



AVIS

Projet de Plan régional de mobilité Good Move

Demandeur	Bruxelles Mobilité
Demande reçue le	21 août 2019
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Avis rendu par l'Assemblée plénière le	17 octobre 2019

Préambule

L'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité spécifie dans son article 3 que « *le Plan régional de mobilité est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du Plan régional de développement (PRDD) et qui respecte le Plan régional d'affectation du sol (PRAS). Il constitue un facteur du développement économique, social et environnemental sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale* ».

Selon l'ordonnance, le plan comprend :

- **une partie générale** qui définit la stratégie de politique de mobilité et détaille les actions concrètes visant la réalisation de celle-ci. Cette partie comprend deux volets :
 - o **un volet stratégique**
 - o **un volet réglementaire**
- **une partie spécifique** relative aux aménagements de voiries et de l'espace public à réaliser sur les voiries régionales. Cette partie comprend trois volets :
 - o **un volet stratégique**
 - o **un volet réglementaire**
 - o **un volet budgétaire**

Sur cette base, le PRM (Plan Régional de Mobilité) détaille dans la partie stratégique, la **CITY VISION** qui se compose de sept dimensions (**Green, Social, Pleasant, Healthy, Performant, Safe, Efficient**) qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains auxquels la Région est confrontée et auxquels la politique de mobilité doit répondre, en phase avec les ambitions du PRDD.

La réponse apportée se retrouve dans la **MOBILITY VISION**. Pour mettre en œuvre sa stratégie, la Région développe dans ce projet Good Move, un plan de 50 actions qui sont regroupées autour de six thématiques/focus :

- **Good Neighbourhood** regroupe les actions qui concernent l'organisation de la mobilité dans les quartiers ;
- **Good Network** regroupe les actions qui concernent les réseaux de transport ;
- **Good Service** regroupe les actions qui concernent les services de mobilité ;
- **Good Choice** regroupe les mesures territoriales et incitatives qui visent à influencer et orienter les choix personnels et collectifs sur la façon de se déplacer sans porter atteinte à la liberté individuelle de chacun ;
- **Good Partner** regroupe les actions qui concernent la gouvernance ;
- **Good Knowledge** regroupe les actions qui concernent la connaissance et la transparence des données.

Tout au long du processus de co-construction de Good Move, le Conseil a déjà eu l'occasion de s'exprimer à plusieurs reprises sur l'avant-projet de Plan ou sur certaines actions spécifiques. Ces avis sont les suivants :

- Avis relatif au questionnaire Good Move – 18 octobre 2018 ([A-2018-072-CES](#)) ;
- Recommandations concernant le Focus Good Choice – 20 décembre 2017 ([A-2017-086-CES](#)) ;
- Projet de cahier de charges du RIE du projet de Plan régional de mobilité – 4 septembre 2017, entériné par l'Assemblée plénière du 21 septembre 2017 ([A-2017-051-CES](#)).

Avis

1. Considérations générales

1.1 Processus de co-construction

Le Conseil souligne positivement le processus de co-construction qui est en œuvre depuis 2016 pour l'élaboration de ce projet de PRM – Good Move avec la société civile et les interlocuteurs sociaux.

En effet, l'ensemble des acteurs publics et privés et des parties prenantes concernés par la mobilité ont eu l'occasion d'être informés tout au long du processus de rédaction de ce projet de Plan via divers canaux (Site Internet¹, événements, forum, présentations, panel citoyens, ...) et de s'exprimer via des avis officiels, des réponses à un questionnaire en ligne, ... **Le Conseil** tient tout de même à souligner que, dans un souci de transparence et afin de renforcer encore davantage le processus participatif, il aurait été pertinent d'avoir un suivi des avis rendus de manière officielle.

La dernière étape de l'enquête publique offre une nouvelle fois l'occasion à tout un chacun d'améliorer et d'enrichir cette version du projet de Plan approuvée par le Gouvernement le 4 avril 2019. **Le Conseil** estime, toutefois, que le questionnaire de l'enquête publique disponible en ligne est biaisé en ce sens que d'une part, certaines des affirmations proposées ont une telle portée générale² qu'il est difficile de ne pas les soutenir, et d'autre part, certaines questions fermées³ couvrent des aspects tellement différents qu'il est difficile de pouvoir y répondre via un choix multiple qui ne permet pas la nuance. **Le Conseil** estime, en outre, que le questionnaire aurait dû mieux couvrir l'ensemble du projet de Plan et suivre la même structure. Enfin, il se demande comment les questions ouvertes (fin du questionnaire) vont être traitées.

Au-delà de ce processus de co-construction portant sur le projet de Plan régional de mobilité, **le Conseil** rappelle toute l'importance qu'il accorde à la mobilité, vu sa demande de l'ajout d'un 11^{ème} objectif relatif à la mobilité dans l'Axe 1 de la Stratégie 2025. **Le Conseil** insiste pour que cet objectif soit traité comme une priorité partagée, c'est-à-dire par la mise en place d'un co-travail spécifique entre le Gouvernement et les interlocuteurs sociaux.

1.2 Approche multimodale

À l'heure du développement des nouvelles technologies permettant notamment de développer une mobilité servicielle à travers des applications « MAAS » pouvant intégrer un ensemble d'offres de mobilité privées et publiques auxquelles peuvent recourir les utilisateurs pour se déplacer, **le Conseil** soutient la vision déployée dans ce projet de Plan dans laquelle la multimodalité supplante l'approche cloisonnée par mode de transports des plans de mobilité précédents.

¹ <https://goodmove.brussels/fr/>

² Exemple : question 2 – Des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale.

³ Exemple : question 1 – Des quartiers plus arborés, calmes et sécurisés, avec davantage de place pour les activités du voisinage, même si cela implique moins de places réservées au stationnement en voirie.

1.3 Conditions de réussite

1.3.1 Assurer les moyens budgétaires et humains

Vu les implications socio-économiques évidentes et importantes du projet de Plan régional de mobilité, **le Conseil** ne peut que souligner l'importance de prévoir les moyens financiers et humains nécessaires pour mettre en œuvre le programme d'actions développé dans le projet de Plan Good Move. En effet, à la lecture des fiches actions, **le Conseil** constate que près de la moitié de celles-ci prévoient, de manière générale, la nécessité d'augmenter les budgets et/ou le personnel.

À cet égard, il regrette que ces fiches ne soient pas plus précises et détaillées sur les ressources budgétaires et humaines (exprimées en termes d'ETP) qui seront mobilisées pour rendre concrètes ces différentes actions, d'autant que l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité prévoit en son article 7, §4 que « *le volet budgétaire mentionne les coûts estimés pour la réalisation des principes généraux, des modalités opérationnelles et des projets d'aménagement des voiries régionales définis dans le cadre du volet réglementaire visé au paragraphe 3⁴* ». Or, le projet de Plan ne comprend qu'une estimation des différents programmes du Plan d'aménagement des voiries (p.184).

1.3.2 Assurer la cohésion sociale

Le Conseil insiste sur la nécessité que ce projet de Plan régional de mobilité soit vecteur de cohésion sociale et qu'il n'accroisse pas les inégalités sociales déjà existantes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Cette demande est renforcée par ce qui est mentionné dans le RIE (p.52) : « *l'ensemble des éléments de vision présents dans le projet de ville du PRDD sont bien développés et forment la base du Projet de PRM. Une seule ambition n'est que peu traitée dans le Projet de PRM, à savoir la cohésion sociale. Le principe de « motilité »⁵ et la prise en compte des inégalités sociales sont mentionnés et pris en compte, mais pourraient être davantage développés dans la City Vision – Social. Toutefois, même si ces éléments ne sont pas explicitement décrits, la prise en compte des inégalités sociales et un certain nombre de distinctions devraient surtout être intégrées dans l'opérationnalisation et la mise en œuvre des actions, au-delà de l'élaboration du Projet de PRM* ».

Ainsi, afin d'assurer et de renforcer la cohésion sociale dans le projet de PRM, **le Conseil** recommande :

- **de prévoir des tarifs sociaux** tant pour l'offre de transports publics que pour l'ensemble de l'offre qui peut être couverte par un dispositif tel que le MAAS ;
- **d'éviter la fracture numérique** qui pourrait accompagner le développement de la digitalisation des services de transports et qui risque d'entraîner un décalage supplémentaire pour les personnes qui sont moins habituées à utiliser les nouvelles technologies ;
- **d'assurer une couverture et une accessibilité de l'ensemble du territoire de la Région**. Ainsi, par exemple, les nouvelles formes de mobilité, comme les véhicules partagés, ne doivent pas

⁴ L'article 7, §3 stipule : « *Le volet réglementaire formule les principes généraux à la base de la politique régionale de mobilité. Le volet réglementaire fixe également les modalités opérationnelles de la mise en œuvre du plan régional de mobilité et, de manière non exhaustive, les projets d'aménagement des voiries régionales qui mettent en œuvre le volet stratégique de la partie spécifique du plan régional de mobilité visé au paragraphe 2* ».

⁵ Aptitude à se mouvoir ; ensemble des facteurs qui font que l'on arrive à être mobile. Quand on veut se déplacer, on fait appel à une série de caractéristiques qui nous sont propres, incluses dans le concept de motilité : conditions sociales d'accès au réseau, compétences (manières de s'organiser par exemple), envie/appropriation/projet de mobilité (V. Kaufmann).

seulement être accessibles dans le centre, là où l'offre de transport en commun est déjà bien développée mais elles doivent permettre de rejoindre plus aisément des quartiers moins bien desservis ;

- **d'assurer une veille sur les prix des différents services de mobilité** et si nécessaire de fixer des tarifs minimum et maximum à respecter ;
- **d'éviter qu'une tarification dynamique en fonction du moment où l'on utilise les transports en commun ou la voiture vienne créer voire augmenter les inégalités sociales**, notamment par rapport aux personnes qui n'ont pas la liberté de choisir leurs modes de déplacement, leurs heures de déplacement, ...

Ainsi, **le Conseil** estime qu'avec ces précautions et ces mesures d'accompagnement social, de nouvelles initiatives de mobilité qui au départ ne sont, peut-être, pas universelles et accessibles pour tous, peuvent le devenir.

Enfin de manière générale, **le Conseil** estime que le projet de Plan doit éviter de stigmatiser et d'individualiser le débat sur le mode de transport choisi et il doit éviter que ce soit toujours le même profil de personne qui se retrouve lésée par les différentes mesures prises.

1.3.3 Assurer le développement économique de la Région

L'exécution du Plan GOOD MOVE doit également aboutir à une amélioration des prestations économiques des entreprises en Région bruxelloise au niveau de la rentabilité, de l'emploi et de la durée de vie de et dans les entreprises. Cela dépasse les critères repris dans le RIE (à savoir, la délocalisation d'entreprises et de commerces et le coût macro-économique de la congestion). **Le Conseil** demande à ce que ces aspects économiques soient intégrés dans la préparation de l'implémentation des mesures qui sont prévues, ainsi que dans leur évaluation.

1.3.4 Assurer la cohérence des plans

Tel que prévu dans l'ordonnance du 26 juillet 2013, le PRM s'inscrit dans les orientations du PRDD et respecte le PRAS.

Le Conseil a toujours insisté, dans ses différents avis, sur la nécessité d'avoir des plans régionaux qui soient cohérents entre eux pour permettre une meilleure lisibilité et appréhension de ceux-ci. La mobilité étant intrinsèquement liée à l'aménagement du territoire, et vu l'intégration d'un volet réglementaire dans le PRM, il est d'autant plus indispensable d'assurer cette cohérence.

Ainsi, le PRAS doit notamment être adapté par rapport à la spécialisation multimodale des voiries qui s'articule selon trois niveaux « PLUS », « CONFORT » et « QUARTIER » et ce pour chacun des modes suivants : piéton, vélo, transport public, auto et poids lourds.

Le Conseil fait donc sienne la recommandation du RIE (p.57), selon laquelle « *La complexité du contexte planologique régional implique que le projet de PRM n'est pas « stricto sensu » conforme au PRAS comme l'impose l'ordonnance du 26 juillet 2013. Cependant, le projet de PRM s'inscrit pleinement dans la stratégie du PRDD (ce qu'impose également l'Ordonnance du 26 juillet 2013) et ne présente aucune prescription fondamentalement contraire aux aspects réglementaires de la planification territoriale. Il est dès lors souhaitable que le Gouvernement identifie une solution pour régler les incompatibilités entre le PRM et le PRAS d'ici à la prochaine modification du PRAS pour assurer la stabilité juridique du PRM* ».

Par ailleurs, le PRM interagit avec d'autres plans stratégiques régionaux tels que le Plan Bruit, le Plan Air-Climat-Énergie, ... **Le Conseil** insiste une nouvelle fois sur la cohérence de l'ensemble de ces plans.

Enfin, étant donné la nouvelle Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune pour la législature 2019-2024, **le Conseil** demande qu'il y soit fait référence dans le projet de PRM plutôt que de faire référence à la Déclaration de la législature précédente.

1.3.5 Assurer la priorisation des mesures

Le Conseil demande également que le degré de priorité et une estimation de l'impact socio-économique de chacune des mesures soient identifiés. Il lui semble en effet difficile de pouvoir assurer une réalisation de l'ensemble des actions dans le timing prévu (2020-2030).

Dès lors, **le Conseil** s'interroge sur l'impact du projet de PRM, présenté comme un tout devant induire des changements de comportements, dans la mesure où l'ensemble de ce Plan ne sera sans doute pas mis en œuvre.

1.3.6 Assurer une évaluation

Il est explicitement prévu qu'une évaluation aura lieu tous les 30 mois permettant d'identifier les mesures correctives et les éventuelles adaptations du PRM. À cet égard, des indicateurs généraux (p.98 et suivantes) sont prévus et regroupés en 5 catégories (les comportements de mobilité et les éléments de demandes associés, l'accès et l'utilisation des services de mobilité, la perception de la mobilité, les niveaux de service proposés et mesurés, les indicateurs environnementaux). **Le Conseil** souligne l'importance de procéder à cette évaluation. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer de données récentes sur ces différents indicateurs afin de pouvoir en faire une comparaison après 30 mois de mise en œuvre du Plan.

Or, **le Conseil** constate que les valeurs de référence n'ont pas la même base temporelle (certaines valeurs datent de plusieurs années) et que certaines ne sont pas encore déterminées.

En outre, plus spécifiquement dans le programme d'actions, chaque action se décline en différentes mesures concrètes mais celles-ci ne sont pas toutes associées à un indicateur ce qui ne permet pas d'assurer un suivi de l'efficacité ou non de la mesure.

Le Conseil demande que les interlocuteurs sociaux soient associés à l'évaluation.

1.3.7 Sensibilisation et éducation

Vu les changements de mentalité et de comportement voulus par ce projet de PRM pour améliorer la mobilité en Région bruxelloise, **le Conseil** insiste pour que des efforts conséquents soient faits en termes de sensibilisation et d'éducation. Les budgets actuellement consacrés à ces aspects sont dérisoires par rapport aux budgets investis dans les infrastructures. Or, sans changement de comportement, le Plan atteindra plus difficilement ses objectifs.

Ainsi, **le Conseil** recommande notamment de :

- **Sensibiliser de manière générale sur le PRM et la mobilité dans son ensemble via différents canaux de communication**, notamment via des journées de sensibilisation dans les écoles, les entreprises, les associations, via la journée de la mobilité, ...

La mise en œuvre d'un plan de déplacements entreprise est également l'occasion de sensibiliser l'ensemble du personnel sur la manière de se déplacer.

- **Sensibiliser sur le partage de l'espace public et les nouveaux modes de transport** en prévoyant sur place des moyens humains qui conscientisent sur les nouveaux comportements à adopter et le Code de la route à respecter (exemple : où peuvent rouler les différents engins de déplacement motorisés et non motorisés ?). En effet, jusqu'à présent les différents moyens de déplacement étaient compartimentés et chacun avait sa place « préétablie » (piéton = trottoir, voiture = route, vélo = piste cyclable, ...). Or, de plus en plus d'espaces partagés voient le jour et l'ensemble des modes de déplacement doivent apprendre à cohabiter en respectant de nouvelles règles.

Ces nouvelles règles doivent être connues de tous, or il s'avère que par rapport aux nouveaux modes de déplacement comme les trottinettes et vélos électriques, bon nombre d'utilisateurs sont toujours dans le flou par rapport à la partie de la voirie qu'ils peuvent ou non utiliser.

Le Conseil demande donc qu'une « phase de sensibilisation et d'éducation » soit mise en place dès l'inauguration de ce type d'espaces partagés et que celle-ci puisse être renouvelée périodiquement afin de toucher un maximum d'utilisateurs de ces espaces.

- **Sensibiliser les concepteurs d'espaces publics sur la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements.** Ceci afin d'éviter par exemple des situations de non-sens : exemple, une piste cyclable bidirectionnelle avec des poteaux au milieu ne permet pas aux vélo-cargos de l'emprunter, ...
- **Eduquer sur le respect des aménagements et des véhicules mis à disposition.**

1.3.8 Assurer le contrôle sur le terrain

Afin de garantir la cohabitation des différents modes de transport et d'assurer le respect du Code de la route, **le Conseil** insiste pour que le contrôle sur le terrain soit renforcé et que des sanctions soient infligées. Lors de nouveaux aménagements ou lors de l'application de nouvelles réglementations, une première « phase de prévention » doit d'abord être prévue avant de passer à la « phase sanction ».

1.3.9 Assurer le timing et la coordination des chantiers

En matière de coordination, **le Conseil** estime que la nouvelle réglementation relative aux chantiers en voirie risque d'avoir un impact sur le respect du timing prévu dans ce projet de Plan : complexité administrative pour obtenir une autorisation de chantiers dans les temps, interprétation de certains aspects de la législation qui reste floue, ...

Le nombre de chantiers sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ayant un impact également sur la mobilité, **le Conseil** insiste pour que les itinéraires alternatifs et autres mesures visant à réduire ces impacts soient correctement pensés et indiqués.

En matière d'hyper-coordination, **le Conseil** estime qu'il faut viser un équilibre entre les contraintes et l'alourdissement de la procédure que cela occasionne et l'optimisation de la durée et la fréquence des chantiers pour limiter les nuisances.

1.4 Thématiques transversales

1.4.1 Stationnement

Le Conseil estime qu'en matière de stationnement, le Plan régional de politique du stationnement (PRPS) doit être revu à la lumière de ce PRM et de la DPR. Ainsi, le PRPS doit être conçu sur le même mode de co-construction que le PRM et ce, en particulier avec l'implication des communes. **Le Conseil** souhaite également pouvoir remettre un avis sur ce Plan.

De manière générale, **le Conseil** insiste sur la cohérence de la politique tarifaire en matière de stationnement avec les objectifs de la Région quant à la mobilité et sur la mutualisation et l'optimisation des places de stationnement existantes.

Il rappelle par ailleurs que l'arrêté du 18 juillet 2013 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant le volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement prévoit que les places de stationnement supprimées en voirie doivent être significativement compensées. Jusqu'à présent, il n'existe toujours pas de méthode de calculs pour assurer cette compensation. Depuis 2011, un nombre important de places de stationnement ont été supprimées sans compensation.

Le Conseil attire attention sur l'impact socio-économique (commerçants et entreprises) que peut avoir le shift du stationnement en voirie vers du stationnement hors voirie, en l'absence d'une offre de mobilité alternative.

Enfin, **le Conseil** demande que pour l'octroi des cartes de dérogation pour les riverains et les professionnels, la possibilité de bénéficier d'une alternative à coût raisonnable ainsi que les possibilités de parking à proximité soient prises en compte (taux de saturation en voirie des places de stationnement, présence ou non d'alternatives de stationnement hors voirie, ...).

1.4.2 Accessibilité des PMR

Le Conseil estime que l'ensemble du projet de Plan doit être conçu et exécuté en prenant en compte l'accessibilité des PMR (au niveau de l'information, de l'aménagement des lieux, ...). Cette accessibilité des PMR doit être considérée comme une thématique transversale dans le projet de Plan.

1.4.3 Accessibilité avec des jeunes enfants

Le Conseil attire l'attention sur le fait que la possibilité de se passer de voiture individuelle est fortement déterminée par la facilité à utiliser des modes de transports alternatifs avec des enfants. Qu'il s'agisse des services de voitures partagées (sièges adaptés) ou des transports en commun (place pour les poussettes et déplacement dans les stations de métro...), la facilité à se déplacer avec des enfants est un levier essentiel, au vu des déterminants fondamentaux de la possession automobile et donc de son usage (taille de la famille et revenu)⁶. Cet aspect est insuffisamment présent dans Good Move.

⁶ Voir à ce sujet : Ermans Th., *Les ménages bruxellois et la voiture*, Focus IBSA n°32, juin 2019. http://ibsa.brussels/fichiers/publications/focus-de-ibsa/focus_32_juin_2019

1.5 Thématiques à approfondir

1.5.1 Secteur des taxis

Le Conseil estime que le volet relatif au secteur des taxis n'est pas suffisamment développé dans le projet de Plan. Le secteur des taxis doit pourtant être considéré comme un acteur important dans l'offre multimodale présente sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le Conseil rappelle qu'il a rendu le 15 mars 2018 un avis concernant l'avant-projet d'ordonnance relative aux services de taxis ([A-2018-020-CES](#)).

1.5.2 Les véhicules utilitaires et les véhicules de collectivité

Concernant l'accès à certaines zones, les possibilités de stationner, la tarification à l'usage, ... **le Conseil** demande qu'une attention particulière soit accordée aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules de collectivité qui, dans certains cas, constituent un outil de travail et qui ne peuvent pas être remplacés par un autre mode de déplacement, notamment en raison d'aménagements personnalisés pour répondre à des besoins spécifiques liés à l'utilisation professionnelle du véhicule.

2. Considérations sur les fiches actions par focus

2.1 Good Neighbourhood

2.1.1 A1 – Instaurer le 30 km/h comme vitesse réglementaire sur les voiries

Le Conseil souligne l'importance de la mise en œuvre pour la réussite et le respect de la mesure. Il est donc nécessaire d'avoir des investissements massifs en infrastructures et des contrôles efficaces.

Le Conseil insiste également sur le fait que la généralisation des zones 30 passe par une approche régionale intégrée et non commune par commune afin de garantir une politique unique, facilement reconnaissable et à destination de tous. Certains tronçons prioritaires situés hors des quartiers résidentiels, éloignés des écoles, ... devraient toutefois autoriser une vitesse supérieure à 30 km/h.

Le Conseil se demande si la mesure est d'application pour l'ensemble des véhicules motorisés et non motorisés (bus, vélos, trams, ...) et comment les contrôles des différents usagers vont être effectués.

Le Conseil s'interroge également sur l'impact réel de cette mesure sur la fluidité du trafic : des études ont-elles déjà été réalisées, par exemple au niveau du pentagone ?

2.1.2 A2 – Apaiser les quartiers

Le Conseil estime que l'apaisement du quartier est davantage un objectif qu'une action en tant que telle.

Il souligne l'importance de concerter les gestionnaires et développeurs d'applications collaboratives de navigation afin que les algorithmes de celles-ci puissent être adaptés.

2.1.3 A4 – Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie

Avant de pouvoir valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie, **le Conseil** insiste sur la nécessité de disposer de données statistiques régionales à jour et de compenser significativement, conformément à l'arrêté du 18 juillet 2013, les places de stationnement en voirie qui ont été supprimées.

Par ailleurs, **le Conseil** estime que pour impliquer le secteur privé dans la mise à disposition de places de parking, des mesures d'accompagnement et de soutien devront être créées.

2.1.4 A5 – Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente

Concernant les aspects logistiques, **le Conseil** rappelle la cohérence à assurer avec le Plan industriel et le PRAS, notamment. Ainsi, par exemple, le fait que dans les ZEMU, les affectations liées à la logistique ne puissent être prévues est en contradiction avec les objectifs de mobilité. Il importe également de prévoir des zones dédiées à la logistique à proximité du canal et des zones d'industrie urbaine.

Vu la tendance à encourager l'économie locale, la création de Centre de distribution urbaine (CDU) à un niveau infrarégional, voire même au niveau du quartier (en particulier « des mailles »), doit également être prévue.

Enfin, **le Conseil** souligne que les aspects logistiques doivent être pris en compte dès le départ dans la conception de nouveaux projets d'aménagement urbain (nouveaux quartiers, nouvelle zone économique, ...). L'espace nécessaire à leur développement doit être pris en compte et réservé.

2.2 Good Network

2.2.1 B1 – Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public

Le Conseil demande que dans la conception des projets sur l'espace public soit pris en compte la problématique de genre (exemple de la mairie de Paris dans la manière de concevoir un espace public⁷).

2.2.2 B2 – Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale

Le Conseil insiste pour que cette mesure soit développée avec une approche métropolitaine, il est en effet nécessaire de se concerter avec les deux autres Régions pour tout ce qui concerne le réaménagement du Ring et des grands axes pénétrants de la Région de Bruxelles-Capitale.

2.2.3 B5 – Améliorer les performances du transport public de surface

Le Conseil estime que cette fiche devrait être plus explicite sur la manière dont cette action va se concrétiser et plus détaillée selon le moyen de transport. Il souligne la nécessité de prioriser les modes des transports dans certaines zones et de trouver un équilibre entre le développement (extension et nouvelles lignes) du métro et celui du réseau de surface (trams, bus) qui reste à développer davantage pour les années 2025-2040.

⁷ Exemple parisien : <https://api-site.paris.fr/images/85756>

Par ailleurs, le Conseil insiste pour que parallèlement au plan Good Move, le Plan directeur bus et le contrat de gestion de la STIB soient effectivement mis en œuvre.

2.2.4 B7 – Faciliter les accès aux véhicules lourds vers les zones logistiques de la Région

Le Conseil demande que, comme prévu dans le plan régional de stationnement, chaque commune crée des places de parkings pour les poids lourds qui soient sûrs et qui disposent du confort nécessaire pour les chauffeurs. Cette mesure a notamment pour effet d'éviter que des poids lourds ne circulent inutilement pour chercher une place de stationnement.

2.2.5 B8 – Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, réseaux et équipements

Le Conseil estime qu'un tel plan devrait déjà exister et que tant qu'une infrastructure est accessible au public, celle-ci doit être correctement entretenue. Le fait qu'un tunnel ou toute autre infrastructure routière ne soit pas entretenue est synonyme de destruction de valeur. Avant de développer de nouvelles infrastructures, il faut entretenir celles qui existent.

2.3 Good Service

2.3.1 C1 – Accompagner le développement du MAAS

Le Conseil souligne positivement la volonté de mettre en valeur la mobilité servicielle qui permet une offre de mobilité intégrée plutôt qu'une juxtaposition de services de mobilité sans lien entre eux.

Le Conseil s'interroge sur le choix effectué de favoriser une multiplicité d'applications MAAS type intégratrice pour l'utilisateur final et sur la capacité de contrôle de la Région sur la manière dont vont fonctionner ces applications par rapport à une seule application développée pour l'utilisateur final.

Le Conseil demande qu'une concertation entre les acteurs privés et public ait lieu pour le développement du MAAS.

Le Conseil insiste pour qu'un modèle tel que le MAAS inclue une intégration billettique et tarifaire. En effet, les utilisateurs des différents modes de transport sur la zone métropolitaine doivent pouvoir bénéficier, dans les plus brefs délais et au meilleur coût, d'un ticket/abonnement unique leur permettant de voyager facilement sur le réseau des différents opérateurs.

Pour **le Conseil**, en termes de facturation, il faut que, d'un point de vue administratif, la gestion des paiements des différents modes de déplacement utilisés soit facilitée avec, par exemple, une seule facture à la fin du mois reprenant le coût total pour l'ensemble des services utilisés.

Dans le cas précis des voitures de société, cette option doit permettre de réduire les charges administratives liées à la gestion des différentes composantes du budget mobilité.

Par ailleurs, **le Conseil** s'interroge sur la manière dont des tarifs sociaux pourront être intégrés dans une application de type MAAS.

Le Conseil identifie également le MAAS comme pouvant accentuer la fracture numérique. En effet, la digitalisation des services de transport risque d'entraîner un décalage supplémentaire pour les personnes qui sont moins habituées à utiliser les nouvelles technologies. **Le Conseil** demande donc

que des mesures d'accompagnement puissent être mises en place à l'égard de ces personnes et qu'elles puissent accéder par d'autres biais aux différents modes de transport.

Enfin, **le Conseil** tient particulièrement à ce que toutes les garanties soient apportées au niveau du respect de la vie privée et de la protection des données avec l'utilisation d'une telle application.

2.3.2 C9 – Mettre en œuvre la partie régionale de la stratégie P+R métropolitaine

Le Conseil souligne la nécessité de mettre en œuvre une stratégie de P+R au niveau régional mais il estime qu'idéalement, les parkings de dissuasion devraient se situer en dehors de la Région ou à sa périphérie et être connectés au réseau de transport en commun.

2.4 Good Choice

2.4.1 D4 – Moduler la tarification des déplacements à l'usage

Le lien doit être fait entre cette action D4 et la D3 – Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile - car elles font partie d'un contexte global : la mise en place d'une nouvelle redevance implique de revoir la fiscalité actuelle.

Le Conseil insiste tout particulièrement pour être impliqué en amont dans les réflexions sur cette thématique de la tarification des déplacements à l'usage vu les impacts socio-économiques qui y sont liés. Il estime d'ores-et-déjà que si une redevance kilométrique doit voir le jour, elle doit prendre en compte les éléments suivants :

- Etre intelligente : pouvoir être modulée en fonction de l'intensité d'usage du véhicule, du lieu d'utilisation, du moment d'utilisation et des performances environnementales du véhicule ;
- Constituer un tax shift : la redevance kilométrique intelligente remplace la taxe de circulation annuelle ainsi que la taxe de mise en circulation ;
- Faire l'objet d'un accord interrégional sous peine de mettre à mal la compétitivité de l'économie bruxelloise ;
- Etre concomitante à une augmentation de l'offre des alternatives à la voiture : amélioration de l'offre de transports publics, ...

S'il n'est pas possible d'obtenir un accord avec les deux autres Régions, **le Conseil** demande d'être consulté sur les alternatives envisagées par le Gouvernement bruxellois sur son seul territoire.

De manière spécifique, **le Conseil** demande qu'une attention particulière soit portée pour les véhicules utilitaires (ex : plombiers, médecins, ...) et les véhicules de collectivité qui effectuent notamment des déplacements de services des entreprises à profit social (ex : déplacement scolaire, de centre d'accueil et d'hébergement pour personnes handicapées, seniors (MRS), service de soin à domicile, ...).

En effet, ces déplacements ne savent souvent pas être limités ou rationalisés (voir fiche action D3), il est donc important de prendre en considération ces publics cibles lors de la réflexion et la mise en place de la tarification des déplacements.

2.4.2 D5 – Evoluer vers une sortie des moteurs thermiques

Le Conseil rappelle qu'il a émis le 21 février 2019 un avis d'initiative sur la note de principe concernant la sortie du diesel et de l'essence (voir [A-2019-011-CES](#)).

2.4.3 D6 – Assurer une sensibilisation systématique auprès des publics cibles

Le Conseil renvoie à ses remarques faites au point 1.3.7.

2.4.4 D7 – Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)

A cet égard, **le Conseil** estime que les plans de déplacements d'entreprise (PDE), les plans de déplacement scolaires, ... ne sont pas assez évoqués dans le projet de PRM, ces outils sont actuellement sous-utilisés.

Ainsi, si la volonté est de modifier les comportements, **le Conseil** insiste, pour que dans l'élaboration des PDE, l'ensemble des acteurs soient concertés : tant les employeurs pour mettre en place des solutions de mobilité que les travailleurs via leurs représentants doivent être impliqués dans la réflexion. La concertation ne doit pas seulement se limiter aux fédérations professionnelles (qu'elles soient marchandes ou à profit social) mais elle doit concerner les secteurs dans leur ensemble pour que l'impact soit le plus grand.

Les questions du déplacement domicile-école et du transport collectif dans le cadre des déplacements scolaires devraient être plus largement abordées car elles sont source de réduction de la congestion.

La question de la désynchronisation des moments de déplacements ne peut pas s'envisager uniquement sous l'angle des déplacements domicile-travail mais elle doit être abordée en lien avec les déplacements domicile-école car l'ensemble forme une chaîne de déplacements complexes. En outre, ces questions doivent être abordées en concertation avec les représentants des entreprises et des travailleurs.

2.4.5 D9 – Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction

Le Conseil demande que le secteur de la construction dans son ensemble soit concerté sur cette mesure.

2.5 Good Partner

Le Conseil demande que les interlocuteurs sociaux, tant au niveau interprofessionnel, sectoriel qu'au niveau de l'entreprise soient considérés à part entière comme des partenaires dans la co-construction, la mise en œuvre et l'évaluation du Plan.

En effet, dans la Déclaration commune⁸ portée avec le Conseil Central de l'Économie, le Conseil économique, social et environnemental de Wallonie, et le Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, les interlocuteurs sociaux ont rappelé l'importance de les associer dans la politique de mobilité au travers de différents arguments :

- les problèmes de mobilité ont un impact majeur sur un groupe important d'utilisateurs de la mobilité représentés par les partenaires sociaux ;

⁸ <https://www.ces.irisnet.be/fr/publications/autres-publications-1/autres-publications-du-conseil/30-mars-2018/view>

- de par leur position unique, les interlocuteurs sociaux peuvent faire en sorte que la politique de mobilité renforce le tissu socio-économique.

Par ailleurs, comme répété à maintes reprises, **le Conseil** ne peut que souligner l'importance de se concerter avec les deux autres Régions et le Fédéral. À cet égard, **le Conseil** réitère la position qu'il a émise dans cette Déclaration commune: « *Afin de coordonner la politique des différents niveaux de pouvoir, plusieurs organes ont été créés ou proposés par le passé pour mener la concertation interrégionale et interfédérale en matière de mobilité. Il existe ainsi le Comité exécutif des Ministres de la Mobilité, le Comité de concertation, le Comité RER, la plateforme de concertation interrégionale sur le prélèvement kilométrique et le projet de communauté métropolitaine de Bruxelles. Les partenaires sociaux constatent que la concertation au sein de ces organes ne fournit souvent pas les résultats escomptés et que chacun s'en tient trop souvent au champ de ses propres compétences sans rechercher le consensus. Ces structures manquent en outre de transparence vis-à-vis de l'extérieur et engendrent rarement des solutions concrètes. Les partenaires sociaux sont convaincus que ces structures peuvent apporter une plus-value en termes de cohérence et d'efficacité à la politique de mobilité. Ils demandent par conséquent qu'elles soient utilisées de manière optimale à travers une approche orientée vers les solutions et que leur fonctionnement soit plus transparent, notamment vis-à-vis des partenaires sociaux* ».

2.5.1 E7 – Assurer un contrôle-sanction adapté

Le Conseil demande qu'une attention particulière soit réservée à Bruxelles aux voitures immatriculées à l'étranger qui doivent être soumises aux mêmes mesures de sanction que les voitures immatriculées en Belgique. Un contrôle de l'interdiction d'utiliser une plaque d'immatriculation étrangère en cas de domiciliation en Belgique pourrait constituer un stimulant supplémentaire.

2.6 Good Knowledge

Le Conseil insiste sur la nécessité d'assurer une veille technologique afin d'anticiper les évolutions technologiques sur le marché et de les intégrer dans les réglementations afin d'être prêt au moment où elles arrivent sur le marché.

*
* *
*