

# Atelier Good Knowledge – 29 mai 2017

Note de synthèse



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

# 1. Démarche de l'atelier Good Knowledge

## 1.1 Liste des présences

Nom	Prénom	Institution
Determe	Karl	BM/DS
de Voghel	Christophe	BM/DS
Monneaux	Annabel	BM/DS
Populer	Michèle	BM/DS
Van Loveren	Bruno	BM/DS
Vandevoorde	Joëlle	BM/DS
Van Win	Johan	Cabinet Smet
Berquin	Pierre	STIB/Network
Haemers	Valérie	STIB/Network
Eggermont	Diégo	STIB/S&I
Wislez	Virginie	STIB/S&I
Favest	David	STIB/Marketing
Lenaerts	Maarten	Perspective
Franklin	Anne	IBSA
Duvigneaud	Louis	STRATEC
Ledent	Gilles	ARIES
Haynes	Jonathan	TRAJECT
Plak	Paul	AGORA
Timmermans	Jean-Marc	AGORIA
Philippe	Thibaut	BRAT
Gheeraet	Philippe	D'leteren
Bertrand	Antoine	UCM
Hubert	Michel	Université St Louis
Gerkens	Jean-Philippe	Université St Louis
Lebrun	Kevin	Université St Louis
Brandeleer	Céline	Université St Louis
Dobruszkes	Frédéric	ULB/IGEAT
Gysenbergh	Inge	De Lijn
Van Geelen	Hinko	OCW/CRR
Cuignet	Florine	GRACQ
De Cleen	Roel	Fietsersbond
d'Oultremont	Rodolphe	CRD
Carton	Vincent	FUP
Vermeyleen	Paul	FUP - CRD
Tackoen	Xavier	Smarteam

## 1.2 Objectifs de l'atelier

Le focus Good Knowledge consiste en un programme d'actions visant à renforcer les connaissances, la récolte et l'exploitation de données (enquêtes, statistiques, big data), le monitoring sur la base d'indicateurs, l'échange avec d'autres villes et les méthodes d'aide à la décision.

En préparation à l'atelier, une ébauche de réflexion a été menée qui est disponible via ce lien :

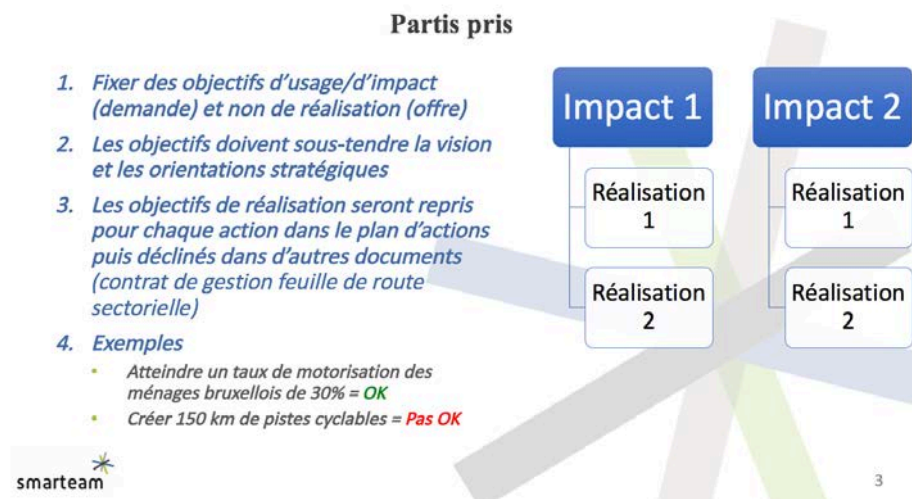
[https://www.dropbox.com/s/x0merrv94vhxmfr/GM\\_Good%20Knowledge\\_170529.pptx?dl=0](https://www.dropbox.com/s/x0merrv94vhxmfr/GM_Good%20Knowledge_170529.pptx?dl=0)

Les objectifs initiaux de l'atelier étaient de :

- Discuter sur l'approche proposée (indicateurs de demande plutôt que d'offre)
- Identification des indicateurs pertinents et des sources pérennes et réalistes pour monitorer ces indicateurs
- Première définition de valeurs cibles pour les indicateurs

## 1.3 Organisation de l'atelier

L'atelier a débuté par la présentation des réflexions menées à ce stade sur base de plusieurs partis pris qui sont repris ci-dessous.



### Partis pris

4. Fixer des objectifs facilement mesurables (notamment par les parties prenantes) et transversaux
5. Se limiter à un nombre restreint d'objectifs stratégiques = maximum 15/20
6. Définir des thématiques spécifiques pour anticiper le monitoring
  - Parts modales
  - Usages / Motilité
  - Environnement et société
  - Perception



Created by Karen Tyler from Noun Project



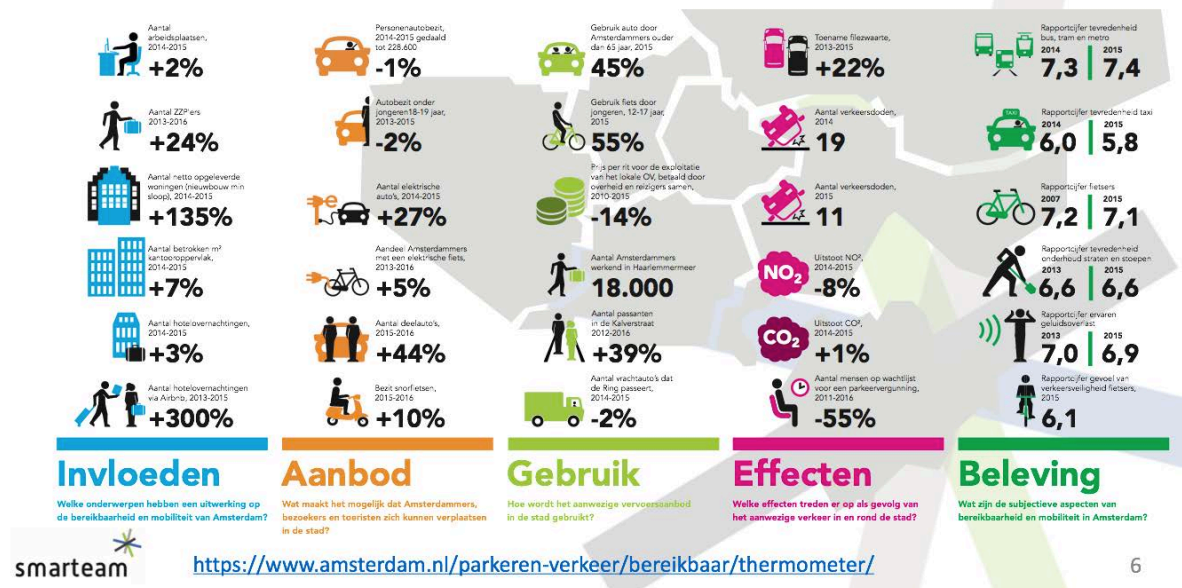
4

La réflexion s'inspire notamment du thermomètre de l'accessibilité développé par la ville d'Amsterdam qui reprend 5 thématiques :

- Influencer
- Offre
- Usage
- Effets
- Perception

Plus d'infos : <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/>

### Inspiration : la Ville d'Amsterdam



Les discussions sur la démarche ont généré les interrogations et réflexions suivantes :

- L'approche d'évaluer plutôt les comportements et la manière dont la demande évolue dans le temps est intéressante
- Les indicateurs proposés devraient découler d'une vision globale des ambitions de la Région en matière de mobilité. Cette vision est pour l'instant absente ou parcellaire dans le processus GoodMove. Idéalement, cette vision aurait dû être énoncée par le PRDD, mais il s'avère que le volet mobilité du PRDD ne définit pas de vision très claire en la matière (on citera par exemple les ambitions en matière d'utilisation du vélo où les parts modales escomptées à l'horizon du PRDD sont équivalentes voire inférieures à une évolution tendancielle)
- Il est important de recarder la vision et les objectifs de mobilité dans une vision de développement de la ville (social, économie, cadre de vie) et dans les objectifs (réglementaires) européens en matière d'environnement, de santé, de sécurité
- Il a été mis en question l'intérêt de se fixer des objectifs de parts modales dans la mesure où il s'agit de chiffres cibles relatifs et que cela dépend du nombre total de déplacements auquel cela s'applique – une part modale n'est pas un objectif en soi mais un moyen d'évaluer l'évolution des comportements (étape intermédiaire indispensable pour atteindre les objectifs)

Suite à cette discussion et vu l'absence de vision claire en matière de mobilité dans le cadre de l'élaboration actuelle du plan régional de mobilité, prérequis indispensable à la poursuite des réflexions, l'objectif de la rencontre a été amendé.

Trois groupes de travail ont été constitués afin de :

- définir les thématiques principales devant sous-tendre la vision
- fixer des objectifs pour chacune des thématiques
- identifier des indicateurs pertinents pour monitorer le suivi des objectifs

## 2. Résultats de l'atelier

### 2.1 Thématiques principales

Les discussions dans les groupes et la mise en commun ont permis de définir une série de thématiques fondamentales devant sous-tendre une vision de la mobilité à Bruxelles

- **Environnement**
  - Amélioration de la qualité de l'air (enjeux de santé publique)
  - Diminution des gaz à effet de serre (enjeux de changement climatique)
  - Réduction des consommations énergétiques des transports (enjeux de pénurie énergétique)
- **Qualité de vie**
  - Diminution du bruit (enjeux de santé publique)
  - Rééquilibrage de l'espace public (enjeux de gestion du territoire)
  - Valorisation des fonctions de séjour et de jeux (enjeux de cohésion sociale)

- **Performance**
  - Amélioration de l'accessibilité universelle (enjeux d'inclusion et de cohésion sociale)
  - Renforcer l'agrément et la facilité du déplacement (enjeux sociaux et économiques)
  - Améliorer la rapidité des déplacements (enjeux sociaux et économiques)
  - Assurer une continuité dans les chaînes de déplacement (enjeux sociaux et économiques)
  - Renforcer la connectivité entre les modes de transport
  - Valoriser le temps utile pendant les déplacements (enjeux sociaux et économiques)
- **Efficienc**
  - Ratio coûts/investissements (enjeux de finances publiques)
  - Temps de mise en œuvre des projets et programme de *quick wins* (enjeux climatiques et de santé publique)
  - Meilleure utilisation des infrastructures existantes (enjeux de finances publiques et de gestion du territoire)

## 2.2 Propositions d'indicateurs

Une série d'indicateurs ont été proposés lors de l'atelier qui peuvent être répartis sur base de plusieurs catégories :

- **Usages**
  - diminution des veh.km
  - diminution de la distance moyenne des déplacements (DT ou tous motif),
  - taux d'utilisation des infrastructures existantes
  - diminution du taux de possession des véhicules privés/de société
- **Environnement/société**
  - Taux d'émissions de GES et de polluants (cfr Bruxelles Environnement)
  - Niveaux de bruit
- **Perceptions**
  - diminution du temps perçu de déplacement,
  - taux de satisfaction/perception vis-à-vis de la sécurité et des espaces publics,
  - diminution des coûts/difficultés de déplacement (pour l'utilisateur et la collectivité),
  - taux de satisfaction/perception vis-à-vis des services de mobilité
- **Territoire**
  - superficies affectées aux différents usages (y compris, usages partagés et fonctions de séjour),
  - Disponibilité des services de proximité
  - Mouvements migratoires entre les régions

Un nouvel atelier sera organisé avec les universités et l'IBSA pour affiner la sélection des indicateurs.

## 2.3 Proposition de synthèse

	<b>Environnement (Green)</b>	<b>Qualité de vie (Pleasant)</b>	<b>Performance (Performant)</b>	<b>Santé (Healthy)</b>	<b>Effizienz (Efficient)</b>	<b>Sécurité et sûreté (Safe)</b>
<b>VISION</b>	Diminuer les impacts des mobilités sur l'environnement	Concilier les besoins de mobilité avec une bonne qualité de vie pour les habitants	Offrir des mobilités performantes, confortables et fiables	Promouvoir des mobilités qui impactent positivement la santé	Développer des mobilités qui optimisent les ressources	Assurer des mobilités sûres et sécurisantes
<b>ENJEUX</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santé publique</li> <li>• Préservation des écosystèmes</li> <li>• Changement climatique</li> <li>• Pénurie énergétique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attractivité de la Région</li> <li>• Cohésion sociale</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attractivité de la Région</li> <li>• Pénibilité des déplacements</li> <li>• Performances économiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Santé publique</li> <li>• Activité physique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finances publiques</li> <li>• Gestion du territoire</li> <li>• Budget des ménages</li> <li>• Performance des entreprises</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Insécurité routière</li> <li>• Sûreté publique</li> <li>• Vols et dégradation des biens publics et privés</li> </ul>
<b>OBJECTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer les gaz à effet de serre</li> <li>• Améliorer la qualité de l'air</li> <li>• Réduire les consommations énergétiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer les niveaux de bruit</li> <li>• Rééquilibrer l'espace public en faveur des modes de transports vertueux</li> <li>• Valoriser les espaces publics à des fins de séjour et de détente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer l'accessibilité universelle</li> <li>• Renforcer l'agrément et la facilité du déplacement</li> <li>• Améliorer la rapidité des déplacements</li> <li>• Assurer une continuité dans les chaînes de déplacement (enjeux sociaux et économiques)</li> <li>• Renforcer la connectivité entre les modes de transport</li> <li>• Valoriser le temps utile pendant les déplacements (enjeux sociaux et économiques)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la santé des citoyens par le recours à des mobilités actives</li> <li>• Intégrer les objectifs de santé à la politique de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer le ratio coût-efficacité des projets de transport (infrastructures et services)</li> <li>• Optimiser les dépenses des ménages</li> <li>• Diminuer les charges des entreprises en matière de mobilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuer les accidents de personnes liées aux déplacements</li> <li>• Garantir des réseaux de transport sûrs (incidents, terrorisme, etc.)</li> <li>• Diminuer les vols et les dégradations des véhicules et équipements</li> </ul>
<b>INDICATEURS</b>	<b>A définir ultérieurement</b>					



## 2.4 Inspiration : Vienne

Dans le cadre de son plan de mobilité STEP2025, la ville de Vienne a défini une vision basée sur 6 thématiques principales qui a permis d'identifier 9 champs d'actions.

