



AVIS

Questionnaire GOOD MOVE

Emis par le Conseil d'Administration du

1^{er} octobre 2018

Demandeur	Bruxelles-Mobilité
Demande reçue le	5 septembre 2018
Demande traitée par	Commission Aménagement du territoire - Mobilité
Demande traitée le	21 septembre 2018
Avis émis par le Conseil d'Administration du	1 ^{er} octobre 2018
Avis ratifié par l'Assemblée Plénière du	18 octobre 2018

Préambule

Le Conseil, comme d'autres organisations et instances, a été invité, par Bruxelles-Mobilité, à assister à la présentation de l'avant-projet de plan régional de mobilité (GOOD MOVE). La présentation a eu lieu le 12 septembre 2018. À l'issue de cette présentation, il a été demandé aux organisations et instances qui le souhaitent de compléter un questionnaire de manière électronique.

Cette étape est une étape préalable à l'enquête publique durant laquelle le Conseil aura la possibilité de rédiger un avis plus fourni sur le plan lui-même ainsi que les fiches-actions qui en découlent.

Il est important de noter que pour une instance telle que le Conseil, il n'est pas évident de devoir s'insérer dans un cadre strict tel que celui imposé par un questionnaire fermé (avec possibilité de laisser toutefois deux lignes de commentaires). L'exercice a toutefois été relevé et les réponses apportées par le Conseil (en vert) à ce questionnaire se trouvent ci-dessous. Le Conseil a répondu à ce questionnaire en tant qu'organe principal de la concertation socio-économique de la Région. Sauf indication contraire, les réponses sont formulées au nom du Conseil.

Par ailleurs, lorsque le Conseil a coché la réponse « sans impact », cela ne signifie pas qu'il considère que l'action n'aura pas d'impact mais plutôt qu'il estime que cette mesure n'est pas prioritaire.

Questionnaire

Good Move - Plan régional de Mobilité

Dans le cadre de la démarche Good Move d'élaboration du Plan régional de Mobilité, Bruxelles Mobilité poursuit sa volonté de co-construire avec vous la mobilité de demain en Région de Bruxelles-Capitale. Afin d'aider le pouvoir politique à prendre la décision la plus éclairée possible, nous sollicitons donc votre analyse des impacts qu'aurait cet avant-projet de plan sur le fonctionnement de votre institution. Cette consultation ne se substitue en aucun cas à l'enquête publique et le document transmis n'est encore qu'au stade de pré-projet.

Pour faciliter la prise en compte des réponses de tous, nous vous remercions de bien vouloir fournir des réponses à la fois synthétiques et précises, avec des ordres de grandeur quantitatifs si possible. Nous vous demandons également de compléter un seul questionnaire par institution.

Le mercredi 12 septembre sera organisée une séance d'appropriation des actions proposées dans l'avant-projet de Plan régional de Mobilité Good Move afin d'apporter toutes les explications et précisions nécessaires.

La synthèse des réponses au présent questionnaire sera partagée avec tous les participants (acteurs institutionnels, publics, privés et associatifs de la mobilité en RBC). Si vous avez des questions plus précises sur le traitement de vos données privées, contactez-nous sur mobilite@sprb.brussels.

*Obligatoire

Informations générales

1. Nom de votre institution *

Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale (CESRBC)

2. Personne de contact : Nom - adresse e-mail *

Stéphanie Polet (spolet@ces.brussels)

3. Statut de votre institution *

Une seule réponse possible

- Administration
- Autre organisme public
- Association
- Entreprise privée
- Autre : _____

4. Périmètre d'action de votre institution *

Plusieurs réponses possibles.

- Local
- Communal
- Régional
- National
- International

LA CO-CONSTRUCTION D'UN PLAN REGIONAL DE MOBILITE

Depuis le début de la rédaction du Plan régional de Mobilité Good Move, nous avons mis en place un processus de co-construction auquel vous avez été invité.

Pour évaluer la qualité de celui-ci, pour l'adapter et l'améliorer pour la suite de la mise en oeuvre du Plan, nous souhaiterions avoir votre retour sur la qualité et la méthodologie utilisée.

5. Qu'avez-vous pensé du lien entre les moments de rencontre alimentant l'élaboration du Plan et l'avant-projet de Plan tel que proposé? *

Une seule réponse possible.

- Très pertinent
- Pertinent
- Peu pertinent
- Pas pertinent
- Sans avis

6. Remarques - suggestions (2 lignes max)

/

7. Qu'avez-vous pensé de la qualité des ateliers? Ils étaient... **Une seule réponse possible.*

- Très intéressants
- Intéressants
- Peu intéressants
- Pas du tout intéressants

8. Remarques - suggestions (2 lignes max)**Les ateliers étaient parfois trop denses et répétitifs si on assistait à plusieurs d'entre eux.****9. Qu'avez-vous pensé de la méthodologie utilisée lors des ateliers? C'était... ****Une seule réponse possible.*

- Très constructif
- Constructif
- Peu constructif
- Pas du tout constructif

10. Remarques - suggestions (2 lignes max)**Les ateliers étaient constructifs mais il y avait parfois trop de matière à traiter par atelier.****11. Qu'avez-vous pensé des suites données aux ateliers (retours vers les participants, échanges, bilatérales, etc.)? ****Une seule réponse possible.*

- Très bonnes
- Bonnes
- Mauvaises - Insuffisantes
- Absentes

12. Remarques - suggestions (2 lignes max)**D'un atelier à l'autre, il n'était pas toujours évident de savoir ce qui avait été ou non pris en compte par rapport à l'atelier précédent.****13. Avez-vous pu, lors des ateliers, créer de nouveaux contacts professionnels au profit de projets de Mobilité pour votre institution? ****Une seule réponse possible.*

- Oui
- Non

14. Quel(s) évènement(s) trouveriez-vous pertinent(s) pour la suite de notre démarche participative ? **Plusieurs réponses possibles.*

- Une assise de la Mobilité (2 jours de conférences/débats) avec des acteurs internationaux Un roadshow du Plan régional de Mobilité

- Un débat parlementaire ouvert
- Autre : faire de la mobilité une priorité partagée de la Stratégie 2025, faire un roadshow tout public (avant et après l'enquête publique pour sensibiliser et informer le plus largement possible) et également sensibiliser de manière ciblée, avoir une initiative de « gamification » mobilité à large échelle.

Passez à la question 15.

Good Move - Plan régional de Mobilité

PARTIE STRATEGIQUE DE L'AVANT-PROJET DE PLAN

15. En tant qu'institution, trouvez-vous ce plan porteur d'une vision claire et cohérente? *

Une seule réponse possible.

- Oui
- Non

16. Pourquoi ? (10 lignes max) *

Positif car il y a d'une part, une city vision et d'autre part, une mobility vision et ces deux visions s'alimentent l'une l'autre.

17. En tant qu'institution, comment qualifieriez-vous cette vision ? *

Une seule réponse possible.

- Volontariste
- Peu ambitieuse

18. Pourquoi ? (10 lignes max) *

!!! à la signification entre le terme NL (daadkrachtig) et le terme FR (volontariste).

Pour le Conseil, il s'agit bien d'une vision volontariste et réaliste vers laquelle il faut tendre. Il importe qu'outre la vision, la mise en œuvre soit aussi volontariste et ambitieuse et que les prochains Gouvernements se l'approprient. Cette vision doit devenir une vision du politique pour les prochaines années. Le prochain Gouvernement doit reprendre clairement certaines priorités de cette vision dans son accord de Gouvernement.

Pour renforcer cette vision, il faut que les plans des différents opérateurs de mobilité soient cohérents avec la vision définie dans GOOD MOVE.

Analyse d'impacts pour votre institution des actions Good Move

Pour votre institution, quels sont les impacts de ces actions ?

Nous souhaitons par cette enquête évoquer avec vous les impacts généraux sur la Région et surtout sur les activités de votre institution, qui vous préoccupent. La mise en place des différentes actions Good Move auront un impact plus ou moins important sur votre institution. Il nous importe de pouvoir évaluer celui-ci pour pouvoir mettre en place des mesures d'accompagnement afin de garantir leur appropriation et leur pérennité.

Votre avis sur les actions Good Neighbourhood

GOOD NEIGHBOURHOOD regroupe les actions qui concernent l'organisation de la mobilité dans

les quartiers. L'ambition est de créer les conditions pour en faire des quartiers réellement apaisés et y augmenter sensiblement la qualité de vie, la qualité de l'espace public et y privilégier les fonctions de séjour, l'accessibilité universelle, la sécurité routière, la qualité de l'air et la santé.

Il s'agit de développer de grandes zones apaisées, d'un diamètre de 1 à 2,5 km. La circulation automobile y est possible pour les accès locaux, le trafic de transit y est par contre fortement découragé et les vitesses systématiquement réduites au travers de l'instauration d'une zone 30 lisible et compréhensible par les usagers et renforcée par des aménagements concrets (effets de porte, rétrécissements locaux, signalisation, etc.).

19. A.1 Instaurer le 30km/h comme la vitesse réglementaire *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

20. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité de réaménager l'espace public en conséquence et de sensibiliser tout un chacun (il doit être de qualité et il faut veiller à l'harmonisation).

La mise en zone 30 doit être cohérente avec le plan de livraisons des marchandises (par rapport à l'aménagement de l'espace public).

21. A.2 Apaiser les quartiers *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

22. Commentaire (2 lignes max)

Apaiser les quartiers est davantage un objectif qu'une action en tant que telle et cet objectif doit guider les autres actions reprises dans ce focus.

Nécessité de concerter les gestionnaires/développeurs d'application collaborative de mobilité (adaptation des algorithmes).

23. A.3 Accompagner la mise en place de "Living Labs" pour se réappropriier l'espace public *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
 Impacts plutôt négatifs
 Sans impact
 Non concerné

24. Commentaire (2 lignes max)

!!! à la signification du titre de l'action entre la version FR et NL.

Sans impact signifie non prioritaire pour le Conseil, c'est davantage un outil qu'une action en tant que telle.

Nécessité d'avoir davantage de coordination (communes et Région) en termes d'aménagement et de mettre en évidence le fait que non seulement l'avis des citoyens sera pris en compte mais également celui des acteurs économiques.

25. A.4 Valoriser et mutualiser le stationnement hors-voirie *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
 Impacts plutôt négatifs
 Sans impact
 Non concerné

26. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité que les données statistiques soient mises à jour.

Optimiser l'utilisation des places de stationnement hors voirie qui sont déjà disponibles via le développement d'une application mobile – hors voirie doit être moins cher qu'en voirie.

Revoir le COBRACE.

Dans les acteurs ajout de l'agence de stationnement.

27. A.5 Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
 Impacts plutôt négatifs
 Sans impact
 Non concerné

28. Commentaire (2 lignes max)

L'installation de certains CDU pourrait également et opportunément être envisagée à un niveau infrarégional. La création d'un CDU proche du piétonnier du centre-ville devrait être étudiée.

Permettre un usage plus flexible de certains espaces (affectation - PRAS).

Les aspects logistiques doivent être pris en compte dès le départ dans les nouveaux projets d'aménagement urbain (nouveaux quartiers, zone économique). L'espace nécessaire à leur développement doit être pris en compte et réservé.

29. A.6 Rénové de grands espaces publics emblématiques *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

30. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact signifie non prioritaire pour le Conseil : les espaces publics emblématiques ne sont pas forcément les plus problématiques en termes de mobilité.

Votre avis sur les actions Good Network

GOOD NETWORK regroupe les actions qui concernent les réseaux de transport.

L'enjeu de fond est de rétablir un meilleur équilibre entre la voiture et les autres modes de transport sur les différentes voiries afin d'améliorer la marchabilité, la cyclabilité ainsi que les performances des transports publics de surface. Il s'agira d'opérer un saut qualitatif dans les aménagements en faveur des modes actifs et des transports publics.

La Région de Bruxelles-Capitale a développé une stratégie pour établir des priorités claires dans le partage de l'espace de voirie. Cette stratégie consiste en une spécialisation multimodale des voiries qui intègre tous les modes de déplacement en définissant un réseau prioritaire pour chacun d'entre eux (marche, vélo, transport public, trafic motorisé et poids lourds).

31. B.1 Intégrer la spécialisation multimodale des voiries dans les outils régionaux *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

32. Commentaire (2 lignes max)

Dans les acteurs, ajouter les opérateurs des modes actifs et des modes de déplacements partagés.

33. B.2 Réaménager les grands axes urbains *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

34. Commentaire (2 lignes max)

Le Conseil a coché non concerné car il n'y a pas de consensus en son sein sur cette mesure.

Toutefois, le réaménagement des grands axes urbains est à étudier au cas par cas et à conditionner au fait de :

- réaliser une étude d'impacts ;
- veiller à garantir la fluidité du trafic (circulation efficace des véhicules d'urgence ou prioritaires) ;
- prévoir en parallèle des mesures alternatives (P&R, connectivité avec les transports en commun, ...) ;
- être cohérent avec l'optimisation du Ring.

35. B.3 Créer des magistrales piétonnes - projets phares d'une ville invitant à marcher plus *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

36. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité d'intégrer la prise en compte des déplacements des PMR, des déplacements en vélo et des déplacements via de nouveaux modes (trottinettes, mono-roue, ...).

37. B.4 Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

38. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité de reformuler l'action en termes de « renforcer » plutôt que de « créer » vu que certaines choses sont déjà mises en place.

Nécessité de soutenir la création de voies cyclables reliant directement les autres Régions à Bruxelles (autoroutes cyclables).

Nécessité également de prendre en compte le relief dans les tracés d'itinéraire afin de d'optimiser les trajets pour les cyclistes.

39. B.5 Améliorer les performances du transport public de surface *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
-

Sans impact

Non concerné

40. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité de prioriser les modes de transports dans certaines zones.

Nécessité de trouver un équilibre entre le développement (extension et nouvelles lignes) du métro et celui du réseau de surface qui reste à développer davantage pour les années 2025-2040.

41. B.6 Poursuivre le développement du réseau structurant de transport public *

Une seule réponse possible.

Impacts plutôt positifs

Impacts plutôt négatifs

Sans impact

Non concerné

42. Commentaire (2 lignes max)

/

43. B.7 Faciliter les accès aux véhicules lourds depuis le nord et le sud de la Région *

Une seule réponse possible.

Impacts plutôt positifs

Impacts plutôt négatifs

Sans impact

Non concerné

44. Commentaire (2 lignes max)

Reformuler l'intitulé de l'action afin de comprendre directement ce qu'il faut entendre par le Nord et le Sud.

Action à mettre en parallèle avec le prélèvement kilométrique pour les poids lourds.

45. B.8 Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures, réseaux et équipements (tous modes) *

Une seule réponse possible.

Impacts plutôt positifs

Impacts plutôt négatifs

Sans impact

Non concerné

46. Commentaire (2 lignes max)

Un tel plan devrait déjà exister et tant qu'une infrastructure existe et est accessible au public, celle-ci doit être correctement entretenue. Le fait qu'un tunnel ou toute autre infrastructure routière ne soit pas entretenu(e) est synonyme d'une destruction de valeur.

47. B.9 Renforcer le système de gestion dynamique du trafic **Une seule réponse possible.*

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

48. Commentaire (2 lignes max)

Il est plus que temps de mettre en place un système de téléjalonnement dynamique, efficace et lisible.

Votre avis sur les actions Good Service

GOOD SERVICE regroupe les actions qui concernent les services de mobilité. L'ambition est d'offrir aux usagers une palette de services qui remplacent, pour une partie significative de la population, la nécessité de posséder une voiture individuelle.

En effet, les usages de déplacement ont fortement évolué ces dix dernières années suite au recours accru aux formes de mobilité traditionnelles telles que la marche, le vélo ou le transport public, mais également au développement fulgurant de nouvelles formes de mobilité ; véhicules partagés, covoiturage, vélos et trottinettes électriques, gyropodes, etc. L'offre de mobilité est déjà très diversifiée en Belgique, en particulier à Bruxelles, mais elle se présente davantage comme une juxtaposition de services plutôt que comme une offre intégrée et lisible pour les usagers. L'offre des opérateurs historiques (SNCB, STIB, De Lijn, TEC) est à présent utilement complétée par une multitude de services proposés tant par le secteur public que privé ou associatif. Malgré la complémentarité très forte entre ces systèmes, une certaine opacité limite le passage à l'acte pour un grand nombre d'usagers qui ne perçoivent pas encore les mécanismes de transfert modal et les avantages de panacher les modes de transport en fonction de leurs besoins.

49. C.1 Accompagner le développement du MaaS **Une seule réponse possible.*

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

50. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité d'une collaboration entre les acteurs publics et privés : réfléchir sur un cadre dans lequel le public et le privé travaillent ensemble.

Avec le développement des nouvelles technologies, des applications, du paiement électronique, ... il y a une opportunité à saisir pour passer au paiement électronique post-utilisation, de dématérialiser les titres de transport et enfin aboutir sur la question du ticket unique entre les différents opérateurs de transport public. Il est aussi nécessaire de garantir des tarifs sociaux dans

le concept de Maas afin d'éviter de voir se développer une mobilité à deux vitesses.

Il est également primordial de veiller à ce que les nouveaux services de transport s'inscrivent dans le développement de la smart city, notamment ceux liés aux plateformes électroniques, respectent les législations sociales et fiscales.

51. C.2 Mettre en place des boutiques de la mobilité *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

52. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact car pour le Conseil la mesure n'est pas prioritaire même si l'idée de services de coaching et de se centrer sur les nouveaux arrivants à Bruxelles semblent intéressantes pour faire évoluer les pratiques.

53. C.3 Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service) *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

54. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité de faire le lien avec l'action A4 valoriser et mutualiser le stationnement hors voirie.

55. C.4 Accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

56. Commentaire (2 lignes max)

/

57. C.5 Classifier le réseau de transport public selon une logique de niveau de service *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact

Non concerné

58. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact car pour le Conseil, cette action n'est pas prioritaire. Il importe toutefois de veiller à ce que les niveaux de service ne donnent pas lieu à des tarifications différenciées selon le niveau de service sous peine d'aboutir à une dualisation de la mobilité. L'impact serait alors potentiellement négatif.

59. C.6 Flexibiliser l'offre de transport public en intégrant et en développant les concepts de transport à la demande *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

60. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité de réfléchir à un cadre où le public et le privé puissent opérer ensemble ainsi que de garantir le statut et les conditions de travail pour les travailleurs mettant en œuvre cette nouvelle offre. Importance du respect par tous les opérateurs des normes sectorielles en vigueur afin d'éviter les concurrences déloyales.

61. C.7 Aménager les gares et pôles d'échanges *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

62. Commentaire (2 lignes max)

Penser les gares (dont les gares RER) sur le principe de la multimodalité en prévoyant notamment des parkings de dissuasion, des infrastructures pour les deux-roues et en valorisant le réseau métro-tram-bus.

63. C.8 Mettre en oeuvre la partie régionale de la stratégie de P+R métropolitaine *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

64. Commentaire (2 lignes max)

Développer également les P+R au sein de la Région afin de montrer l'exemple à suivre.

Soutenir la création de P+R qui doivent être multifonctionnels, situés en amont des futurs boulevards urbains et alimentés par des bus à haute fréquence, particulièrement pendant les heures de pointe.

Continuer à soutenir le projet de communauté métropolitaine.

65. C.9 Créer une gare routière internationale et favoriser le développement de bus express *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

66. Commentaire (2 lignes max)

Définir également une politique de stationnement pour ce qui concerne les livraisons et les autocars touristiques.

67. C.10 Créer des « mobility points » à l'échelle des quartiers *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

68. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact car ce point n'est pas encore très clair pour le Conseil et doit encore être approfondi.

Votre avis sur les actions Good Choice

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. Les actions s'attachent à mettre en place les conditions optimales :

- pour maîtriser la demande globale des déplacements en visant une diminution du nombre de déplacements, et ce plus spécifiquement sur les longues distances ;
- pour inciter à utiliser le mode de déplacement le plus adapté pour chacun des déplacements à réaliser (en fonction des conditions du déplacement (période, météo, distance) et du motif (nécessité de déplacer des enfants ou des marchandises par exemple)) ;
- pour qu'il ne soit plus nécessaire de posséder son propre véhicule automobile.

69. D.1 Coordonner les stratégies de mobilité et de développement territorial *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
-
-

- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

70. Commentaire (2 lignes max)

Importance de rechercher la cohérence entre les politiques de mobilité et de l'aménagement du territoire. Ce sont deux politiques qui, sur de nombreux aspects, sont intrinsèquement liées.

71. D.2 Renforcer les outils de gestion du stationnement *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

72. Commentaire (2 lignes max)

La suppression des places de stationnement en voirie doit s'accompagner d'alternatives concrètes car la suppression ne sera pas entièrement compensée par du stationnement hors voirie.

73. D.3 Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

74. Commentaire (2 lignes max)

Les outils mentionnés dans cette action ne serviront qu'indirectement l'objectif ; or l'objectif est important.

Attention avec le terme « dissuader », nécessité de prendre en compte le fait que certains n'ont d'autre choix que d'utiliser une voiture.

75. D.4 Moduler la tarification des déplacements à l'usage *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

76. Commentaire (2 lignes max)

A cet égard, le Conseil renvoie à l'avis qu'il a remis spécifiquement sur le focus GOOD CHOICE, en particulier les pages 7 et 8 (voir [A-2017-086-CES](#))

77. D.5 Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

78. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact dans le sens où il s'agit davantage d'une question environnementale que de mobilité. En outre, pour le Conseil, il est difficile de se prononcer sans avoir tous les éléments (la fiche reste à compléter).

La mesure doit être mise en œuvre en parallèle avec la dépossession individuelle de la voiture et une réduction des km parcourus sinon il ne sera pas possible de la réaliser, pour des questions énergétiques et de décongestion.

79. D.6 Développer une stratégie globale de sensibilisation et d'expérimentation et la décliner par public-cible et zone géographique *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

80. Commentaire (2 lignes max)

/

81. D.7 Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, commerces, événements) *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

82. Commentaire (2 lignes max)

Concernant les PDE, la réflexion ne doit pas menée uniquement au niveau de l'entreprise mais de manière encore plus concertée avec l'ensemble des entreprises situées dans un même quartier ou zoning. Puisque l'un des objectifs est un changement des comportements de mobilité des travailleurs, il est fondamental d'impliquer plus concrètement les travailleurs et leurs représentants dans l'élaboration des PDE.

La question du ramassage scolaire, du transport collectif dans le cadre des déplacements scolaires devrait être plus largement abordée car impacts au niveau de la mobilité.

83. D.8 Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

84. Commentaire (2 lignes max)

/

85. D.9 Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

86. Commentaire (2 lignes max)

Importance de concerter le secteur de la construction.

Votre avis sur les fiches Good Partner

GOOD PARTNER regroupe les actions qui concernent la gouvernance. L'ambition est de mettre en place des partenariats entre acteurs publics et avec les secteurs privé, académique et associatif, d'une part, et des outils (réglementaires ou non) de mise en œuvre des actions du plan d'autre part. En effet, Bruxelles se caractérise par un contexte institutionnel très complexe, composé de nombreux niveaux de pouvoir et par la nécessité d'une coopération interfédérale pour traiter les problèmes à l'échelle métropolitaine. La raréfaction des finances publiques, combinée à la nécessité d'entretenir les réseaux existants, génère une pression sans précédent sur la capacité des pouvoirs publics à développer de nouveaux projets.

Par ailleurs, l'augmentation de la congestion routière et la pénurie d'espace disponible pour augmenter l'offre en stationnement ont incité le secteur privé (mais également associatif) à développer de nouveaux types de services visant une meilleure utilisation des infrastructures et des véhicules. L'accélération du numérique a augmenté encore davantage le nombre d'acteurs désireux de s'investir dans la gestion de la mobilité par le développement d'applications mobiles et l'acquisition de données d'usages.

87. E.1 Renforcer le rôle de la Région comme Autorité Organisatrice de la Mobilité *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

88. Commentaire (2 lignes max)

La mobilité du futur sera de plus en plus gérée via le recours aux données numériques (big data). La Région, comme autorité publique, doit garder la maîtrise démocratique du développement de la smart city.

89. E.2 Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

90. Commentaire (2 lignes max)

/

91. E.3 Collaborer avec les autorités fédérale et régionales *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

92. Commentaire (2 lignes max)

Importance car de nombreux aspects de la mobilité doivent être envisagés à l'échelle métropolitaine.

Nécessité de faire les liens avec la vision interfédérale de la mobilité.

93. E.4 Cadrer la gouvernance des projets et diversifier les possibilités de financement *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

94. Commentaire (2 lignes max)

Les organisations représentatives des travailleurs émettent des réserves sur les aspects de cofinancement du privé.

95. E.5 Créer une charte de la participation citoyenne pour accompagner les projets de mobilité et d'espace public *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

96. Commentaire (2 lignes max)

Sans impact car non prioritaire pour le Conseil.

97. E.6 Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

98. Commentaire (2 lignes max)

Le Conseil s'interroge sur l'impact direct d'une telle mesure sur la réduction de la congestion routière.

Votre avis sur les actions Good Knowledge

GOOD KNOWLEDGE regroupe les actions qui concernent la connaissance et la transparence des données. L'ambition est de disposer des outils et des ressources pour assurer une évaluation performante de la politique de mobilité.

Un suivi permanent, via la réalisation de tableaux de bord indiquant l'état d'avancement des objectifs quantitatifs et qualitatifs, s'avère indispensable pour la communication vers les citoyens et les acteurs, publics et privés, ainsi que pour l'évaluation des corrections à apporter et la réaffectation des budgets alloués.

L'explosion des technologies numériques offre des opportunités pour acquérir une meilleure connaissance des pratiques de déplacement et évaluer précisément l'impact des politiques publiques mises en œuvre, à condition d'en maîtriser l'usage.

L'évolution du secteur de la mobilité urbaine nécessite également de mener davantage de projets pilotes pour tester des dispositifs innovants, ce qui prend tout son sens dans le cadre d'une collaboration à l'échelle européenne.

99. F.1 Évaluer la politique régionale de mobilité *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

100. Commentaire (2 lignes max)

Toute politique de mobilité mise en œuvre doit pouvoir être évaluée : des objectifs et des indicateurs clairs doivent être définis afin de mesurer l'impact des politiques qui sont prises.

101. F.2 : Acquérir, analyser et mettre les données à disposition *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

102. Commentaire (2 lignes max)

Ici, à nouveau, il importe ici de veiller aux contrôles démocratiques du développement de la smartcity.

103. F.3 Mener des enquêtes quantitatives et qualitatives auprès des usagers *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

104. Commentaire (2 lignes max)

/

105. F.4 Créer un centre de connaissance régional sur les innovations en matière de mobilité *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

106. Commentaire (2 lignes max)

En principe cette tâche devrait déjà revenir à Bruxelles Mobilité.

Eviter de créer de nouveaux organismes.

107. F.5 Anticiper l'automatisation des véhicules *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
-
-
-

Impacts plutôt négatifs

Sans impact

Non concerné

108. Commentaire (2 lignes max)

Nécessité d'être proactif dès aujourd'hui pour être prêt aux évolutions en cette matière.

Veiller à la question de l'impact sur l'emploi.

Faire attention aux éventuels effets pervers (ne pas faire rouler des voitures vides, accélérer l'exode urbain) et donc veiller à faire le lien notamment avec le covoiturage, ...

109. F.6 Communiquer sur la politique de mobilité *

Une seule réponse possible.

- Impacts plutôt positifs
- Impacts plutôt négatifs
- Sans impact
- Non concerné

110. Commentaire (2 lignes max)

/

MERCI

Merci d'avoir pris le temps de répondre à cette enquête. Les résultats vous seront communiqués dans le courant du mois d'octobre 2018.

111. D'autres suggestions ...

Il est important de noter que pour une instance telle que le Conseil, il n'est pas évident de devoir s'insérer dans un cadre strict tel que celui imposé par un questionnaire fermé (avec possibilité de laisser toutefois deux lignes de commentaires). Le Conseil a répondu à ce questionnaire en tant qu'organe principal de la concertation socio-économique de la Région. Sauf indication contraire, les réponses sont formulées au nom du Conseil. Le Conseil souhaite donc pouvoir remettre un avis de manière plus spécifique sur les fiches-actions comme cela lui avait été signifié lors du Comité de pilotage qui s'est tenu le 14 mai 2018.

Pour le Conseil, il importe par ailleurs de prioriser ces différentes actions et de faire le lien entre elles car certaines sont fortement liées et auront des impacts par ailleurs. Elles ne doivent pas être vues de manière distincte comme c'est le cas dans ce questionnaire.

À toutes fins utiles, le Conseil rappelle les avis suivants qu'il a émis en matière de mobilité (avis générique) : avis GOOD CHOICE ([A-2018-086-CES](#)) avis PRDD ([A-2017-006-CES](#)), avis initiative mobilité ([A-2014-019-CES](#)).
