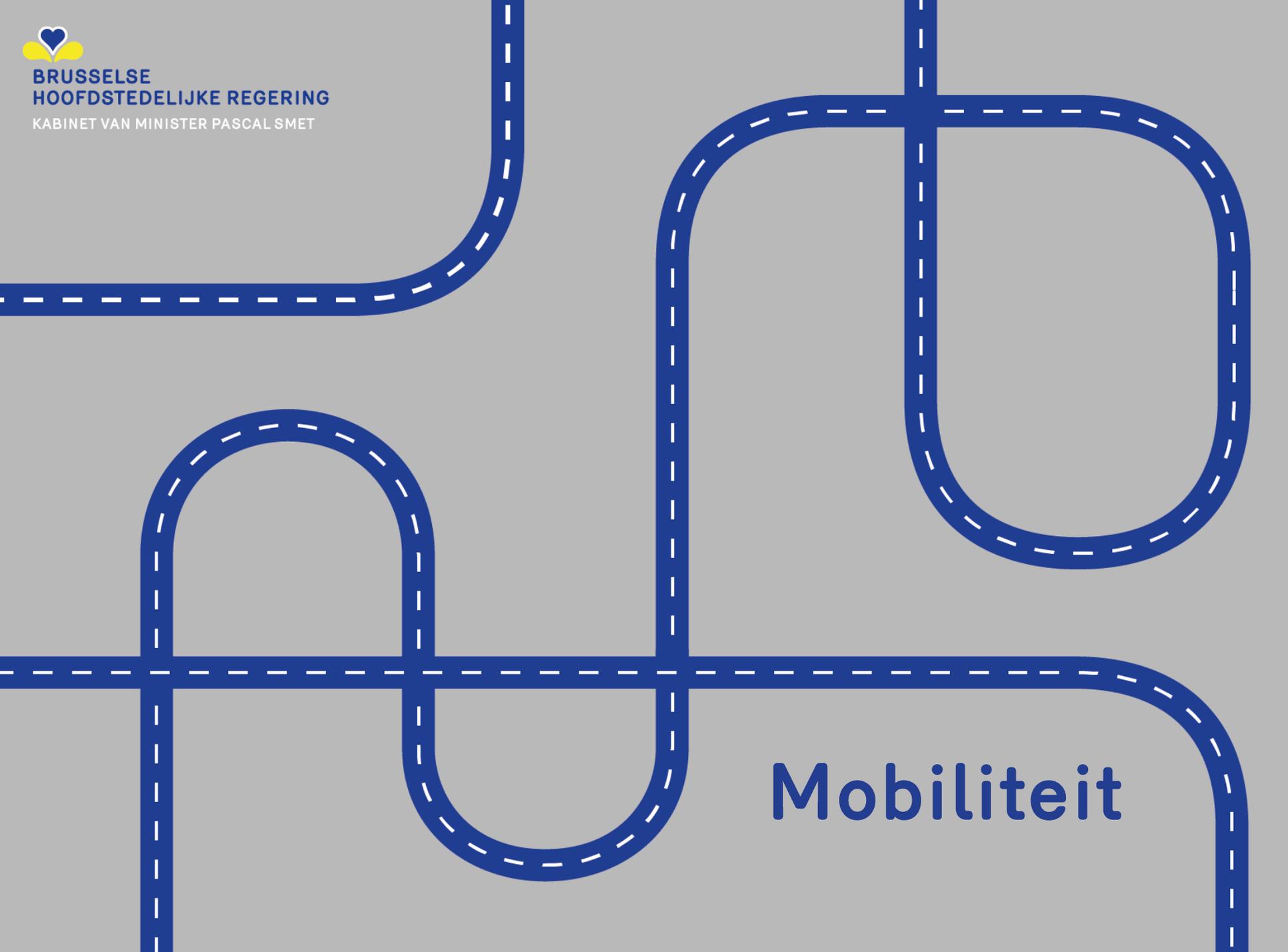


- **Concertation avec les communes bruxelloises**
  - 5 réunions de travail (sous-commission)
  - Réunions politiques + contacts bilatérales
- **Concertation avec la Région flamande**
  - Niveau politique: les régions, les communes
  - De Lijn
  - Niveau administratif: centres de mobilité





**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING**  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET



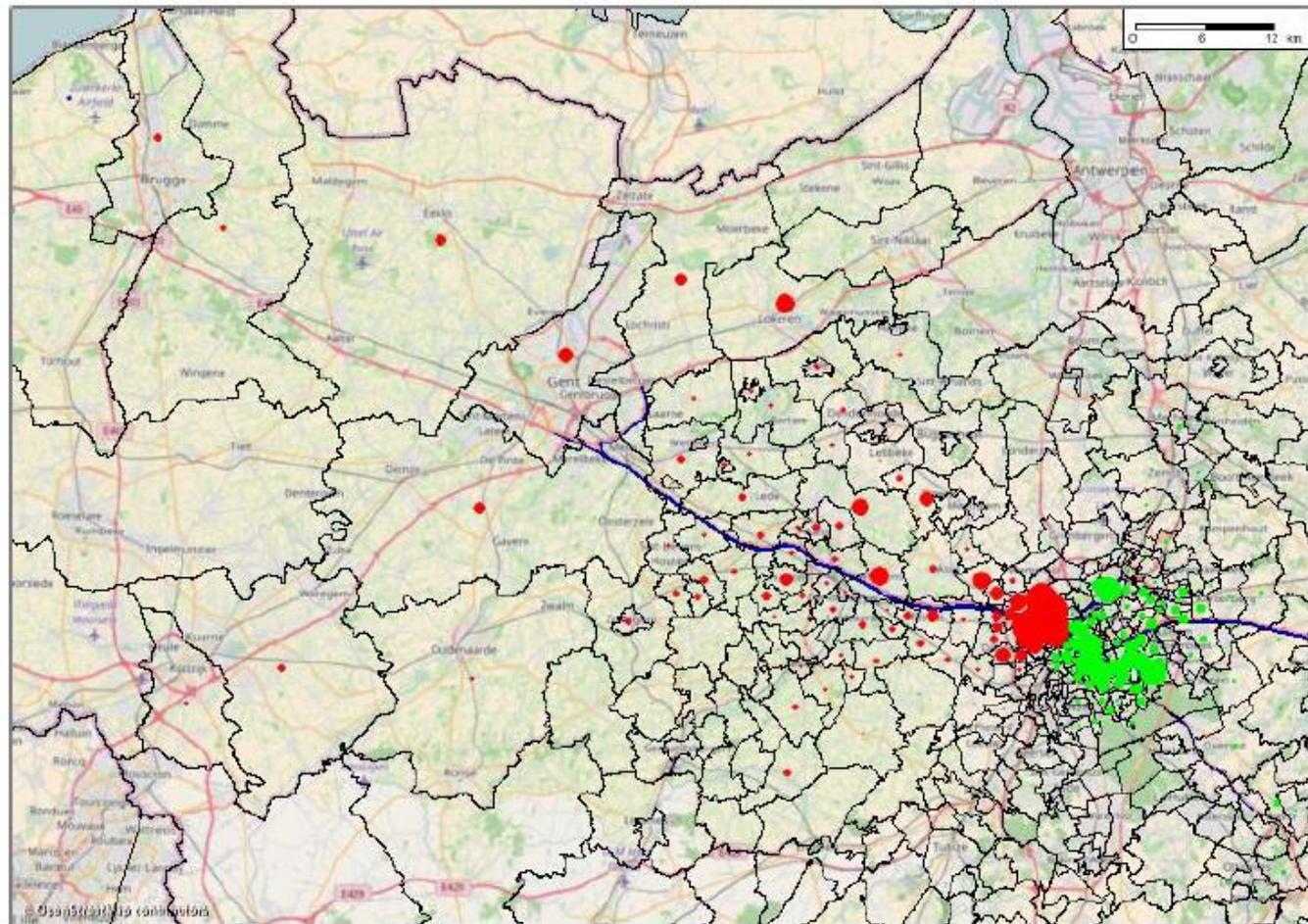
**Mobiliteit**

# 8 mesures d'accompagnement

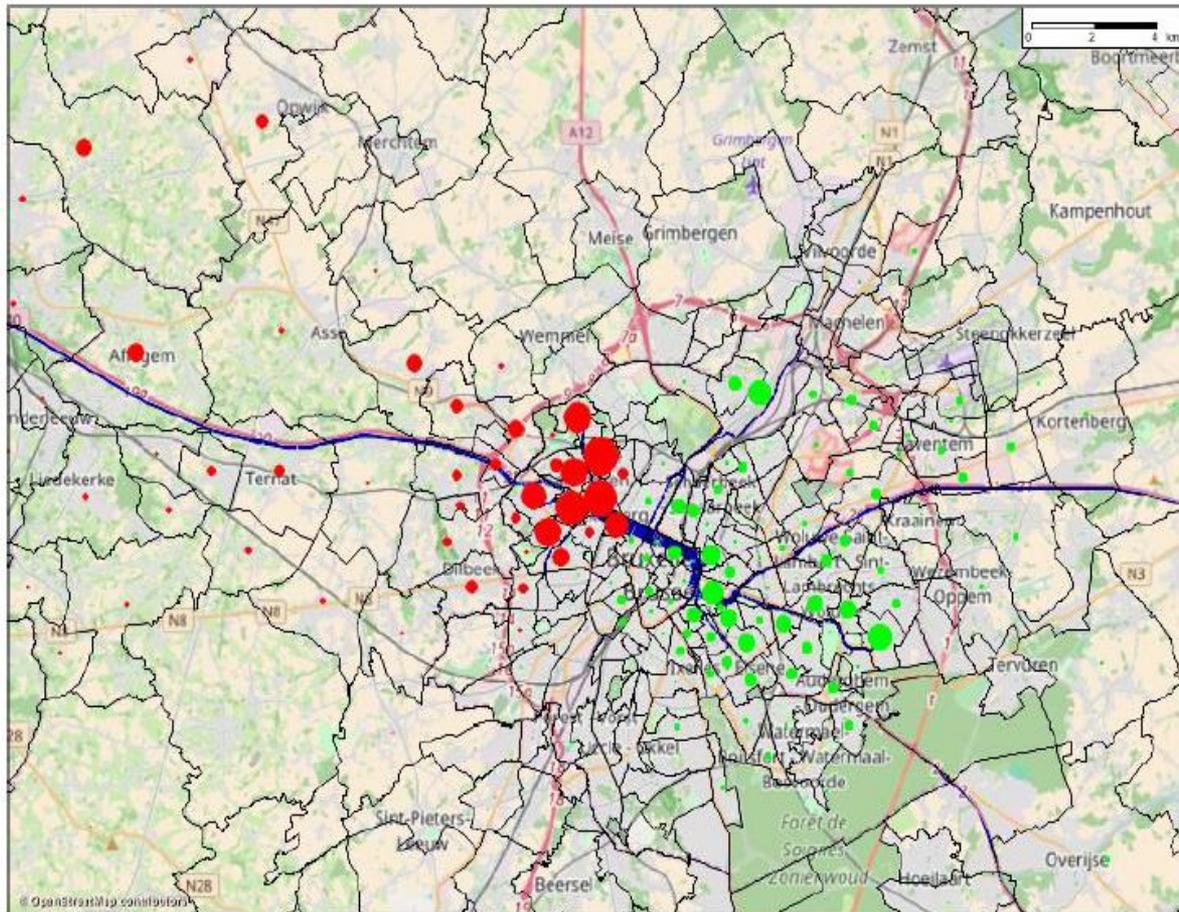
1. Augmenter l'offre des transports en commun
2. Jalonnement spécifique
3. Optimisation de la fluidité
4. Coordination des chantiers
5. Favoriser le vélo
6. P+R
7. Communication
8. Comité d'accompagnement communes



- Emissions de trafic
- Attractions de trafic

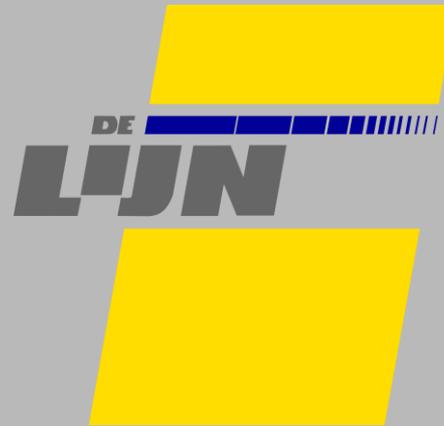
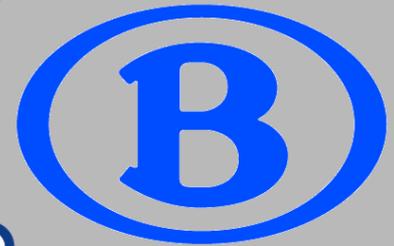


- Emissions de trafic
- Attractions de trafic





BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET





- **S10 (Dendermonde – Brussel - Aalst)**
  - Meer capaciteit 's ochtends & 's avonds  
= + 280 plaatsen per trein
- **S3 (Zottegem – Brussel – Dendermonde)**  
**S4 (Aalst – Schuman – Merode – Vilvoorde)**
  - Maximale capaciteit tijdens de zomer
- **Indien nodig: lijn 60 (Brussel – Dendermonde)**
  - Bijkomende capaciteit tijdens de spits  
= + 680 plaatsen 's ochtends & 's avonds



L60

Halte Groot-Bijgaarden Grand-Bigard  
S4 et S10

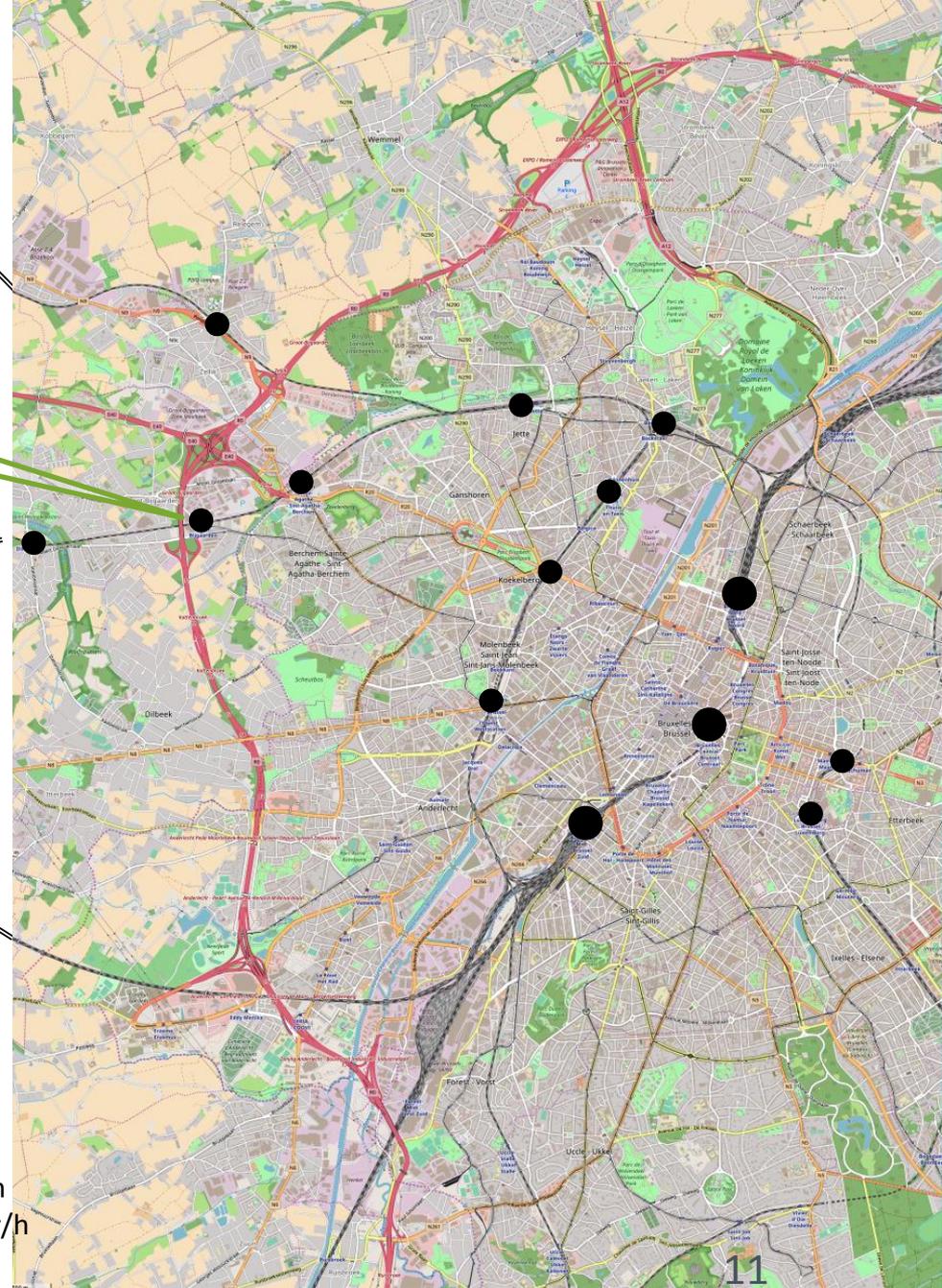


L50

Denderleeuw

8 trains/h treinen/u  
± 1100 pl.

L50A



- **L50A** Gent – Aalst – Denderleeuw – Bruxelles 8 tr/h
- **L50** Aalst – Jette – Bruxelles-Jonction 3tr/h / Bruxelles Schuman 1tr/h
- **L60** Dendermonde – Jette – Bruxelles-Jonction – L50A – Zottegem 3tr/h



- **Bus 13, 14, 20, 49, 87**
  - Fréquence augmentée
- **Tram 19, 51 et 82:**
  - Fréquence augmentée
- **4 lignes de métro**
  - Régime de vacances adapté: plus d'offre ou de fréquence
- **Bus 214** (Aalst – Asse – Brussel)
- **Bus 355** (Liedekerke – Ternat – Groot-Bijgaarden – Brussel)
  - Meer capaciteit (gelede bussen)
  - Hogere frequentie



# Maintien/renforcement TC : STIB / De Lijn

## Versterking OV: MIVB / De Lijn



212

213

214

355



- Lignes entrant dans le centre par l'ouest (15 bus au total / h)
- Dépose possible à Simonis pour correspondances métro 2 + 6 dans deux directions Midi ou Rogier
- Couloir bus vers Bruxelles-Nord au-dessus du tunnel en travaux
- *Lijnen die het centrum bedienen vanuit het westen (samen tot 15 bussen/uur)*
- *Afzetten mogelijk aan halte Simonis met metro 2+6 in 2 richtingen Zuid of Rogier*
- *Busbaan naar Brussel-Noord boven de tunnelwerf*

- Lignes métro 1-5 et 2-6 franchissent le canal en couvrant l'aire de desserte du tunnel Leopold 2
- Bon potentiel de captation de la demande interne à la région
- Complément des bus et trams en rabattement

- *Metrolijnen 1-5 en 2-6 hebben capaciteit als kanaaloversteek en dekken de interne gewestelijke vervoersvraag*
- *Aanvulling met bus en tram*

Légende

STIB

2

6

14

19

20

51

82

86

93

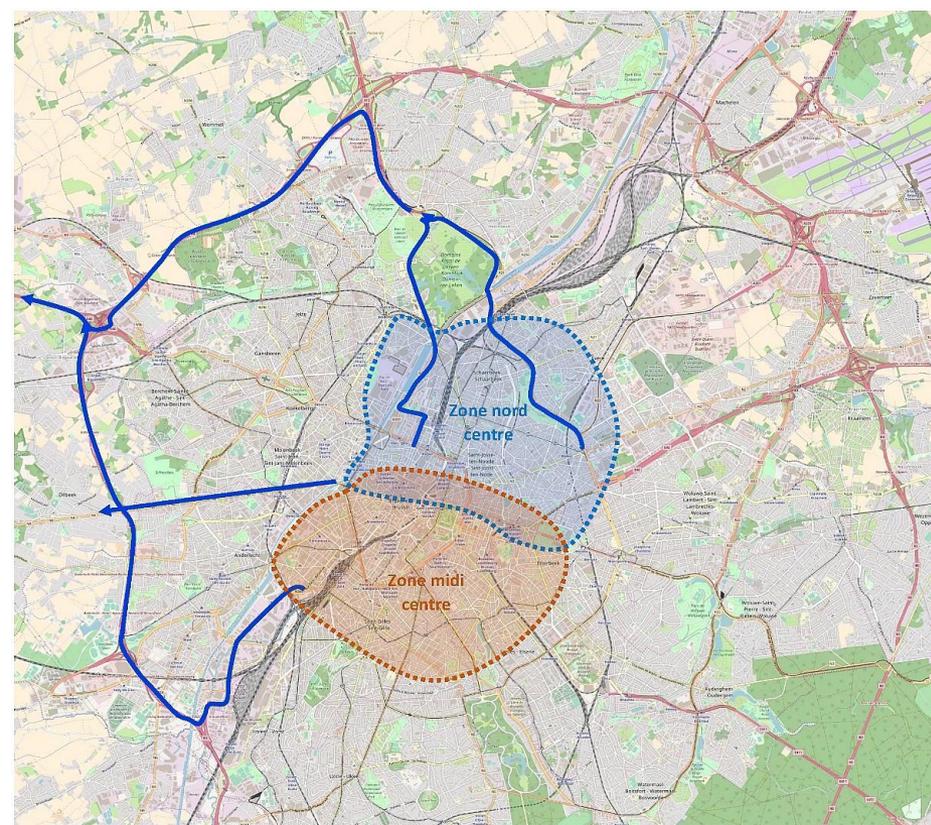
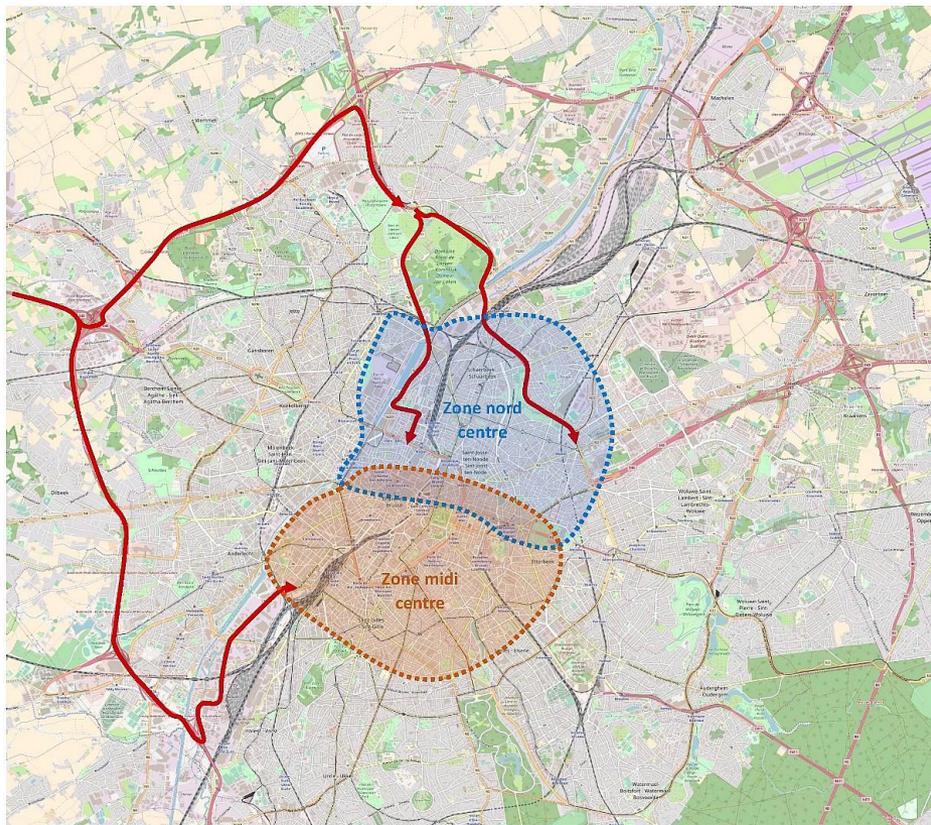




**Omleidingen**

**Jalonnement**

# Stratégie de jalonnement proposé / entrées et sorties *Strategisch voorstel omleidingen / binnenrijden en uitrijden*

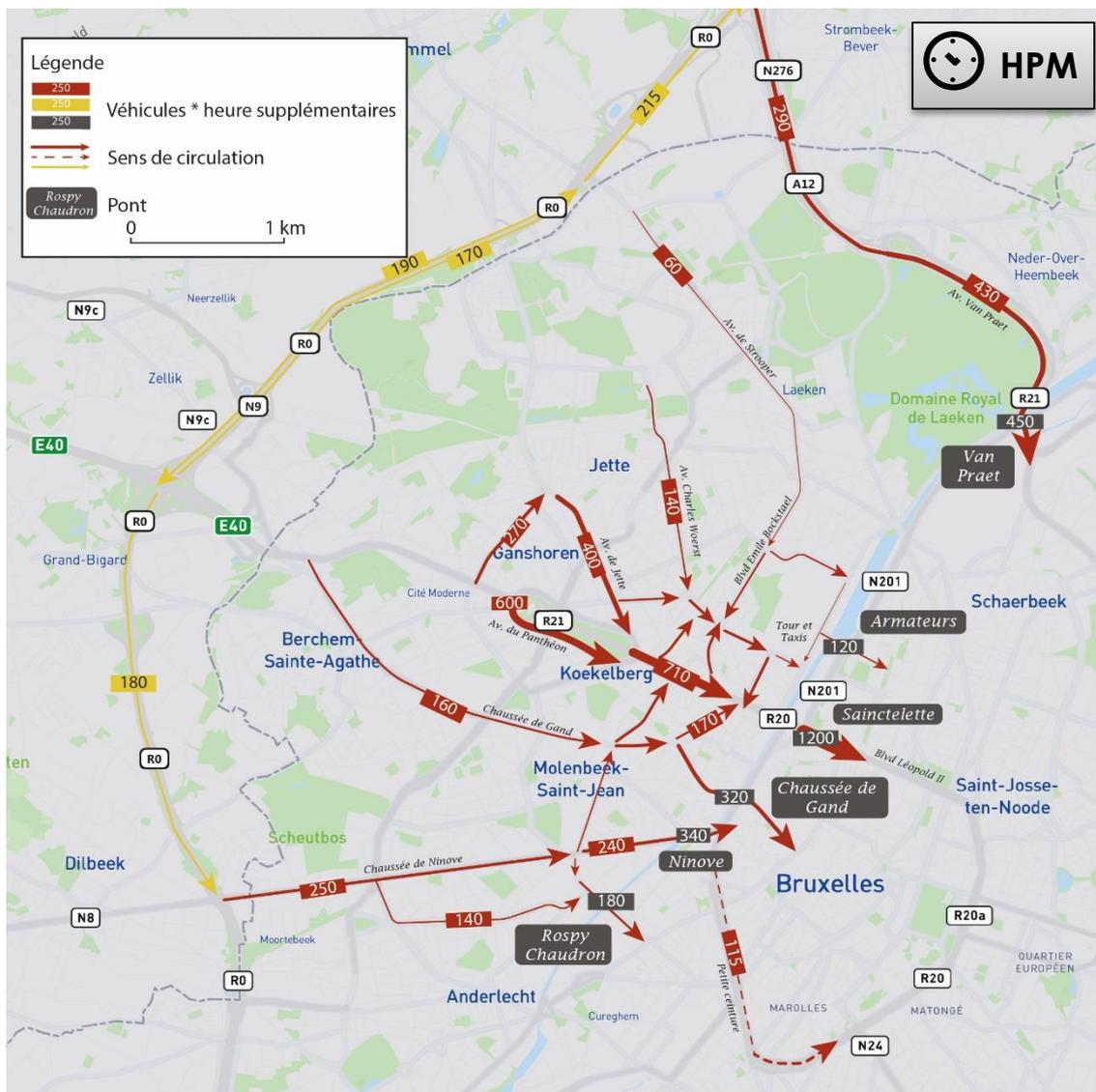


**Sens entrant / Inkomend**  
Centre nord via A12 / Noord via A12  
Centre sud via bld Industriel / Zuid via Industrielaan

**Sens sortant / Uitgaand**  
Centre nord via A12 / Noord via A12  
Centre sud via bld Industriel / Zuid via Industrielaan  
Sortie via N8 chée Ninove recommandée en complément

# Itinéraires alternatifs principaux selon résultats simulations

## Belangrijkste alternatieve routes als resultaat simulaties



Uniquement entrée de ville

XXX

**Augmentation maximales de véhicules\*heures observées entre 6h et 10h du matin sur les principaux itinéraires alternatifs**

### Principaux itinéraires alternatifs depuis Grand-Bigard

- Av. Panthéon → Bd. Léopold II
- Av. Beeckmans → Av. de Jette → Bd. Léopold II
- R0 → A12 → Av. van Praet
- R0 → Ch. De Ninove
- Ch. de Zellik → Ch. de Gand

### Franchissements du Canal

- Saintelette
- Van Praet
- Ch. Ninove
- Ch. Gand

#### Avertissement :

Les chiffres ont été obtenus en comparant les résultats des simulations des différents scénarios. Le modèle a été construit sur base des données de comptages disponibles et des hypothèses en termes de modification de la demande (report modal, peak shifting, télétravail...).

# Jalonnement proposé

## Voorstel omleiding



### Stratégie proposée

- Trafic de **transit externe** à distance des chantiers
  - Accès 2 sens Nord A12
  - Accès 2 sens Sud Bld Industriel
  - Sortie via N8 Chée Ninove
- Gérer au mieux le **trafic local** à proximité des axes en chantier & Inclure les **liaisons transversales** au chantier dans l'accessibilité souhaitée
- Inclure les **transports collectifs de surface et le SIAMU** dans cette accessibilité intrarégionale et interquartiers
- **Protéger** quartier locaux

Accès local environs Simonis & Basilique

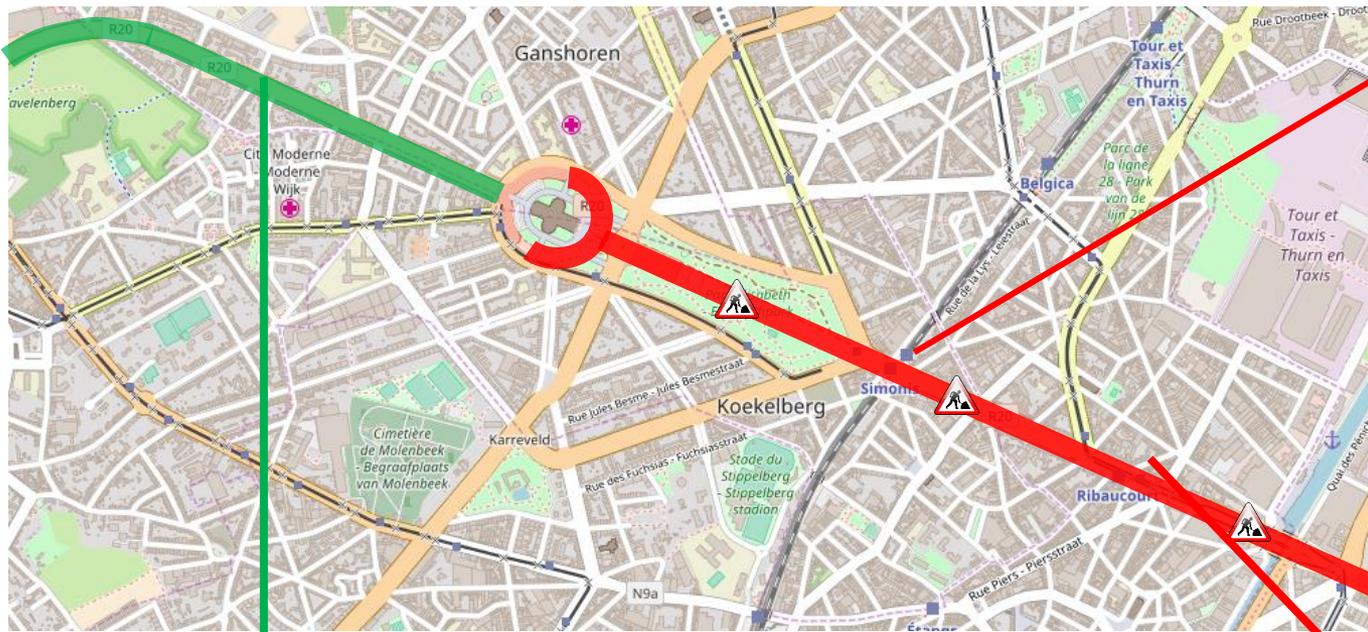
Recommandé

**Phase test de comptages/suivi à prévoir cet été afin de monitorer le respect du plan de jalonnement**



# Scénario retenu pour le chantier LII

## Mobiliteitsscenario



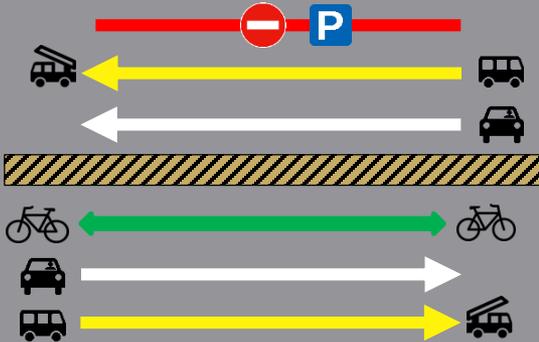
Tunnel Léopold II fermé  
en Juillet-Août

Leopold II tunnel  
gesloten in juli-augustus

-> mesures limitées à  
deux mois

-> maatregelen gelden  
2 maand

Sur l'avenue Charles-Quint

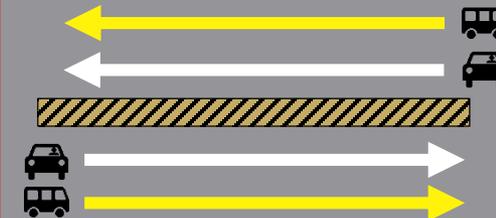


Eviter un goulot d'étranglement  
en entrée de ville à la Basilique



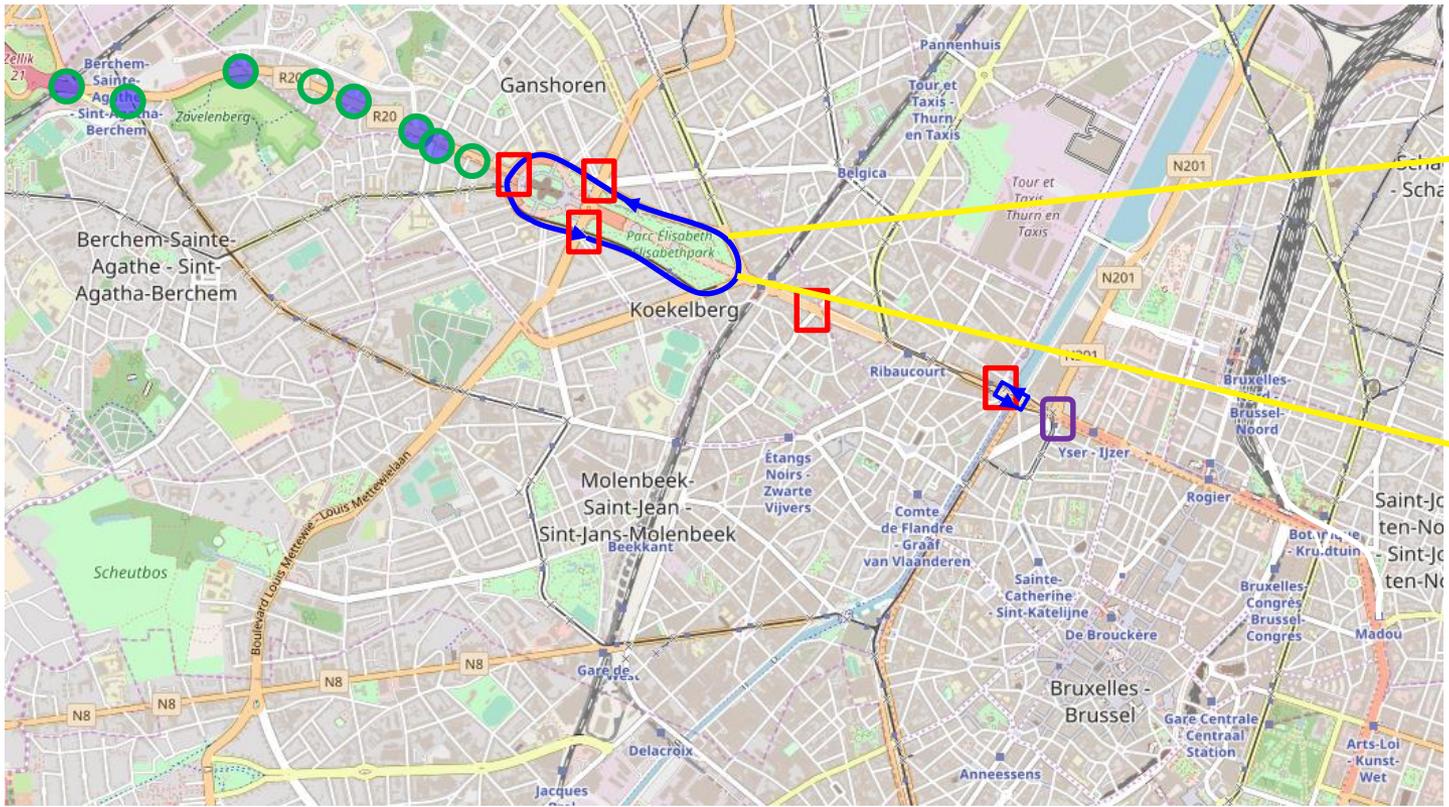
Inciter le changement  
d'itinéraire dès le R0

Circulation normale sur le Bld  
Léopold II en surface



# Optimisations pour améliorer la fluidité du trafic

## Optimalisaties om de doorstroming te verbeteren



Une seule bande pour les voitures

Eén enkele rijbaan voor de wagens

Une bande réservée au bus

Eén rijbaan enkel voor bussen



Priorité sur Panthéon et Gloires nationales  
Prioriteit op Pantheon en Landsroem

Maximisation du temps de vert  
Maximisatie van groentijd



Changement marquage au sol pour le 2X1 bande (tourne à gauche)  
Wegmarkering wijziging voor de 2X1 rijbaan (linksafslaan)



Aménagement d'un sens giratoire  
Aanleg van een rotonde



Changement phases de feux (entre autres : report du vert tunnel sur l'axe Leopold II)  
Verkeerslichtenfase aanpassen (o.a. groentijd tunneluitritten gaat naar extra groen Léopold II bovengronds)



Empêcher le tourne-à-gauche?  
Linksafslaan verbieden?



# Les 3 idées centrales du plan d'optimisation

## De 3 centrale ideeën van de optimalisatie plan

### ❖ Favoriser la fluidité pour les bus, SIAMU + moto

*Bevordering van de doorstroming voor bus, brandweer & moto*

- **Bande réservée sur Charles-Quint**  
*Rijbaan voorbehouden op Keizer Karel*
- **Sens horaire réservé pour les bus autour de la basilique**  
*Met de klok mee richting voorbehouden voor bus rond de basiliek*
- **Maintien de la bande réservée bus sur le Blvd Léopold II**  
*Voorbehouden rijbaan voor bus op Leopold II-laan*



Charles-Quint

Keizer Karel



Léopold II

Leopold II

### ❖ Favoriser la fluidité sur l'axe Charles-Quint – Léopold II

*Bevordering van de doorstroming op de verbinding Keizer Karel - Leopold II*

- **Maximiser le temps de vert sur l'axe**  
*Maximalisatie van de groentijd op de hoofdverbinding*
- **Empêcher les mouvements autobloquants (aménagement giratoire)**  
*Autoblokkerende bewegingen vermijden (aanleg van rotonde)*

Charles-Quint

Keizer Karel

Léopold II

Leopold II



### ❖ Limiter en amont le trafic vers le Boulevard Léopold II

*Beperking van het upstream verkeer in richting van Leopold II laan*

- **Direction entrée de ville : limitation à une bande voiture sur Charles-Quint**  
*Richting stadscentrum : beperking tot één rijbaan voor wagens op Keizer Karellaan*
- **Direction sortie de vile : limitation du tunnel Rogier à 1 bande**  
*Richting buiten stad : beperking tot één rijbaan voor de Rogier tunnel*





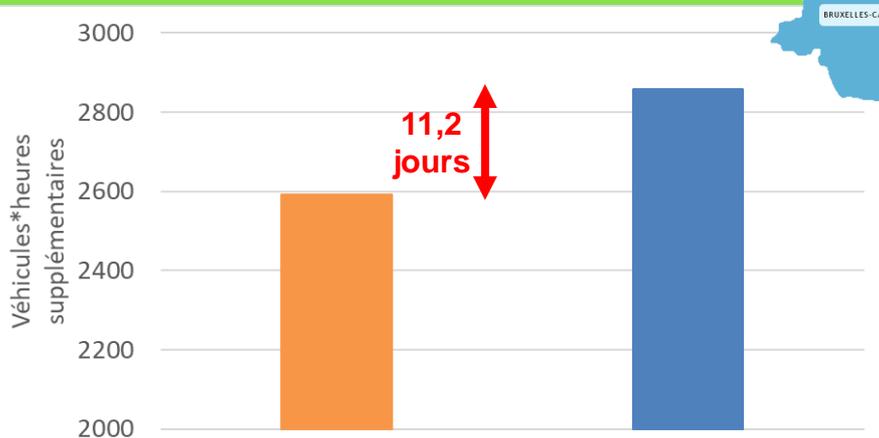
BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET

Fermer  
Charles Quint?

# Fermeture complète (sc.3) : Indicateurs de performance

## Keizer Karel volledig gesloten (sc. 3) : Indicatoren

Entre 16h et 19 h en RBC



Scénario 2



- Tunnel Léopold II fermé
- Charles-Quint à 2X1 bande
- Sans reports/optimisations

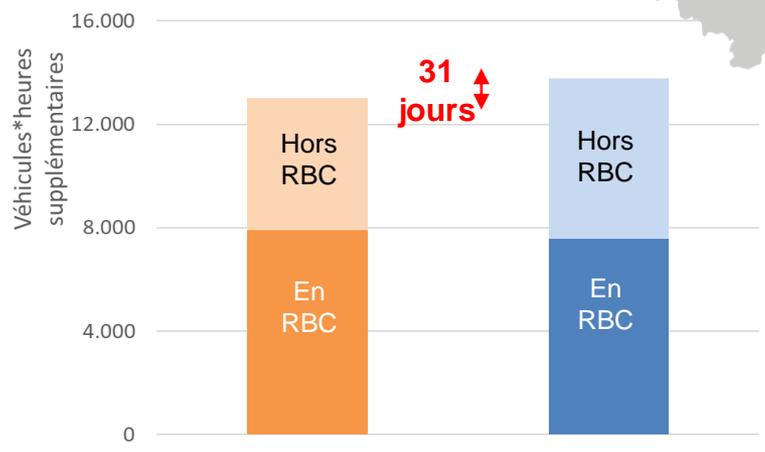
Scénario 3



- Tunnel Léopold II fermé
- Charles-Quint fermé
- Sans reports/optimisations

**Fermer Charles-Quint** induit l'équivalent de **11,2 jours** passés en plus en voiture en RBC entre 16h et 19h que si **Charles-Quint est à 2X1 bande ouverte.**

Sur 24h en Belgique

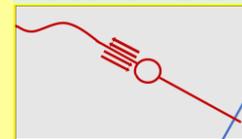


Scénario 2



- Tunnel Léopold II fermé
- Charles-Quint à 2X1 bande
- Sans reports/optimisations

Scénario 3



- Tunnel Léopold II fermé
- Charles-Quint fermé
- Sans reports/optimisations

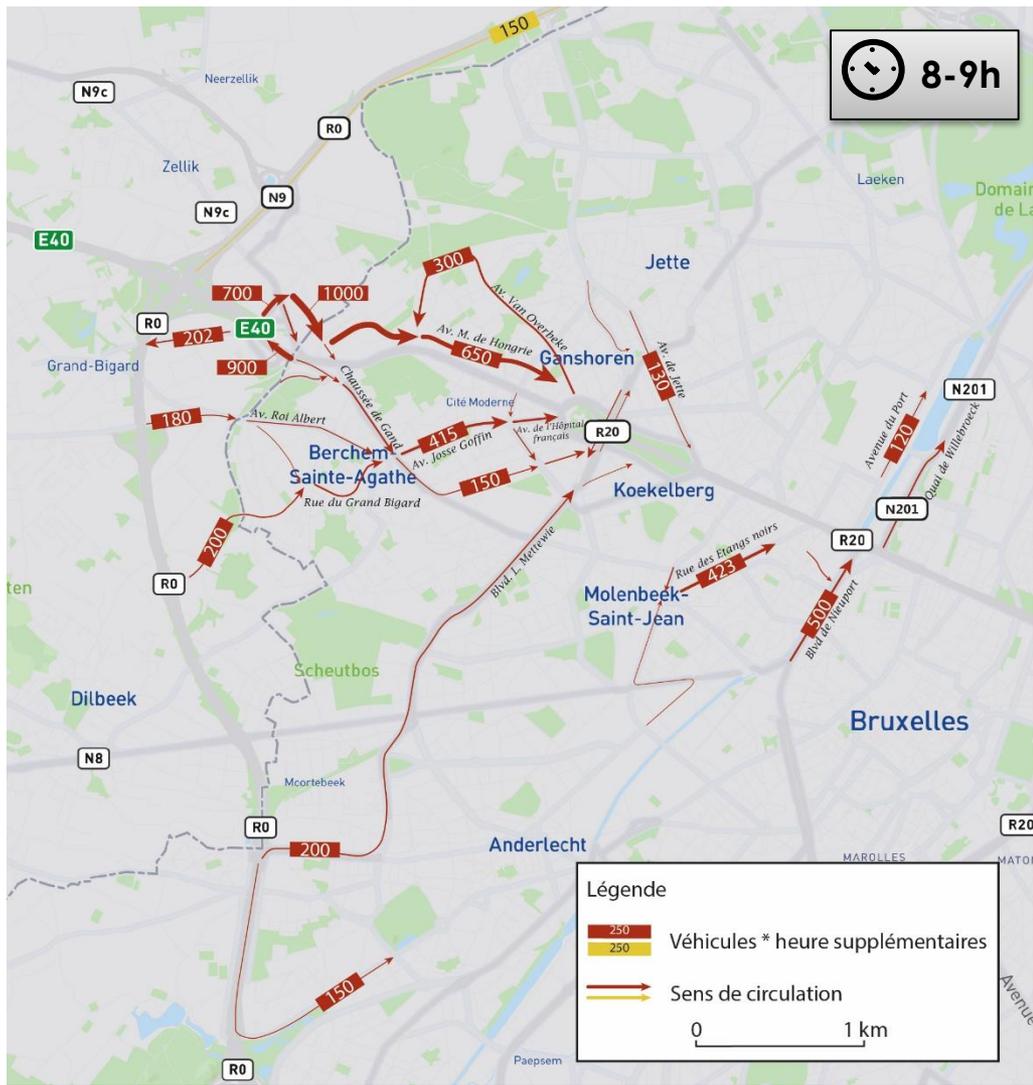
**Fermer Charles-Quint** induit l'équivalent de **31 jours** passés en plus en voiture sur le territoire belge sur 24h que si **Charles-Quint est à 2X1 bande ouverte.**

**Avertissement :**

Les chiffres présentés ont été obtenus en comparant les résultats des simulations des différents scénarios. Le modèle a été construit sur base des données de comptages disponibles pour les périodes de congé scolaire en été.

# Fermeture complète (sc.3) : Impacts riverains ++

## Keizer Karel volledig gesloten (sc. 3) : effecten op lokale inwoners



**XXX** Augmentation de véhicules\*heures observées entre 8h et 9h >100 evp/h sur les principaux itinéraires alternatifs

 **Impact significatif sur les voiries locales**

- *Sorties Grand-Bigard*
- *Rue Bois des Isles et Av. M. de Hongrie*
- *Av. Josse Goffin & Hôpital Français*
- *Rue des Etangs Noirs et Blvd. Nieuport*
- *Ch. de Zellik et Gand*
- *Av. Roi Albert & Rue Grand-Bigard*
- *Av. Koekelberg et Blvd. L. Mettwie*
- *Av. de Jette*

**Avertissement :**  
Les chiffres présentés ont été obtenus en comparant les résultats des simulations des différents scénarios. Le modèle a été construit sur base des données de comptages disponibles pour les périodes de congé scolaire en été.

# Conclusions | Capacité automobiles Charles-Quint *Conclusies | Autoverkeer capaciteit op Keizer Karel*

La fermeture complète de Charles-Quint au trafic est **plus pénalisante** :

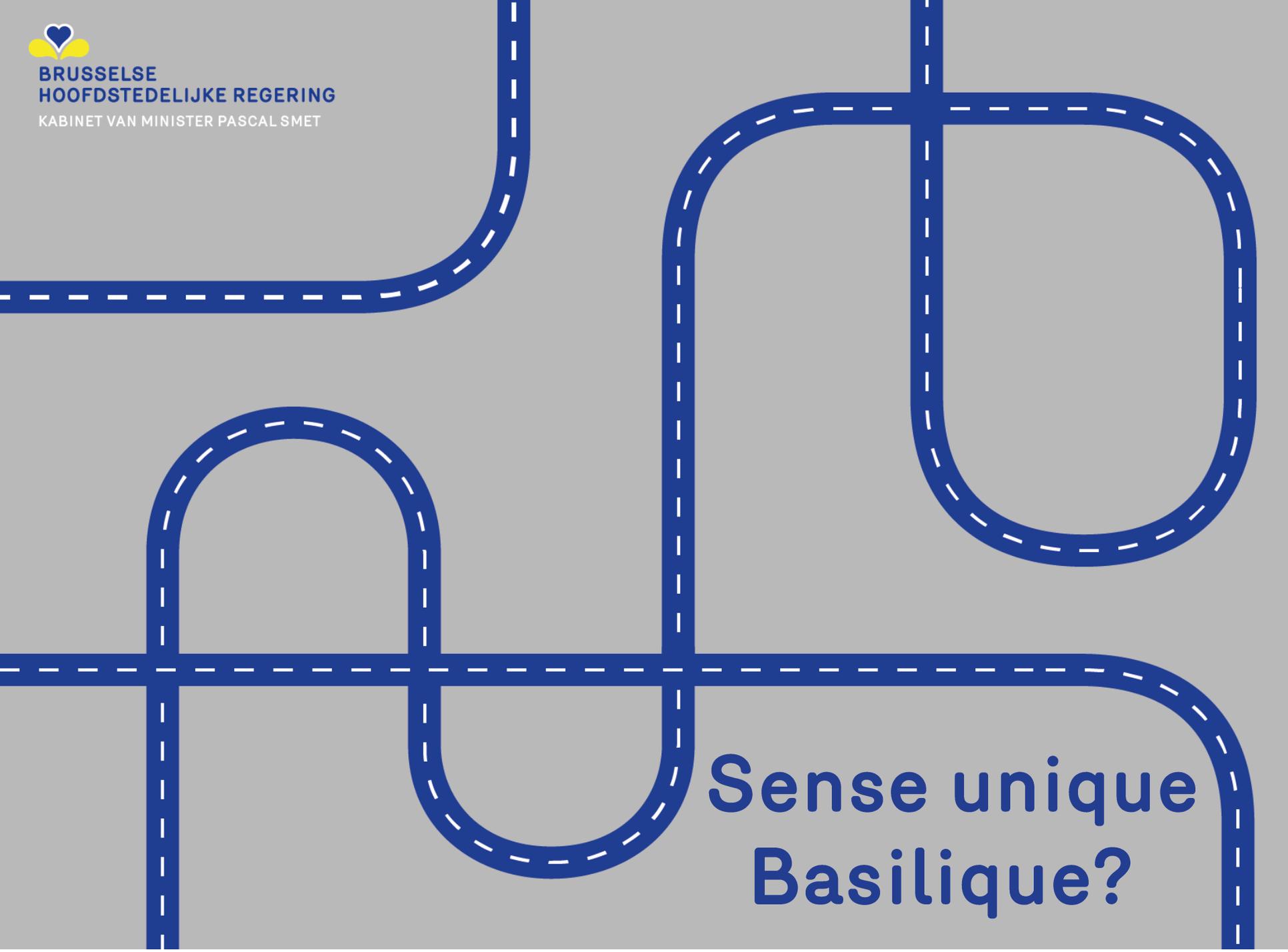
- Pour l'ensemble des automobilistes dans et en dehors de la RBC : perte de temps
- Pour l'accessibilité des riverains et du SIAMU : reports possibles sur voiries locales ++

 **Non recommandé** 

*Privilégier l'axe à 2x1 bande*



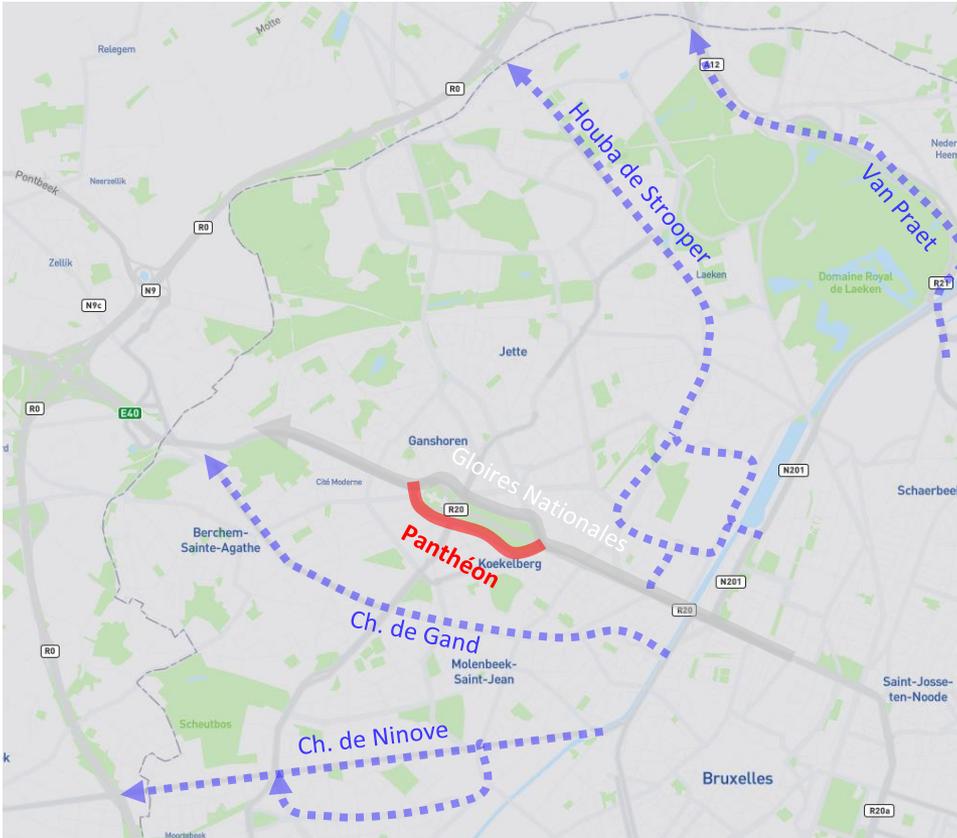
BRUSSELE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET



**Sense unique  
Basilique?**

# Pourquoi recommander un sens unique autour de la Basilique ?

## Waarom Eenrichtingsverkeer rond de Basiliek?



**Capacité supplémentaire** avec le double sens sur Panthéon

**Mais ....**

**Complexification** de la circulation

**Impacts significatif** sur les voiries locales

**Pas de bande bus** en sortie de ville entre Simonis et av. Van Overbeke

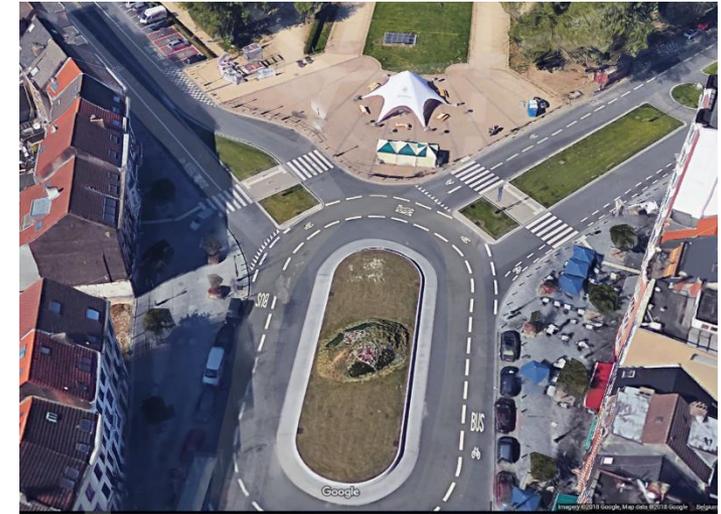
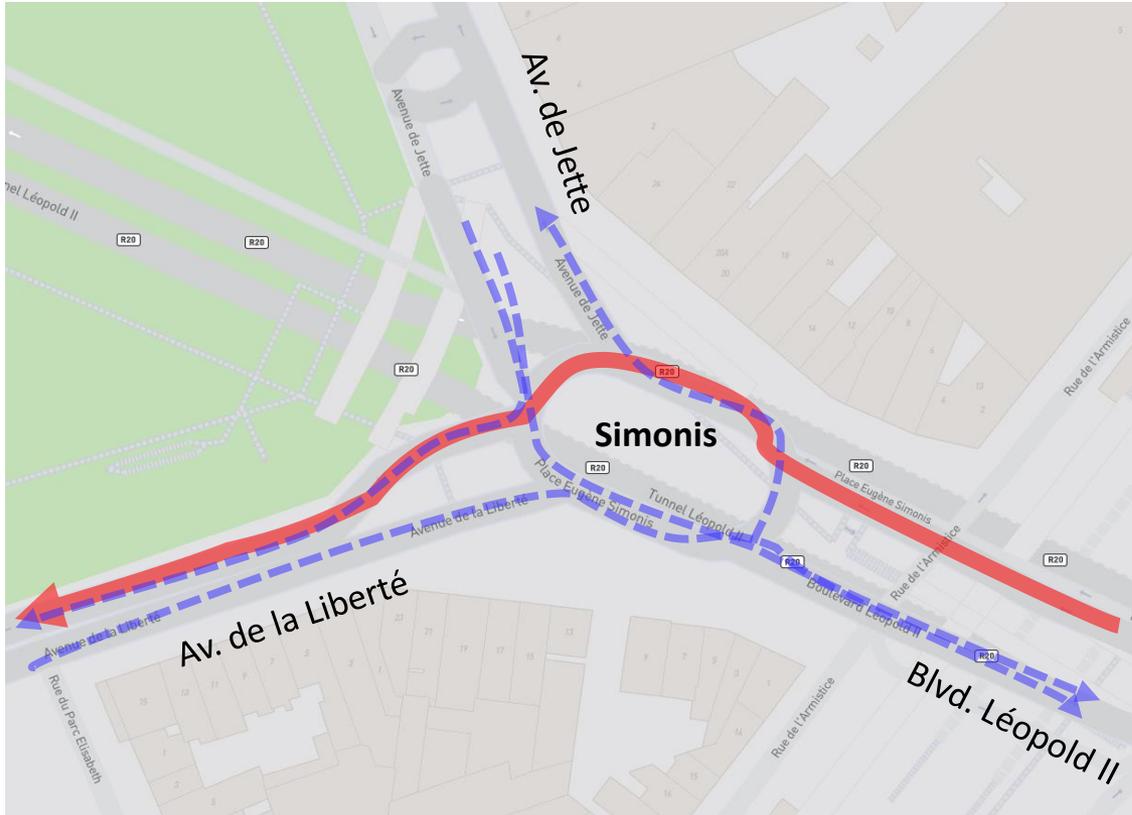
# Maintenir le double sens sur Panthéon implique ... Tweerichting behouden op Panthéon impliceert ...

## Complexification de la circulation : Carrefour Simonis

Augmentation de trafic



Remontée de files bloquantes  
pour les véhicules entrants et  
sortant de l'av. de Jette



Blocage récurrent de la place Eugène Simonis à cause des  
entrecroisements trop nombreux

# Maintenir le double sens sur Panthéon implique ...

## Tweerichting behouden op Panthéon impliceert ...

Complexification de la circulation : Carrefour Charles-Quint # Panthéon #Gloires Nationales



Augmentation de trafic

Point de conflit amplifié



Remontée de files bloquantes pour les véhicules sortant vers l'av. Charles-Quint



Complexification du carrefour pour, les piétons, les bus et les voitures



Complexification des phases de feu du carrefour si on restaure aussi les maillons vers Charles-Quint

Incompatible avec projet piste cyclable Charles-Quint pendant le chantier

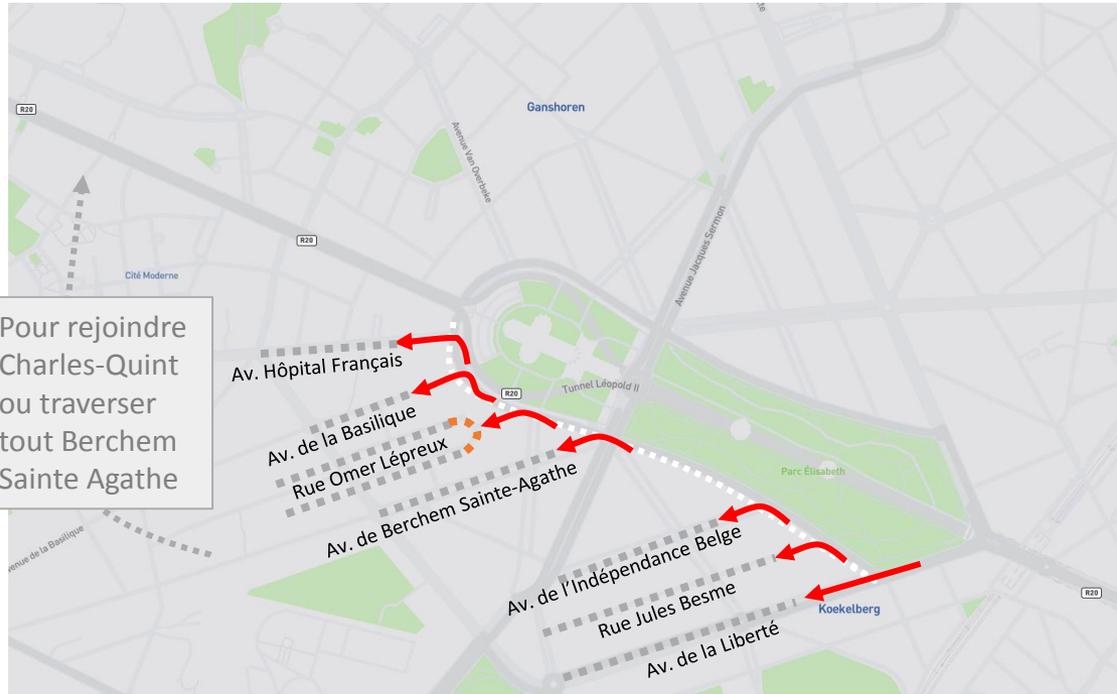
Risque accru de blocage débouché Hôpital Français et Charles-Quint pour SIAMU et autre trafic



# Maintenir le double sens sur Panthéon implique ...

## Tweerichting behouden op Panthéon impliceert ...

Complexification de la circulation :  
Divers tourne-à-gauche sur l'Av. du Panthéon



Mouvements de tourne-à-gauche sur Panthéon



Remontée de files bloquantes pour les véhicules en sortie de ville sur l'av. du Panthéon

Conflits multiples avec trafic entrant

Impacts sur les voiries locales:  
Tourne-à-gauche sur l'Av. du Panthéon



Reports du trafic sortant sur les voiries locales de Koekelberg pour rejoindre Charles-Quint ou bien ensuite percolation à travers Berchem-Sainte-Agathe

## **Conclusions** | Sens unique autour de la Basilique *Conclusies* / *Eenrichtingsverkeer rond de Basiliek*

### Maintenir le double sens sur Panthéon implique ...

- **Appel d'air** pour le trafic de transit sortant pour passer par Panthéon
- **Plus de bande bus** en sens sortant le long du parc Elisabeth
- **Beaucoup d'interférences** en tourne-à-gauche de Panthéon vers les quartiers de Koekelberg et Berchem

### **Risques :**

- Amplifier le trafic parasite à travers les quartiers
- Blocage de la place Eugène Simonis à cause des entrecroisements trop nombreux
- Risque accru de blocage débouché Charles-Quint pour SIAMU et autre trafic
- Plus grande difficulté d'insertion du tram 19 à Hôpital Français



**Sens unique autour de la Basilique recommandé pendant les fermetures juillet-août**





# Place Saintelette / Sainteletteplein

## Analyses sens giratoire



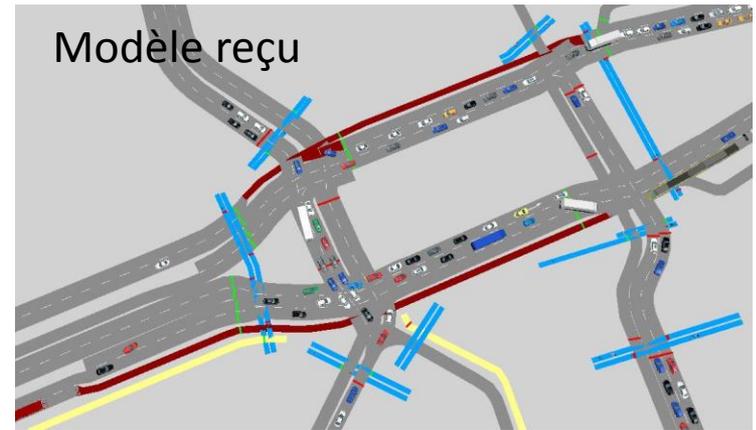
- Modèle Vissim reçu de Bruxelles Mobilité
- Il reprend **situation de forte congestion soirée**
- Du fait de cette forte congestion certains parcours sont sujets à de forts ralentissements – impact très sensible dans le modèle aux changements
- Modèle modifié pour la situation tunnel fermé, feu vert tunnel octroyé au flux Leopold 2 ↔ Yser
- Scénario 0 = Saintelette en sens giratoire

- Le sens giratoire **améliore les temps de parcours sauf pour les mouvements allongés**, à savoir :

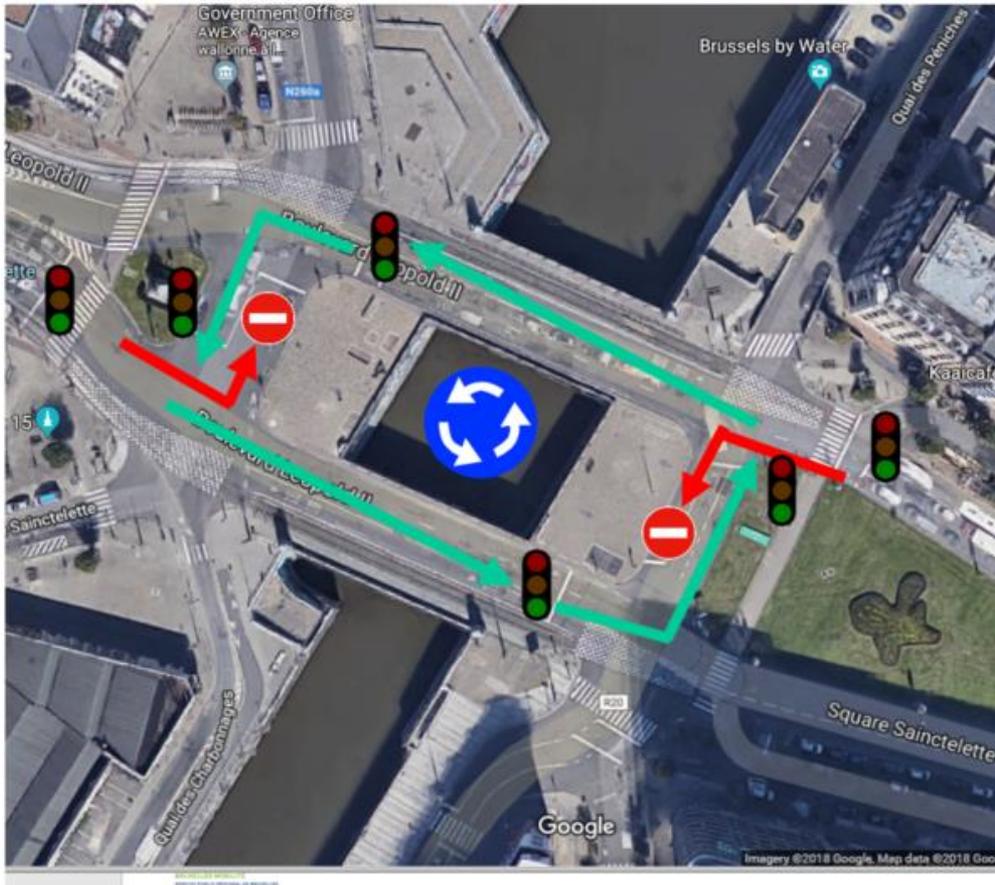
- Yser → 9e de Ligne prennent 30-40 secondes de plus en pointe du soir, mais pourraient potentiellement passer par le boulevard de Dixmude
- A.Lavallée → avenue du Port, prendrait plus de 2 minutes de plus, et Leopold 2 → avenue du Port.
- Avec le tunnel fermé, la demande devrait être plus faible en tourne-à-gauche → avenue du Port
- Les améliorations sont très fortes dans le sens de la pointe dans l'axe du tunnel et plus modestes en sens opposé

- Situation vraisemblablement **symétrique en HPM**

- + 2 min sur Yser → 9<sup>e</sup> de Ligne (mais le passage par boulevard Dixmude est une alternative plus courte)
- et +30-40 sec pour les entrées vers Av. du Port depuis A.Lavallée



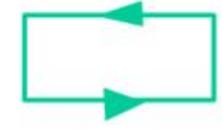
	Temps de parcours	Gains et pertes temps
	scénario base	scénario 0
	Comme situation existante mais sans trafic du tunnel	avec sens giratoire Saintelette
5: Boudewijnlaan >> Boulevard Leopold II	0:17:25	-608 s
7: Boulevard Leopold II >> Antwerpsesteenweg	0:05:19	-196 s
11: Avenue du port >> Antwerpsesteenweg	0:05:53	-227 s
Bld du 9e de Ligne >> Yser et Antwerpsesteenweg	0:11:24	-556 s
3: Boudewijnlaan Yser >> Bld du 9e de Ligne	0:13:28	-240 s
14: Rue A. Lavalée >> Av. du Port	0:02:20	108 s
15: Av. du Port >> Quai des Charbonnages	0:01:20	-27 s
5: Quai de Willebroeck >> Bld du 9e de Ligne	0:06:17	29 s
7: Bld du 9e de Ligne >> Quai de Willebroeck	0:11:24	-523 s




 Supprimer les mouvements auto-bloquants
 

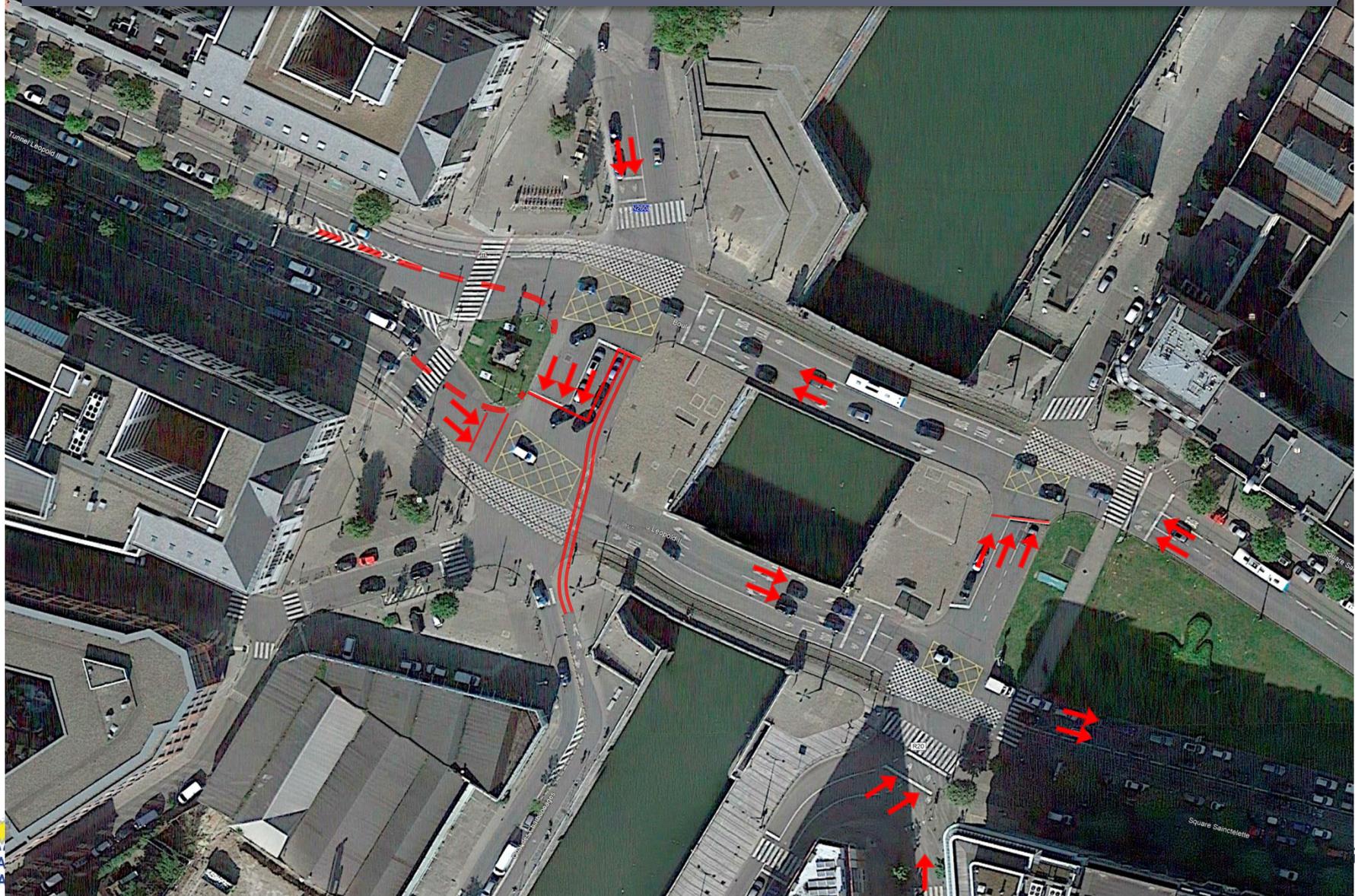
→ Eviter les mouvements de tourne-à-gauche qui bloquent le trafic dans l'axe du Blvd LII


 Aménagement des 2 ponts au dessus du canal en « Rond-point »




**Fluidification** du trafic dans le sens du Blvd LII qui sera plus chargé suite au report du trafic du tunnel

# Esquisse | Saintelette & Yser Principeschets | Sainteletteplein & IJzer



# Yser - IJzer

## Analyses

- Le carrefour Yser joue un rôle multiple :
- Petite ceinture en surface ↔ Léopold 2
  - Petite ceinture en surface ↔ bld Dixmude et Bld du 9<sup>e</sup> de Ligne
  - Accès local et sortie centre Quai du Commerce
  - Entrée et sortie tunnels petite ceinture pour trafic du Quai de Willebroek et square De Trooz
- A priori beaucoup plus compliqué d'avoir des gains sur l'axe « principal » sans pertes significatives sur les axes « secondaires »
- Rediriger le trafic vers le Pentagone centre via S. Bolivar et Albert II permet d'alléger la charge des mouvements transversaux



- Le SIAMU dépend fortement de ce carrefour pour ses missions urgentes
- On doit maintenir accès au tunnel depuis Quai de Willebroek, l'accès suivant étant à Madou



# Réinsertion bus sur Charles-Quint avant Basilique

## Uivoegen bus op Keizer Karel voor de basiliek

Test VISSIM au débouché de la bande bus (covoiturage inclus) sur Charles-Quint  
Bande bus dispose d'une phase de vert anticipée de 10 secondes

Part covoiturage

23% trafic

35% du trafic

+ de 35% du trafic

Occupation moyenne

1,23 à 1,35 pers. / véh  
= trafic usuel

1,35 à 1,50 pers. / véh.  
= attrait plus fort suite à la bande covoiturage

Si > 1,50 pers. / véh ou fraude avec véhicules sans passagers dans la bande

constat

Bus subit de légers délais à chaque carrefour, cumulé sur tout l'axe Charles-Quint 1 à 2 minutes de temps perdu

**Bus subit des délais de plus de 2 min à l'approche des feux, avec le cumul à plusieurs feux de Charles-Quint cela devient inacceptable**

**Plus aucun intérêt à prendre le bus plutôt que la voiture**

**Bande bus inutilisable pour SIAMU**

© 2017 Blom  
© 2017 GeoEye  
© 2017 IGN  
© 2017 Microsoft Corporation

Wachtende bus  
Bus en attente

De overgang van de busbaan vanrechts naar links maakt een gemengd gebruik door carpoolers onmogelijk  
Le basculement des bus de la droite vers la gauche rend impossible l'inclusion du covoiturage au-delà de ce point

## **Conclusions** | Bande réservée au covoiturage *Conclusies* / *Gereserveerde rijbaan voor carpooling*

**Très difficile à mettre en place** selon nous...

- du point de vue du contrôle
  - dispositifs techniques non prévus
  - services de Police importants à mobiliser
  - impossible de prolonger le dispositif au-delà de Beeckmans
- D'un point de vue de la fluidité du trafic (réels gains de temps ?)



*Privilégier plutôt une bande « bus + SIAMU + motos » ?*



BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET



# Coordination Chantiers

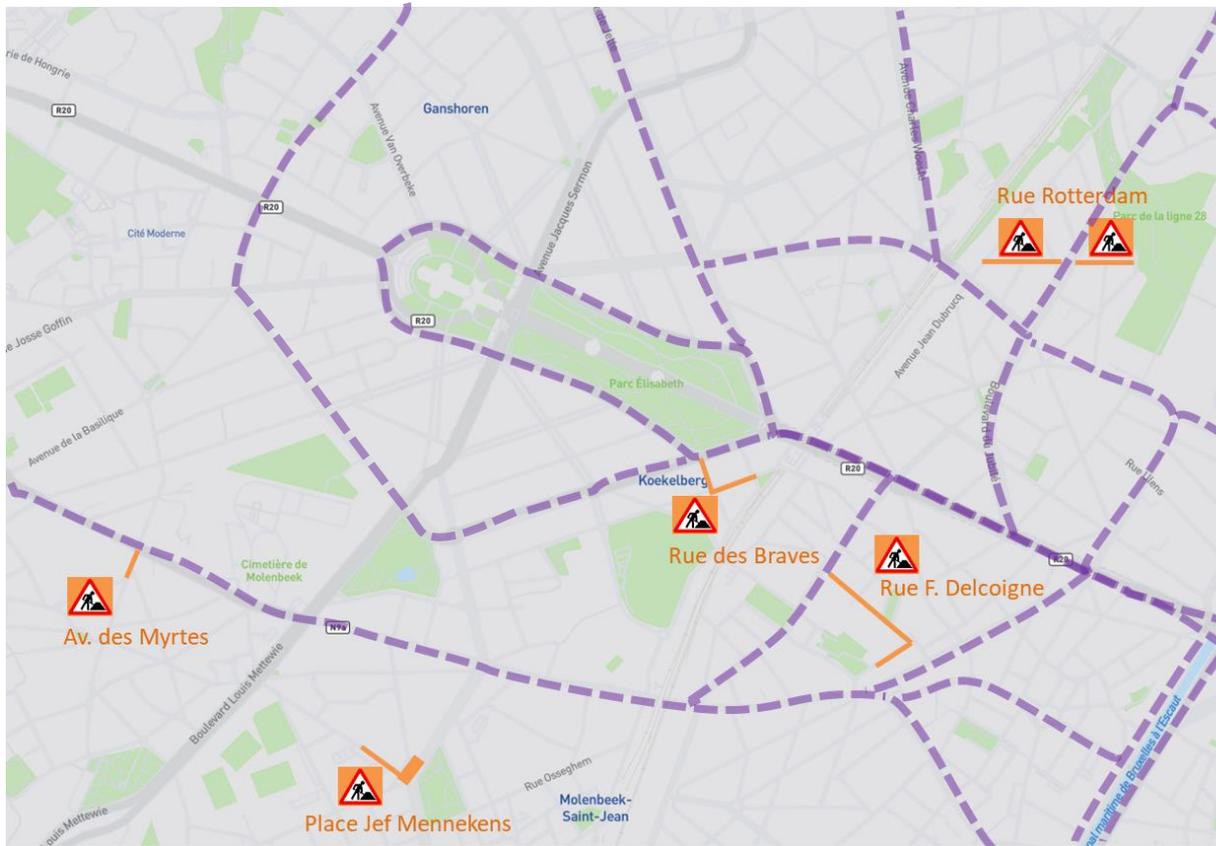
# Werfcoördinatie

- **Hypercoördinatie-zone**
  - Pilootwerf Leopold II
  - Coördinatie met alle andere werven in de zone
- **Sub-commissie Leopold II**
  - Stad Brussel – Molenbeek – Koekelberg  
Ganshoren – Jette – Sint-Agatha-Berchem
  - Politiezones & hulpdiensten
  - Operatoren Openbaar Vervoer
- **Samenwerking met Vlaanderen**
  - Protocolakkoord
  - Samenwerking verkeerscentra
  - Coördinatie met randgemeenten



# Impacts des chantiers de la zone d'hypercoordination

## Effecten van de werken van de hypercoördinatie zone



---  
Axes de report de  
trafic prévisibles suite  
au chantier tunnel  
Léopold II



Pas d'impact significatif sur les itinéraires de report principaux

### Avertissement :

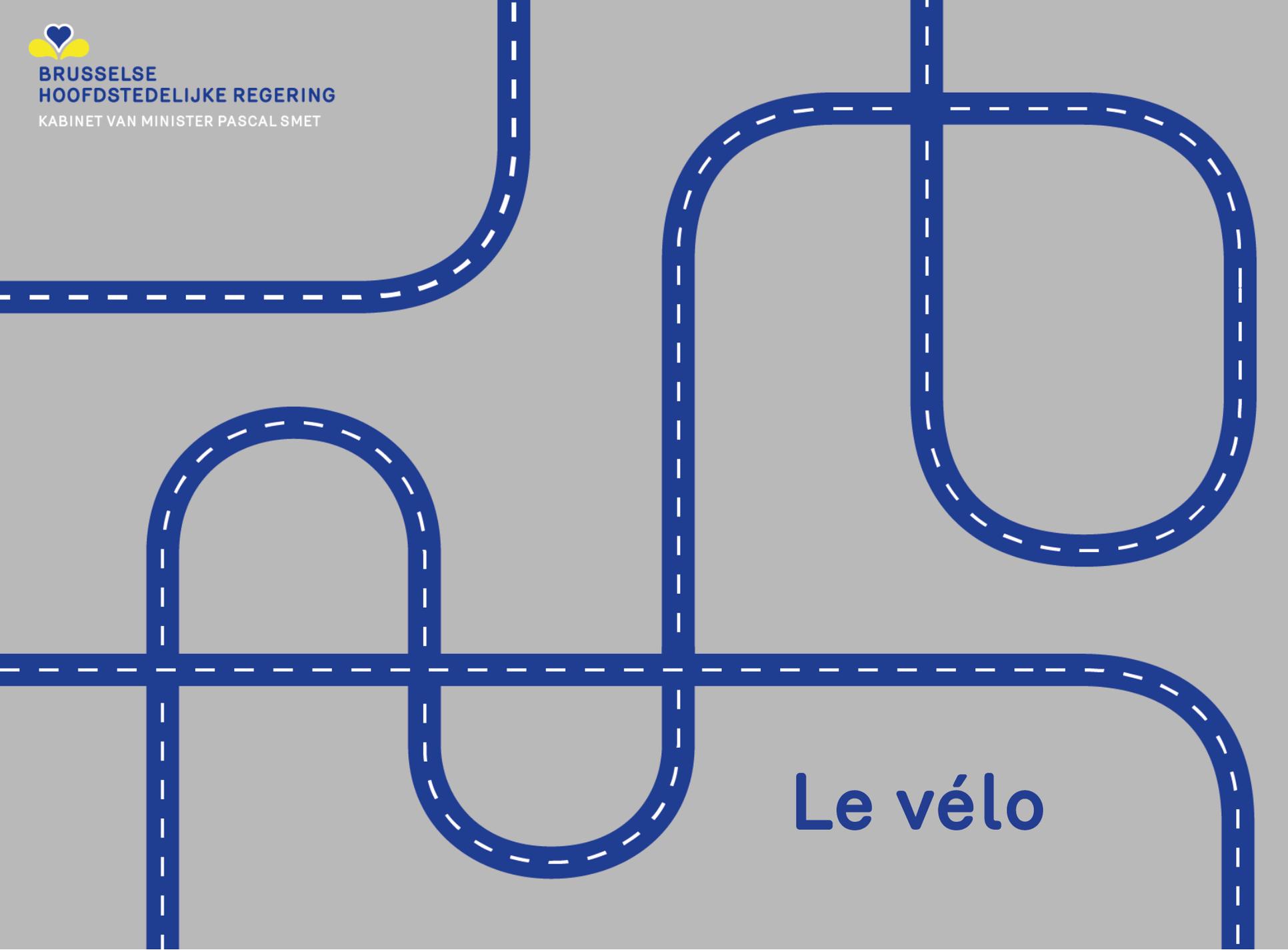
Les axes de reports de trafic significatifs ont été déterminés sur base des résultats des simulations (sur base des données de comptages fournies et des hypothèses concernant les objectifs de report de trafic). Seuls les axes les plus sollicités par le report ont été représentés.

## Conclusions | Effets cumulés avec autres chantiers Conclusies | Cumulatieve effecten met de andere werken

- Dans tous les cas de figure, **la majorité des chantiers n'interfère pas avec les travaux Léopold II** et le plan de jalonnement proposé puisque
    - soit une possibilité de déviation courte portée existe (chantiers de la zone d'hypercoordination),
    - soit les bassins versants impactés ne sont pas les mêmes (autres chantiers RBC)
- ➔ OK pour finaliser les chantiers débutés et feu vert aux autres 



BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET

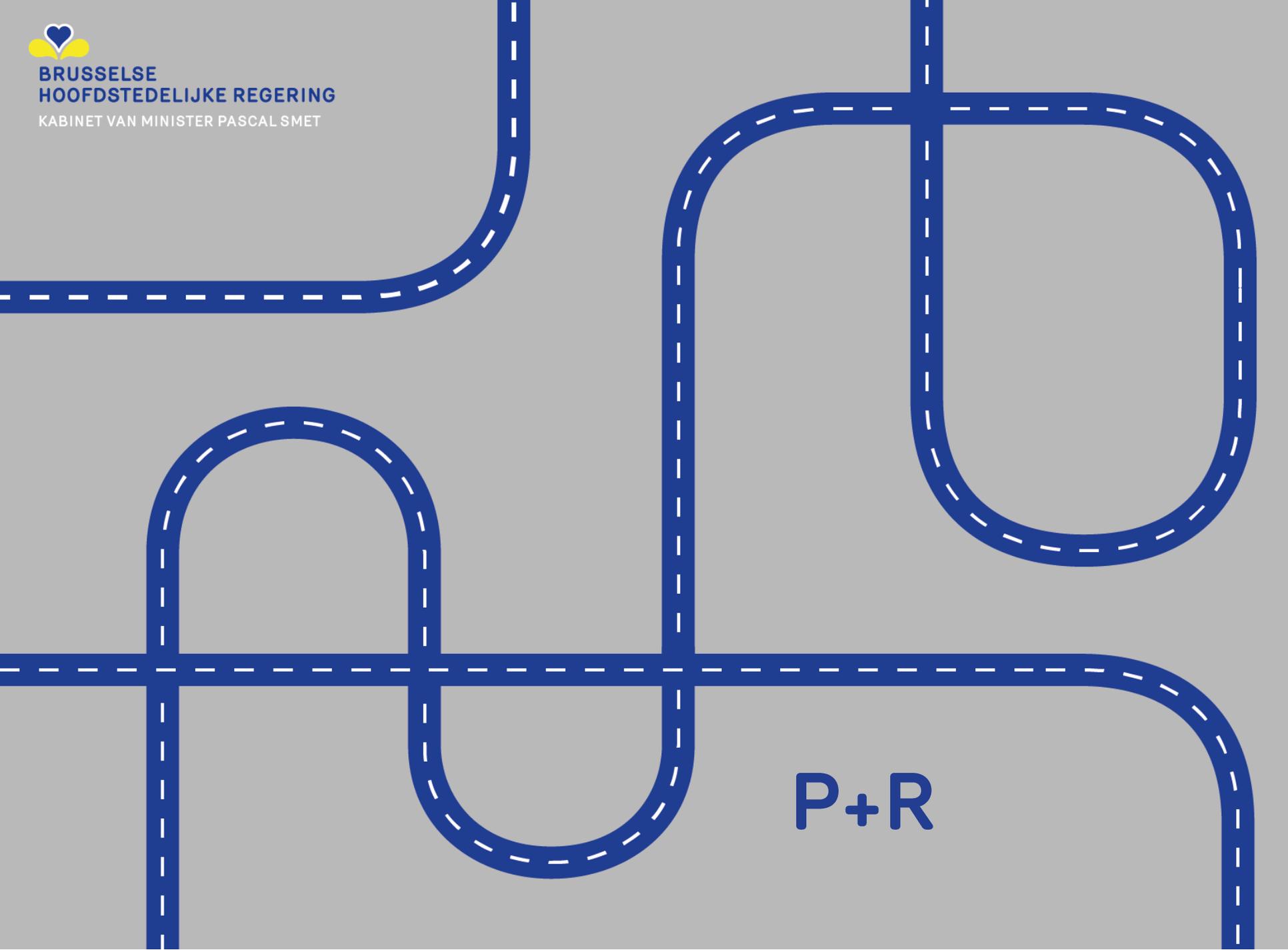


Le vélo





BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET



P+R

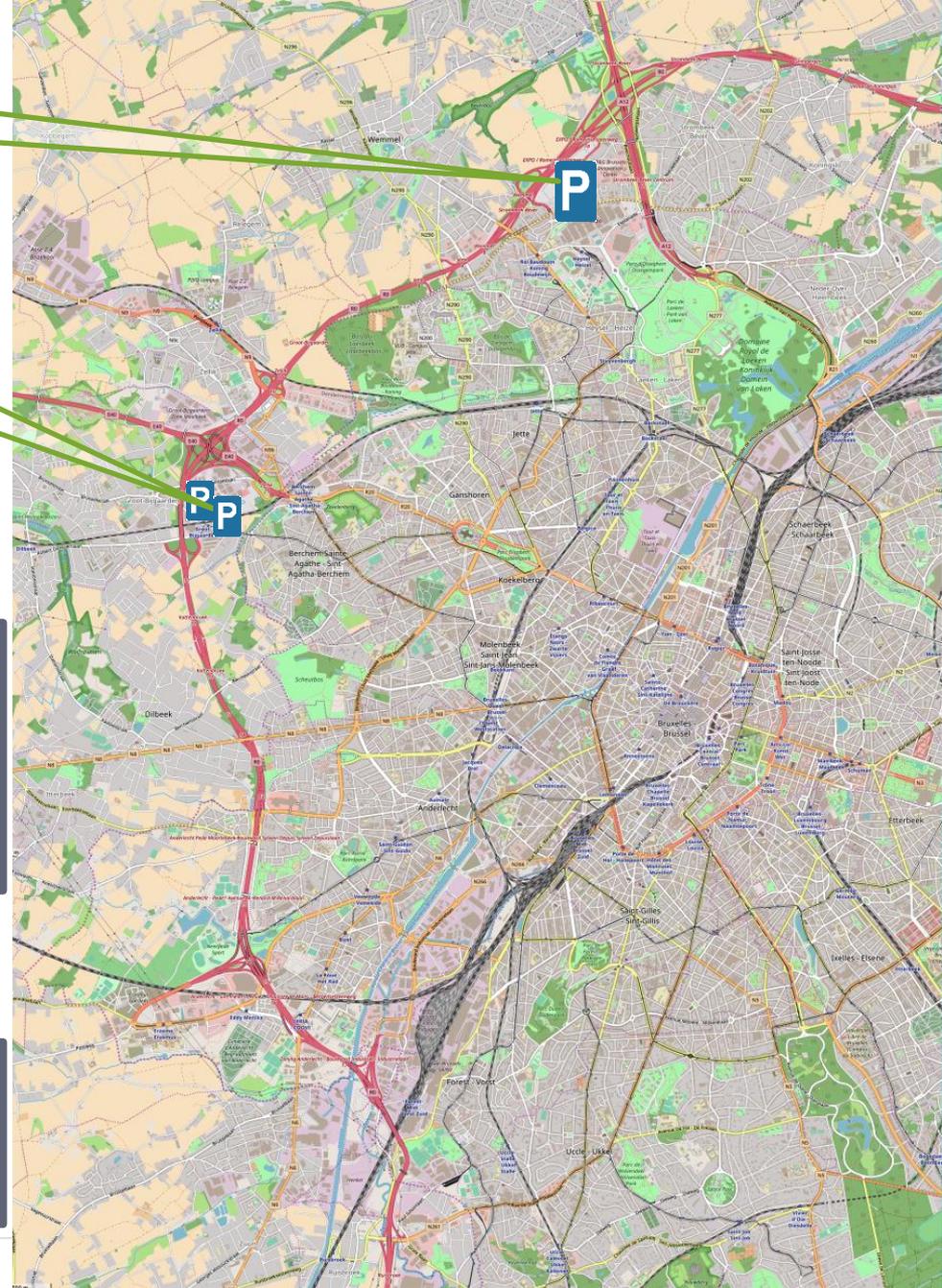
# P+R



**Parking C 1000 pl.  
Tram 7+9 + navette bus  
Métro 6**

En attente contact Ville Bruxelles  
pour obtenir accès en juillet-août

**Halte Grand-Bigard  
S4 et S10**



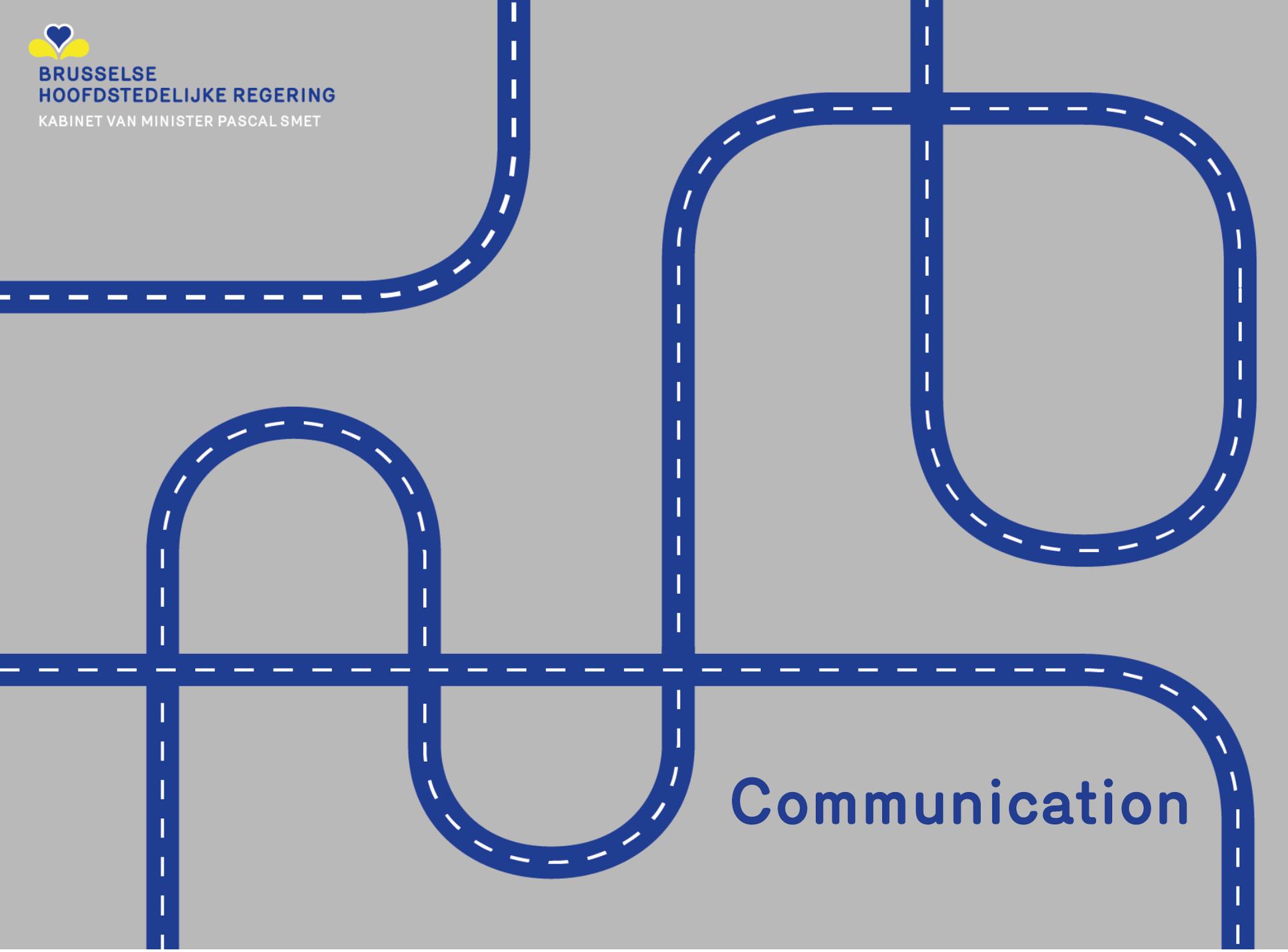
- **Parking C seule solution capacitaire** marche à pied ou navette bus accroissent le temps de parcours vers métro et/ou tram 7+9 

- Parking **Brussels-Kart pas disponible** en 2018 

- **SOLUTIONS HORS REGION + train ou bus De Lijn plus efficaces !**



BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET



Communication

# Campagne de communication

- **Zone du chantier (avril-mai)**
  - Réunions d'information (riverains, commerçants)
  - Newsletter – info-flash
- **Zone impact mobilité (mai-juin-été)**
  - Réunions d'information (riverains, commerçants, entreprises)
  - Collaboration avec BECI, VOKA, FEB, ...
- **Navetteurs (juin-juillet-août)**
  - Campagne média: radio, médias sociaux, GPS, ...
  - Collaboration avec VAB, Touring & Febiac



☎ 0800 94 001

be tomorrow  
be.brussels

comith

sennse  
COMMUNICATION - URBAN ISSUES





BRUSSELE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING  
KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET

Comité  
d'accompagnement

# Comité d'accompagnement communes

- Concertation avec les communes impactées
- Etude pour la préservation des quartiers résidentiels
- Propositions d'aménagements spécifiques





KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET  
CABINET DU MINISTRE PASCAL SMET

