

be
**good
move**
be.brussels 



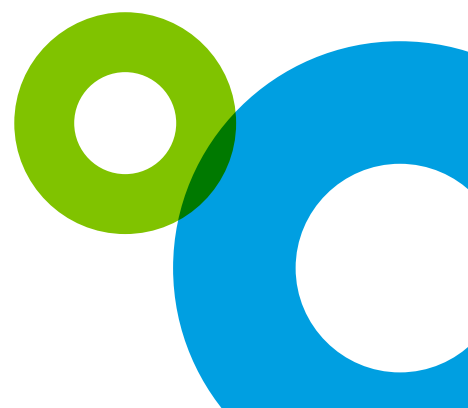
Forum Good Move

Synthèse

Halles Saint-Géry - Jeudi 20 avril 2017



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES



Sommaire

CONTEXTE	3
L'objectif	3
La méthode	4
L'audience	4
L'évaluation	5
GOOD NEIGHBOURHOOD	6
Impression générale de l'atelier	6
Points d'attention à intégrer	6
Enjeux croisés	8
GOOD NETWORK	9
Impression générale de l'atelier	9
Points d'attention à intégrer	9
Enjeux croisés	11
GOOD SERVICE	12
Impression générale de l'atelier	12
Points d'attention à intégrer	12
Clés de réussite principales	14
Enjeux croisés	14
GOOD CHOICE	15
Impression générale de l'atelier	15
Points d'attention à intégrer	15
Clés de réussite principales	17
Enjeux croisés	17
CONCLUSION	18

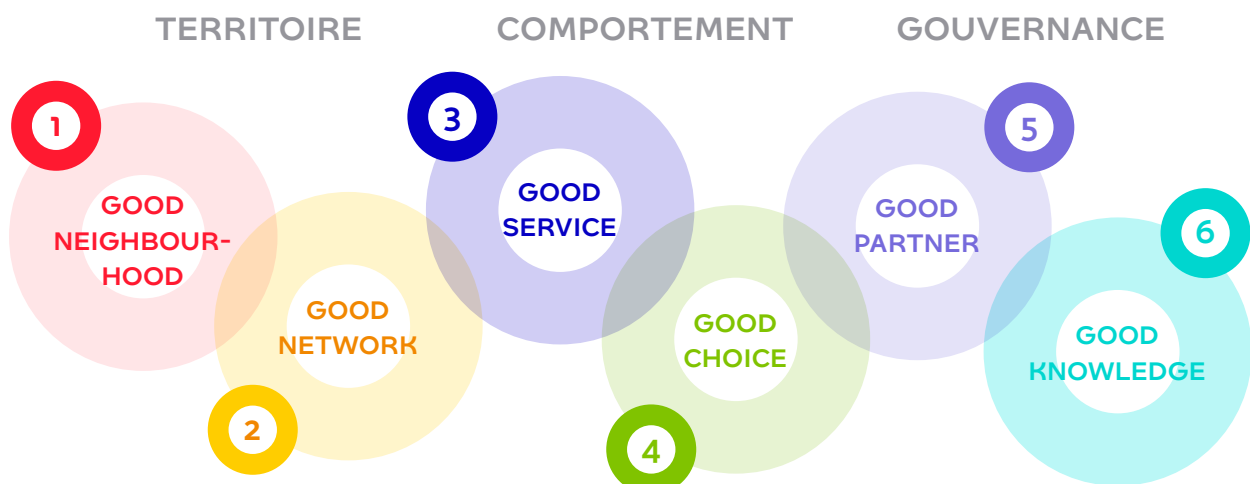
Contexte

Quelle mobilité veut-on pour la Région de Bruxelles-Capitale à l'horizon 2030 ? Comment passer de la vision de la mobilité à celle des mobilités, plurielles et partagées ? Après une phase exploratoire qui a permis de consulter près de 200 personnes à la fin de l'année 2016, Bruxelles Mobilité a organisé le Forum Good Move le 20 avril 2017 aux Halles Saint-Géry. Agents communaux et régionaux, représentants des opérateurs des transports publics, des entreprises et d'associations : plus d'une centaine d'acteurs de la mobilité ont réfléchi ensemble à la définition d'orientations stratégiques pour la mobilité régionale.

L'objectif

Il s'agissait avant tout de débattre ensemble des orientations stratégiques à intégrer dans le futur Plan Régional de Mobilité, pour dépasser les intérêts individuels au profit d'une vision collective partagée: un moment important d'appropriation et d'amendements des 6 FOCUS proposés par un public large et mixte!

GOOD FOCUS – 6 programmes d'actions stratégiques

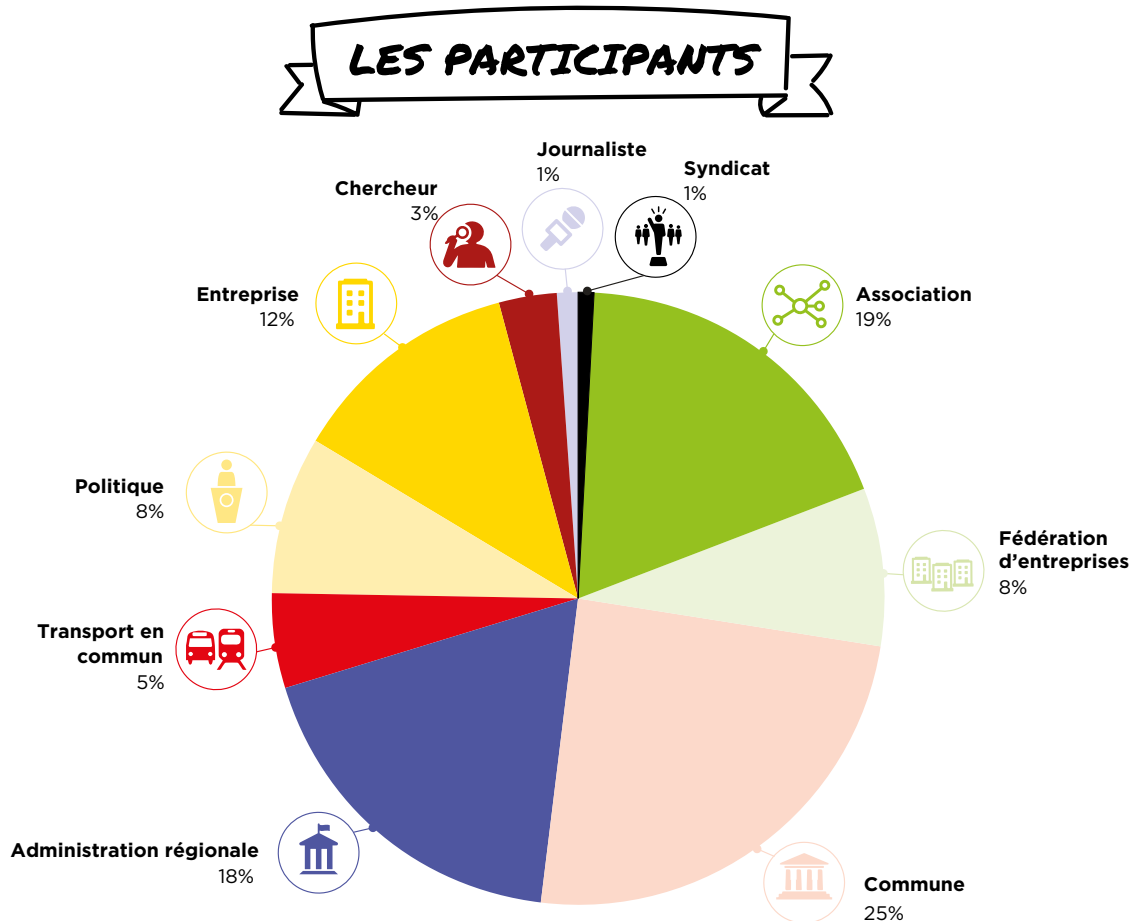


La méthode

Sur base d'un document préparatoire ([téléchargeable ici](#)), les participants ont contribué à la réflexion sur 2 FOCUS chacun au sein de groupes de discussion d'une dizaine de personnes, pour enrichir et compléter les propositions.

L'audience

Le FORUM Good Move a rassemblé une centaine de personnes issues d'horizons très variés. Cette pluralité des points de vue a permis à chacun d'entendre les attentes et les craintes d'autres acteurs, mais aussi de contribuer à une vision commune, malgré certains points de divergence.



L'évaluation

Aspects positifs

- Une dynamique et une démarche collaborative très appréciée et inédite pour un plan de mobilité régional;
- Une très grande diversité d'acteurs et une réelle motivation à contribuer à la réflexion;
- Un lieu emblématique propice à débattre sur l'avenir de la mobilité bruxelloise;
- Des débats constructifs dans le respect mutuel et l'écoute;
- Des idées concrètes et innovantes pour alimenter de manière pragmatique le futur plan de mobilité;
- Une convergence globale des visions des acteurs malgré quelques points de divergence à prendre en compte;
- Des moments de networking riches en échanges et en rencontres.

Aspects négatifs

- Des problèmes d'ordre logistique: acoustique de la salle, projecteur et écran non adaptés;
- Des problèmes d'orientation des néerlandophones vers les groupes bilingues et d'animation en néerlandais dans ces groupes;
- Une étape encore très théorique et une attente forte des acteurs pour du concret à brève échéance.

1

GOOD NEIGHBOURHOOD



Impression générale de l'atelier

L'importance d'apaiser la mobilité dans les quartiers pour améliorer la qualité de vie est reconnue par tous les participants comme une démarche nécessaire, bien que complexe. Les discussions très riches ont bien mis en évidence l'intérêt théorique d'une telle approche, mais également ses limites et la difficulté de sa mise en œuvre dans une ville avec un réseau viaire historique et non, par exemple, orthogonal comme à Barcelone.

Un point de divergence est apparu entre les défenseurs d'une mise en œuvre globale, partout, et les défenseurs d'une mise en œuvre progressive, au travers de programmes pilotes.

Points d'attention à intégrer

Définition de la notion de quartier

- Quelle définition du «quartier» / de la maille concernée ?
- Terme «quartier» déjà utilisé et connoté différemment. Ne faut-il pas changer de terme ?
- Quelle typologie selon les fonctions, localisation dans la Région, bâti, usages des espaces publics ?
- Qui va le définir ?
- Quelle organisation des relations entre quartiers/mailles ?
- Définir la place de la maille dans l'ensemble.
- Ne pas isoler certains quartiers.
- Ne pas obliger le riverain à se limiter à son quartier (cf. intégrer aussi les différences fortes entre quartiers et entre communes).
- Veiller à l'accessibilité pour tous (à l'intérieur d'un quartier et d'un quartier à l'autre) surtout pour les piétons, même avec une imperméabilité au trafic de transit.
- Être attentif à ne pas dégrader la qualité de vie sur les grands axes, interstices entre les quartiers.



Etapes pour la mise en œuvre

- Commencer par appliquer et faire respecter les zones 30 (voire zone 10 ou zone 20).
- Eviter absolument les effets d'annonce qui ne sont pas suivis de réalisations visibles et concrètes.
- Préciser comment définir l'aménagement d'un quartier apaisé.
- Tenir compte de la réalité du quartier, en associant les riverains, les usagers (économiques, écoles,...), etc.
- Définir des guidelines pour savoir comment mettre en oeuvre et quelle sont les étapes à suivre.
- Intégrer la diversité des usagers dans les espaces de séjour, notamment les différents types de piétons.
- Intégrer très en amont la mobilité (dont les transports publics) dans les nouveaux quartiers en développement.

Eléments problématiques

- Comment limiter la pression automobile dans les quartiers ?
- Comment limiter le trafic de transit dans la maille / réduire voire bannir le stationnement en voirie pour améliorer des espaces publics plus conviviaux ?

Identification de leviers pertinents

- Trouver / choisir des solutions techniques pour régler le trafic (barrière, péage, parkings...).
- Investir massivement dans l'information, la communication, la pédagogie, la sensibilisation, la prévisibilité des informations, y compris pour les livraisons et assurer la lisibilité de l'espace public («La route qui parle»).
- Agir sur le stationnement, avec un moratoire sur la création de l'offre en 1ère couronne et une réorganisation de l'offre (partage, flexibilité pour d'autres usagers type vélos-cargos...).
- Développer la flexibilité des espaces dans le temps (espace évolutif en fonction des heures, des jours de la semaine et des saisons par exemple).
- Proposer des guidelines d'aménagement des espaces publics en quartiers apaisés.
- Être plus coercitif, imposer les solutions, ne pas attendre un changement de bonne volonté.
- Développer les centres de distribution urbaine et une accessibilité lisible et prévisible pour les livraisons.
- Commencer par des projets pilotes portés par les mandataires politiques locaux.
- Renforcer la mixité des fonctions dans les quartiers (encourager le développement de services de proximité).
- Prévoir un plan d'investissement cohérent avec des phases précises et un engagement officiel et à long terme des acteurs concernés.
- Donner des garanties sur l'impact de la spécialisation des voiries.

Enjeux croisés

- Beaucoup de liens avec Good Network pour ne pas isoler le quartier.
- Besoin de monitoring / mesure de l'impact / données vulgarisées. Voir Good Knowledge.
- Enjeu de gouvernance pour un Plan qui ne soit pas «détricotable» de style PRAS / Financement des communes / Collaboration avec les acteurs économiques. Voir Good Partner.



2

GOOD NETWORK



Impression générale de l'atelier

Les échanges se sont déroulés dans un bon esprit de co-construction et d'écoute réciproque. Les participants ont bien appréhendé la notion de Spécialisation Multimodale des Voiries (SMV), même si certaines personnes ont exprimé quelques réserves pour passer des principes «théoriques» à la mise en œuvre sur le terrain (espaces très contraints, avec localement des difficultés d'application). La priorisation de chacun des réseaux de transport dans la mise en application de la SMV a été relativement unanime, ainsi que l'importance de renforcer les espaces pour les piétons et cyclistes.

Un point de divergence est apparu au sujet de la superposition des réseaux et du traitement des espaces de chaussée: séparation ou mixité des usagers ?

Points d'attention à intégrer

Définir une vision générale à moyen-long terme pour la Région

- Prendre en considération les orientations du PRDD: aspects environnementaux, développement économique et territorial, enjeux de santé publique...
- Fixer les besoins de déplacements tous modes à satisfaire à moyen terme.
- Déterminer les caractéristiques générales requises pour les différents réseaux de transport (capacité, continuité...).
- Anticiper les nouvelles affectations et la revalorisation de certains quartiers avec la réalisation du plan Good Move (par exemple, bureaux remplacés par des logements dans des secteurs apaisés).

Identifier les conditions de mise en œuvre de la Spécialisation Multimodale des Voiries

- Veiller à la cohérence et à la complémentarité des mesures.
- Garantir la continuité des réseaux tous modes hors RBC également («conditions aux limites»).
- Assurer la lisibilité des différents réseaux en présence (manques exprimés au niveau des Itinéraires Cyclistes Régionaux).
- Assurer l'efficacité des réseaux et la fiabilité des services.

- Limiter le cumul de fonctions PLUS sur un même itinéraire pour différents modes de transport, notamment AutoPLUS et VéloPLUS.
- Être attentif aux reports de trafic sur les axes AutoPLUS, déjà très sollicités, voire à travers les quartiers à apaiser.
- Prévoir des mesures générales de diminution / maîtrise des déplacements automobiles, par exemple en installant des équipements de dosage du trafic sur certains axes et/ou en introduisant un système de péage urbain en Région de Bruxelles-Capitale.
- Envisager la suppression de certains tunnels routiers, qui favorisent les flux automobiles en Région de Bruxelles-Capitale.
- Informer et communiquer auprès des riverains, en particulier ceux habitant le long des axes AutoPLUS.
- Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) dans les aménagements de la SMV, les PMR pouvant être assimilées dans certains cas à des «véhicules» avec des besoins spécifiques.

Mieux valoriser les infrastructures et équipements existants

- Renforcer l'information et la sensibilisation auprès des usagers (sur l'offre combinée à disposition notamment).
- «Mettre de l'ordre» dans les différentes offres existantes (par exemple, développement d'une communauté tarifaire intégrale pour les différents réseaux de transport collectif en Région de Bruxelles-Capitale) avant d'imposer de nouvelles mesures plus ou moins contraignantes aux usagers. Dit autrement: «Nous ne sommes pas capables de faciliter les choses entre pouvoirs publics et nous demandons des efforts et des changements de comportement aux particuliers dans le domaine de la mobilité!»
- Développer l'usage du réseau ferroviaire SNCB pour les déplacements internes au sein de la Région.

Intégrer la notion de temporalité et d'évolutivité des mesures «Good Network»

- Prendre en considération le fait que des mesures planifiées pour répondre à des problématiques actuelles ne seront réalisées que d'ici 10-15 ans, avec des contextes qui auront évolué entretemps (faire preuve de «souplesse» pour certaines mesures).
- Privilégier, sur certains axes, des mesures «réversibles» en fonction de la direction prédominante des flux durant les périodes de pointe (par exemple, site propre pour les bus dans le sens entrant le matin et sortant le soir). Le cas échéant, envisager de ne pas faire circuler des bus sur certains types de réseaux en permanence durant la journée (interaction avec Good Service).
- Intégrer la thématique des véhicules autonomes, en particulier pour les axes AutoPLUS.



Garantir l'accessibilité des livraisons dans les quartiers

- Eviter les effets pervers de remplacer un camion par plusieurs camionnettes pour assurer les livraisons dans les quartiers (interaction avec Good Neighbourhood).
- Mieux réglementer la circulation des poids lourds (interdiction durant les périodes de pointe – idem pour les camions poubelles).

Enjeux croisés

- Offre de stationnement: paramètre structurant dans le réaménagement des voiries. Et viser davantage de complémentarité dans l'usage des places de stationnement (interaction avec Good Service).
- P+R en périphérie: équipements requis pour réduire la pression automobile existante sur des axes AutoPLUS (interaction avec Good Service).
- Réglementation du stationnement plus volontariste dans les projets urbanistiques: offre en ouvrage à prévoir et suppression du stationnement en surface en faveur de réaménagements pour les modes actifs (interaction avec Good Partner et Good Choice).
- Articulation entre les quartiers apaisés de type zone 30 et les réseaux PLUS / CONFORT (interaction avec Good Neighbourhood).
- Objectifs chiffrés à définir et indicateurs clés à mesurer avec la mise en œuvre du Good Network (interaction avec Good Knowledge).
- Clé de réussite de Good Move: continuité / régularité dans la réalisation des mesures, sans remise en cause de la philosophie générale et des objectifs visés avec Good Move (interaction avec Good Partner).

3

GOOD SERVICE



Impression générale de l'atelier

Tous les participants ont bien intégré le concept et la discussion a été très constructive avec une bonne écoute. Le principe de « Mobility as a Service », qui vise à remplacer la possession d'une voiture par un abonnement à une offre plurielle et flexible de mobilité, a fortement nourri les débats. Néanmoins, de nombreux participants restent inquiets sur la capacité de la Région bruxelloise à mettre en œuvre de manière concrète une telle offre de services, par manque de coordination entre acteurs publics et une trop faible collaboration avec le secteur privé.

Deux points de divergence sont apparus dans les groupes :

- Le niveau de respect en matière de vie privée (types de données qui peuvent être collectées et utilisées pour orienter l'utilisateur) ;
- L'exploitation du système par le secteur public ou le secteur privé, les seconds prônant une plus grande efficacité du secteur privé pour opérer le système.

Points d'attention à intégrer

Définir une vision générale à moyen-long terme pour la Région

- Garder comme objectif principal de diminuer le taux de possession et/ou l'utilisation de la voiture. La question se pose de savoir si tous les services doivent être intégrés à une plateforme de services, surtout si ceux-ci ne répondent pas aux objectifs de démotorisation des ménages et des entreprises.
- Etre attentif à la cannibalisation entre modes de transport et éviter que cela déforce certains services existants, notamment les réseaux de transport public.

Identifier les conditions de mise en œuvre du Good Service

- Viser d'être beaucoup mieux orienté qu'aujourd'hui en termes d'information (expliquer dans quel cas un service peut être utile et complémentaire à un autre; si un problème survient, informer sur le pourquoi pendant et après, etc.)
- Tenir compte du déplacement de A à B, y compris le *first mile* en dehors de la Région, car une partie importante des usagers provient de l'extérieur.
- Privilégier un outil simple et tendre vers un seul système très opérationnel et non une multitude de systèmes qui n'atteignent jamais une masse critique.
- Ne pas attendre l'intégration tarifaire et le support unique de paiement pour évoluer vers un système Mobility as a Service (MaaS) en développant les actions suivantes:
 - Disposer d'une plateforme centralisée en open data sur les informations (offre, situation temps réel, météo...);
 - Développer des applications mobiles pour les différents usages et types d'usagers et assurer leur interopérabilité;
 - Créer des boutiques de la mobilité avec présence humaine qui renseignent sur tous les services (notamment pour répondre à la fracture numérique: information et formation);
 - Mettre en place un système commun d'information et de communication (marketing conjoint entre les différents opérateurs et les différentes Régions);
- Repenser la signalétique pour offrir une information plus lisible pour les usagers.
- Prévoir des requêtes d'itinéraires sur base de plusieurs critères et non seulement le temps qui est un critère de choix trop limitatif:
 - Temps de parcours;
 - Temps utile (travail, lecture, repos, etc.);
 - Coûts du déplacement;
 - Impact environnemental;
 - Pénibilité (nombre de changements, déclivité d'un itinéraire cyclable ou profondeur d'un accès au transport public, etc.);
 - Intérêt et qualité du parcours.
- Assurer l'intégration tarifaire de tous les modes sur des supports uniques mais également veiller à une clarté tarifaire (pas trop de variantes, tarifs spécifiques pour préserver certains types d'usagers, garantie du meilleur prix en fonction des abonnements choisis).
- Intégrer le stationnement (parkings publics et en voirie, carte riverain, P+R, parkings vélos sécurisés, etc.) sous la forme d'un service (ce qui comprend le paiement d'un prix pour une valeur ajoutée) et non seulement comme une démarche réglementaire et/ou budgétaire.
- Intégrer la question des marchandises à la solution (livraisons aux particuliers notamment) et ne pas délaisser ce secteur.



Définir le rôle joué par l'autorité publique et les acteurs privés

- Maintenir un rôle important pour l'autorité publique: au moins fixer le cadre de régulation et de contrôle (transparence des prix, prix juste, gestion des données des utilisateurs) voire opérer directement.
- Disposer d'un budget régional propre pour développer cette intégration des services.
- Définir une série de critères pour garantir la notion de service public;
- Intégration de tous les publics (mental, physique, multiculturel);
- Accès aux données par l'autorité publique et transparence sur le mode de fonctionnement;
- Préservation du respect de la vie privée.

Clés de réussite principales

- Prévoir un bon cadre partenarial entre le secteur public et le secteur privé.
- Travailler concrètement à l'open data.
- Améliorer fortement la lisibilité des offres de mobilité.

Enjeux croisés

- Le développement de Good Service est très fortement lié au concept Good Choice qui vise à travailler sur la demande de déplacement notamment sur une meilleure information et une sensibilisation.
- Le passage d'une société orientée vers la possession automobile n'est pas compatible avec la notion de Good Neighbourhood qui réclame plus d'espace public pour la qualité de vie et pour les modes non motorisés.
- Good service est dès lors un levier important pour réduire la pression automobile (trafic et stationnement) dans les quartiers.
- La création du cadre partenarial renvoie fortement au Focus Good Partner, tant pour les liens entre régions qu'avec les partenaires privés existants et à venir.
- La nécessaire ouverture des données concernera plus spécifiquement le focus Good Knowledge.



4

GOOD CHOICE



Impression générale de l'atelier

Le concept Good Choice est apparu comme primordial pour changer les comportements. Le premier groupe a surtout évoqué les points d'attention avec des problématiques assez classiques (voitures de société, coût du logement, découpage institutionnel, ...) tandis que le second groupe a identifié de nombreux facteurs de succès.

Certains enjeux ont suscité une **opposition partagée** :

- le découpage institutionnel, «19 baronnies», il faut tenir compte du fédéral (fiscalité) et des autres Régions ;
- les voitures de société ;
- l'éclatement des services entre plusieurs sociétés de transport public ;
- la difficulté d'agir sur la chaîne de déplacements (si l'école commence 15 min + tard il faut que les autres horaires soient aussi adaptés pour que le décalage soit possible).

Points d'attention à intégrer

L'accès à l'information = l'accès au choix

- Il apparaît primordial d'assurer une meilleure lisibilité de l'offre multimodale (y compris véhicules partagés, possibilités de stationnement, etc.)
- Le développement d'une application qui intègre tous les modes de transport est vivement recommandée. Le contenu serait :
 - offre multimodale (pouvoir planifier un déplacement à l'avance);
 - conditions en temps réel (pouvoir choisir l'option la plus efficace au moment même)
 - temps de parcours + coûts/bénéfices (santé, ...) pour l'utilisateur + coûts/bénéfices sociaux (pour sensibiliser l'usager aux coûts réels de ses déplacements en terme d'occupation de l'espace, utilisation des ressources, santé publique);
- Le renforcement de l'open data est plébiscité afin de permettre à davantage de développeurs de proposer des applications innovantes.
- Le concept d'un pass tous modes avec une seule facture à la fin du mois est également pointé comme un élément déclencheur de changement de comportement.
- Le développement d'un outil de simulation très global (super modèle) qui permettrait de simuler l'ensemble des impacts d'une projet (y compris impacts socio-économiques)

L'éducation à la multimodalité

- L'accès à l'information seul n'est pas suffisant pour induire des changements de comportements. Il faut aider les gens à utiliser l'information, la signalétique, les applications mobiles, etc.
- Développer fortement les plans de déplacements scolaires et d'entreprises et les coordonner à l'échelle d'un axe/corridor de transport ou d'un quartier (cfr Good Neighbourhood).
- Développer des formations à la mobilité (pas seulement sécurité routière et rouler à vélo dans le trafic) dans le cadre scolaire (cf. les jours blancs).

Créer les conditions du Good Choice - aspect spatial

- Penser l'aménagement du territoire et la mobilité de manière coordonnée doit devenir une priorité régionale car c'est encore trop peu le cas.
- Développer des éco-quartiers où la mobilité alternative est privilégiée, notamment en développant une politique forte pour des ménages moins motorisés.
- Développer les services et commerces de proximité pour éviter des déplacements longs et le recours à la voiture (cf. Good Neighbourhood). Faire connaître l'offre commerciale et de services dans le quartier (ex: www.buurtbarometer.be)
- Faire de Bruxelles un ville plus accueillante en termes de qualité de vie afin de faire revenir les navetteurs (classe moyenne) en ville => importance du cadre de vie (cfr Good Neighbourhood).

Créer les conditions du Good Choice - aspect temporel

- Travailler de manière concrète à des projets de désynchronisation des déplacements:
 - par une tarification fluctuant en fonction de la congestion mais ne pénalisant pas l'utilisateur contraint => faire payer le responsable/ employeur de l'horaire contraint;
 - importance d'une approche transversale: mobilité/aménagement du territoire/opérateurs économiques/écoles;
 - complexité des chaînes de déplacement (attention aux parents d'enfants en bas âge): focaliser la désynchronisation pour les usagers ayant des chaînes de déplacement simples;
 - veiller à une offre en TC suffisante aux heures creuses (lissage de l'offre en accompagnement du lissage de la demande).



Une fiscalité au service du bon choix

- Développer rapidement et de manière coordonnée le budget mobilité pour remplacer la voiture de société;
- Développer une prime piéton (incitant à vivre en ville);
- Proposer une prime à l'habitat à Bruxelles, financée par exemple par la taxation des revenus sur le lieu de travail.

Transport de marchandises

- Ne pas handicaper les développements futurs du transport par voie d'eau (conserver des espaces libres le long des berges);
- Les centres de distribution urbaine ne conviennent pas à tous: cf. les grandes surfaces, qui optimisent déjà leurs véhicules et pour qui il serait contreproductif de faire un transbordement;
- Développer un cadre réglementaire pour inciter/imposer la voie d'eau pour les transports liés aux chantiers (matériaux de construction, déchets, etc.).

Clés de réussite principales

- Prendre conscience que les actions sur la demande sont aussi, voire plus importantes que les actions sur l'offre de mobilité (nouvelles infrastructures ou nouveaux services).
- Innover pour changer les comportements notamment en développant une politique du temps pour étaler les déplacements et diminuer les pointes.
- Intégrer de manière concrète, cohérente et planifiée le développement territorial et la mobilité.

Enjeux croisés

- Beaucoup de liens avec Good Service dès lors que des services de qualité sont nécessaires pour permettre un changement de comportement.
- La manière dont la ville est pensée et dont les quartiers peuvent évoluer pour offrir une meilleure qualité de vie peut influencer concrètement la manière de se déplacer.

Conclusion

Le FORUM Good Move du 20 avril 2017 a été une occasion unique de mélanger des acteurs urbains aux profils très différents et de croiser de manière constructive les points de vue. Les résultats de ce Forum serviront, de manière concrète, Bruxelles Mobilité et le consortium Smarteam dans l'élaboration du plan d'actions car ils constituent une véritable « check list » des clés de réussite mais également des points d'attention à ne pas sous-estimer.

Le parti pris d'élaborer le plan Good Move selon la structure des Focus, à savoir 6 programmes d'actions stratégiques transversaux est validé par l'adhésion des participants au raisonnement. Néanmoins, le plan devra assurer une déclinaison concrète et opérationnelle de ces orientations stratégiques et surtout bénéficier d'un portage politique fort et pérenne pour asseoir une évolution positive des mobilités dans la Région de Bruxelles Capitale. C'était un « good start » mais le mouvement doit se poursuivre.

