



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

**RAPPORT DE SYNTHÈSE DES
RÉACTIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
RELATIVE AU PROJET DE PLAN
RÉGIONAL DE MOBILITÉ (GOOD MOVE)**

| | |
|-----------------|---|
| Auteurs : | Annabel Monneaux |
| Contributeurs : | Jean-Luc De Keyzer, Joel Silva, Joëlle Vandevoorde, Benoît Dupriez, Amandine Roger, Bruno Van Loveren |
| Relecteurs : | Philippe Barette, Bruno Van Loveren, Jean-Louis Glume |
| Type de note : | Publique |
| Annexes : | / |

BRUULLLO



CONTENU

| | |
|--|-----------|
| RAPPORT DE SYNTHÈSE DES RÉACTIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE MOBILITÉ (GOOD MOVE) | 1 |
| CONTENU | 3 |
| 1 CONTEXTE..... | 4 |
| 2 LES RÉACTIONS RÉCEPTIONNÉES..... | 5 |
| 2.1 LISTE DES ORGANISMES, INSTANCES, ENTITÉS ET ADMINISTRATIONS SPÉCIFIQUEMENT CONSULTÉS PAR LE GOUVERNEMENT DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE (VIA BRUXELLES MOBILITÉ) ET AYANT ÉMIS UN AVIS DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE..... | 5 |
| 2.2 ORGANISMES, GROUPEMENTS ET ENTITÉS AYANT COMMUNIQUÉ UN AVIS D'INITIATIVE | 6 |
| 2.3 CITOYENS ET ASSIMILÉS (Y COMPRIS LES GROUPEMENTS CITOYENS, COMMERÇANTS, COMITÉS DE QUARTIER...) | 7 |
| 2.4 FORMULAIRE EN LIGNE..... | 7 |
| 3 LES TENDANCES OBSERVÉES | 9 |
| 3.1 ANALYSE PAR LIEU DE RÉSIDENCE | 9 |
| 3.2 ANALYSE PAR COMMUNE | 9 |
| 3.3 ANALYSE GENRÉE..... | 13 |
| 3.4 ANALYSE PAR CLASSE D'ÂGE..... | 13 |
| 3.5 CONCLUSIONS..... | 14 |
| 4 SYNTHÈSES DES AVIS ET REMARQUES FORMULÉS | 17 |
| 4.1 AVIS DES COMMUNES..... | 17 |
| 4.2 LES AVIS DES ENTITÉS ET INSTANCES CONSULTATIVES..... | 17 |
| 4.3 LES AVIS D'ASSOCIATIONS ET GROUPEMENTS DE CITOYENS | 18 |
| 4.4 LES COMMENTAIRES ET REMARQUES DES CITOYENS | 18 |
| 5 INTÉGRATION ET PRISE EN COMPTE DES AVIS DANS LE PLAN | 24 |

1 CONTEXTE

Le présent document synthétise les réactions réceptionnées dans le cadre de l'enquête publique (17/06/2019 au 17/10/2019) sur le Projet de Plan Régional de Mobilité approuvé en 1^{ère} lecture par le Gouvernement, le 04/04/2019.

Le Gouvernement, par l'intermédiaire de Bruxelles Mobilité, a mis en place un large dispositif de communication durant les 4 mois de l'enquête publique : toutes-boîtes, présentations, campagne d'affichage, articles de presse, réseaux sociaux, exposition temporaire... L'administration a rencontré de nombreuses reprises les citoyens, lors d'événements emblématiques (Fête de l'Iris, Semaine de la mobilité...) ou lors de réunions publiques par exemple à Schaerbeek, Forest, Uccle, Koekelberg, Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe, Jette, Saint-Josse-ten-Noode, Saint-Gilles... Ce sont en tout 40 réunions dont 22 au cœur des communes, qui ont permis aux participants de débattre directement du Plan.

Les citoyens pouvaient formuler leurs remarques par courrier, via leur administration communale ou encore via le site web de Bruxelles mobilité ou de Good Move et via l'enquête en ligne placée sur le site de Good Move.

Bruxelles Mobilité a également reçu plusieurs avis émanant de la société civile (associations, acteurs économiques...) ou opérateurs de la mobilité bruxelloise.

Personnes touchées par les présentations

- Sphère professionnelle, acteurs de la mobilité (y compris hors RBC) : 320 personnes ;
- Communes
 - o Collège et conseil communal : 235 personnes ;
 - o Séances d'information publiques : 300 personnes ;
- Événements divers (forum, colloque, dimanche sans voiture, café filtré...) : 600 personnes.



2 LES RÉACTIONS RÉCEPTIONNÉES

On comptabilise :

- **31 avis émis par les organismes spécifiquement consultés par le Gouvernement ;**
- **25 avis émis par des organismes, associations, groupements ou entités ayant remis un avis d'initiative ;**
- **45 courriers écrits et 15 par e-mail de citoyens ou comités de quartier ;**
- **8 473 formulaires en ligne dont 1 956 pour lesquels des remarques ou commentaires ont été formulés.**

Notons que certaines entités ou citoyens ont remis le même avis parallèlement par écrit et via le formulaire en ligne.

2.1 Liste des organismes, instances, entités et administrations spécifiquement consultés par le Gouvernement dans le cadre de l'enquête publique (via Bruxelles Mobilité) et ayant émis un avis dans le cadre de l'enquête publique

Administrations et OIP, ainsi qu'organismes sous tutelle de la Région :

- Bruxelles Environnement
- Bruxelles Fiscalité
- Parking.brussels
- Perspective.brussels
- Port de Bruxelles
- SIAMU
- STIB

Instances consultatives

- Commission Régionale de la Mobilité
- Conseil Economique et Social
- Conseil de l'Environnement
- Commission Régionale de Développement

Deux autres Régions

- Région Wallonne (SPW)
- Vlaams Gewest (MOW – AWW)

Communes bruxelloises (via les Collèges des Bourgmestres et échevins sauf pour Uccle dont l'avis est celui de la cellule Mobilité) :

- Anderlecht
- Auderghem
- Berchem Sainte-Agathe
- Etterbeek
- Forest
- Ganshoren

- Ixelles
- Jette
- Koekelberg
- Molenbeek-Saint-Jean
- Saint-Gilles
- Saint-Josse-ten-Noode
- Schaerbeek
- Uccle
- Ville de Bruxelles
- Watermael-Boitsfort
- Woluwé-Saint-Lambert
- Woluwé-Saint-Pierre

2.2 Organismes, groupements et entités ayant communiqué un avis d'initiative

- ARAU ;
- BRAL ;
- CAWAB ;
- DRP ;
- GoodPlanet ;
- GRACQ et GRACQ-Schaerbeek ;
- Grands-Parents pour le climat (GPC) ;
- GUTIB ;
- IEB ;
- Trage Wegen ;
- BSI ;
- Université Saint-Louis ;
- BECI ;
- Brussels by Water ;
- CSC ;
- Interparking ;
- Mini-Europe ;
- Siemens ;
- Touring ;
- UCM ;
- UNIZO ;
- Visit.brussels ;
- Kraainem ;
- Provincie Vlaams-Brabant

2.3 Citoyens et assimilés (y compris les groupements citoyens, commerçants, comités de quartier...)

Citoyens/particuliers ou assimilés (comités de quartier, etc.) : une soixantaine d'avis (parfois d'une page sur un sujet précis, parfois très largement détaillés)

- Association des Commerçants de la Rue de Brabant ;
- Collectif 1030/0 ;
- GAQ asbl ;
- Comité de quartier Fond-Roy ;
- Association des Comités de Quartier Ucclois (ACQU) ;
- Eckelmans – Quartier Erasme ;
- Erasmus Garden ;
- FCPE ;
- Fiets-Manager-vélo RBC ;
- Site ULB ;
- Site Worldline Belgium ;
- Comité de quartier Verregat-Heysel ;
- Individus isolés : M.B., A.D., R.M., J.S., J.P.W., J.V.L., V.N., R.V.W. et autres réactions envoyées par voie postale ou par e-mail.

2.4 Formulaire en ligne

On dénombre 8 473 formulaires en ligne qui ont été complétés dont 1 956 pour lesquels des remarques ou commentaires ont été formulés (en tant que remarques générales et/ou spécifiquement par rapport aux différentes parties du document).

Ces 1 956 personnes ont formulé 6 419 items qui ont été analysés.

Le profil des répondants au formulaire en ligne

- 89% des répondants sont Bruxellois ;
- Plus de la moitié des répondants (53,3%) sont âgés entre 25 et 45 ans, tandis que les plus jeunes (moins de 25 ans) et les plus âgés (65 ans et plus) ont répondu dans une moindre mesure (15,4% ensemble) ;
- 86,7% des répondants sont francophones, le solde étant néerlandophones ;
- La question du genre n'a été posée qu'à partir de mi-septembre. La répartition homme/femme est quasi équivalente (53% d'hommes et 47% de femmes).

- Sur l'ensemble des réponses reçues de la part de Bruxellois, les communes les plus représentées sont : Ville de Bruxelles (13%), Schaerbeek (11%), Uccle (11%), Ixelles (9%), Forest (8%) et Woluwé-Saint-Lambert (6%).
- A noter que, par rapport à la population totale enregistrée en Région de Bruxelles-Capitale, les communes suivantes pourraient être sous-représentées¹ : Anderlecht (4% au lieu de 10%), Ville de Bruxelles (13% au lieu de 15%) et Molenbeek-Saint-Jean (4% au lieu de 8%).

Par contre, les communes a priori sur-représentées dans l'enquête sont : Forest (8% au lieu de 5%), Ixelles (9% au lieu de 7%) et Uccle (11% au lieu de 7%). Le taux de participation dans les autres communes correspond plus ou moins à la part de leur population communale au sein de la Région.

| Réponses reçues via l'enquête en ligne | | | |
|--|---|------|--------|
| Réponses reçues | | 8473 | 100,0% |
| Répondants selon le lieu de résidence | | | |
| | RBC | 7536 | 90,0% |
| | Hors RBC | 851 | 10,0% |
| | Etranger (ou lieu de résidence inconnu) | 86 | 1,0% |
| Répondants selon le type d'acteur | | | |
| | "particulier" | 8279 | 97,7% |
| | "entité" | 194 | 2,3% |
| Répondants selon l'âge | | | |
| | Moins de 25 ans | 640 | 7,6% |
| | 25 - 35 ans | 2286 | 27,0% |
| | 35 - 45 ans | 2230 | 26,2% |
| | 45 - 55 ans | 1557 | 18,4% |
| | 55 - 65 ans | 1099 | 13,0% |
| | 65 et + | 661 | 7,8% |
| Répondants selon la langue | | | |
| | Français | 7343 | 86,7% |
| | Néerlandais | 1126 | 13,3% |
| | Anglais | 4 | 0,0% |
| Répondants selon le genre | | | |
| | Femme | 1377 | 16,3% |
| | Homme | 1567 | 18,5% |
| | Autre | 15 | 0,2% |
| | Non demandé | 5514 | 65,1% |

¹ Il convient d'être prudents avec cette comparaison car nous avons considéré la population totale, sans soustraire les jeunes de moins de 18 ans n'ayant probablement que très peu pris part à l'enquête publique.

3 LES TENDANCES OBSERVÉES

Afin d'inciter les citoyens à participer à l'enquête publique sur le Projet de Plan Régional de Mobilité Good Move, un formulaire a été développé en deux parties :

1. 12 questions d'ordre général permettant aux citoyens de réagir aux propositions faites dans Good Move;
2. des champs libres pour que les citoyens s'expriment librement soit de manière générale, soit sur les différentes parties du projet de plan Good Move (vision, actions spécifiquement proposées, etc.).

Le formulaire a été mis en ligne durant les 4 mois d'enquête publique, sur le site <https://goodmove.brussels>.

Chacune des 12 questions posées présentait un élément du projet de plan et sa plus-value, contrebalancée par une contrainte potentielle qui y était liée.

Par exemple, la première question : « 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, je suis... » fait référence tant aux objectifs de Good Move qu'aux actions territoriales (Good Neighbourhood et Good Network) dont l'action « A.2 - Apaiser les quartiers ».

Les principales analyses, reprises ci-après, distinguent le lieu de résidence du répondant (dans ou hors RBC en point 3.1), suivie par l'analyse par commune pour les répondants bruxellois (point 3.2), l'analyse par genre (point 3.3) et enfin par classe d'âge (3.4). La conclusion fait l'objet du point 3.5.

L'annexe I reprend la totalité des tableaux et graphiques dépouillés par lieu de résidence, par commune, par genre et par classe d'âge.

3.1 Analyse par lieu de résidence

Les différences observées entre l'adhésion des habitants de la RBC et celle des non-bruxellois sont dans tous les cas significatives au seuil de confiance de 95%.

L'adhésion moyenne sur les douze questions est largement supérieure pour les bruxellois (81%) que pour les non bruxellois (69%).

Les bruxellois adhèrent largement plus (différence RBC/Hors RBC \geq 10 points de pourcentage) aux concepts proposés aux questions 1 (quartiers arborés...), 2 (quartiers apaisés...), 3 (moins de trafic de transit...), 4 (optimiser l'espace sur les grands axes...), 6 (combinaison de plusieurs modes de transport...), 8 (trottoirs larges...), 11 (diminuer l'usage de la voiture grâce au MaaS...) et 12 (test de l'offre multimodale grâce à l'employeur...).

Les différences d'adhésion au niveau des questions 5 (lignes de transports publics efficaces...), 7 (intégration tarifaire...), 9 (colis en points-relais...), 10 (commerces de proximité...) sont plus faibles (différence RBC/Hors RBC $<$ 10 points de pourcentage).

3.2 Analyse par commune

Pour chacune des 12 questions posées, une analyse approfondie met en évidence les communes dont les citoyens sont soit davantage favorables à la proposition formulée, soit y sont favorables mais y

adhèrent nettement moins que la moyenne régionale. Ne sont repris dans cette analyse que les écarts les plus significatifs par rapport à la valeur moyenne régionale.

A noter que pour chaque question posée, la moyenne régionale varie entre 73% et 90% d'avis favorables (soit tout-à-fait, soit plutôt favorable), indiquant que les visions et mesures proposées dans le Projet de Plan sont très bien acceptées par l'ensemble des citoyens. Dès lors, même si les citoyens de certaines communes sont réticents à certaines mesures, elles sont toujours caractérisées par des votes, en moyenne, favorables (plus de 50%).

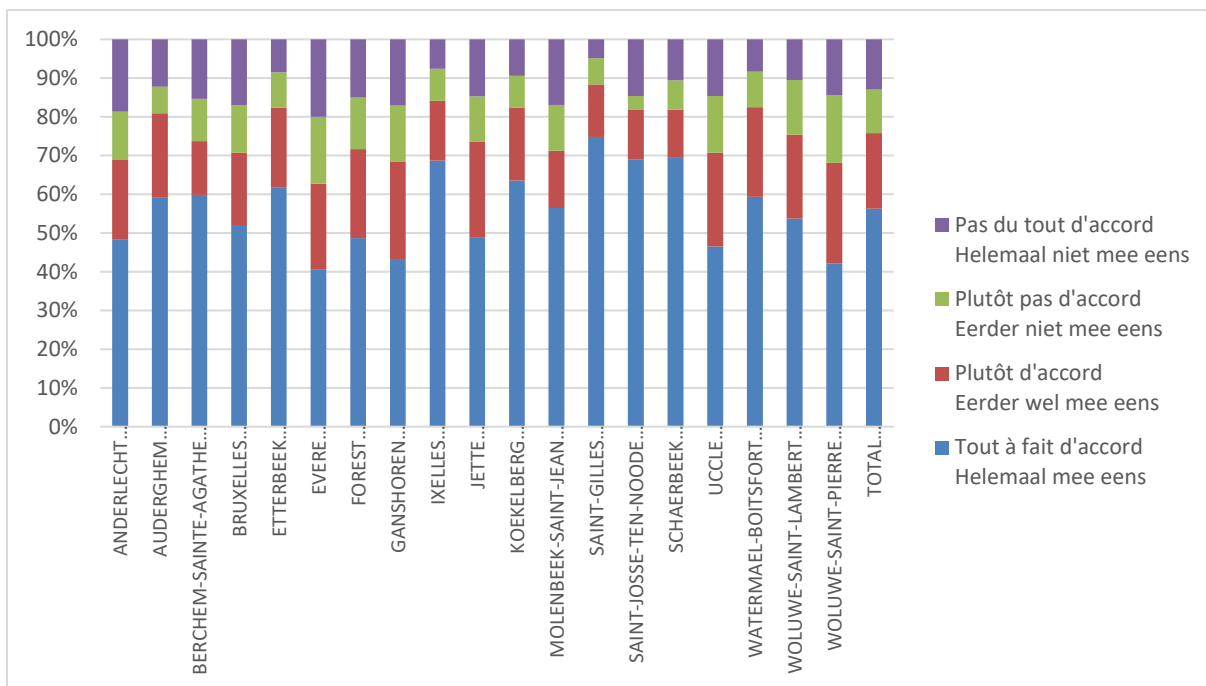
Il ressort de l'analyse que les répondants de certaines communes apparaissent clairement davantage favorables aux différentes questions posées que la moyenne. Il s'agit de résidents des communes suivantes : Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Koekelberg, Etterbeek, Ixelles et, dans une moindre mesure, Schaerbeek et Auderghem.

A contrario, certaines communes sont marquées par de nombreux votes d'opposition aux différentes mesures proposées, faisant baisser la part communale des résidents favorables aux différentes actions, même si, dans l'ensemble, l'opinion pour la commune reste positive. Il s'agit de résidents des communes suivantes : Ganshoren, Evere, Berchem-Sainte-Agathe, Anderlecht, Forest et, dans une moindre mesure, Uccle et Woluwé-Saint-Pierre.

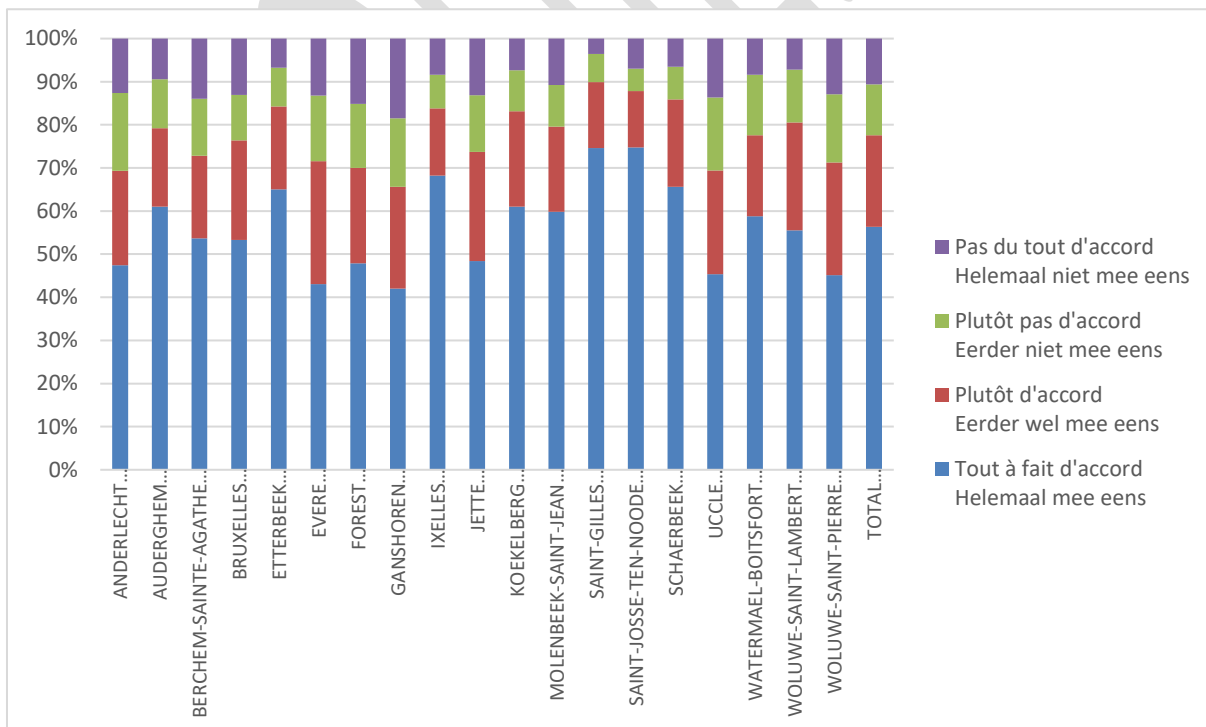
Les résidents des quatre autres communes se situent quant à elles dans la moyenne régionale.

Par rapport aux mesures territoriales, il apparaît que ce sont les résidents des communes assez centrales et denses telles que Saint-Gilles, Ixelles, Saint-Josse-ten-Noode et Etterbeek qui plébiscitent particulièrement les mesures visant à apaiser les quartiers (30km/h, quartiers arborés, calmes, sécurisés, avec moins de trafic de transit) et à mieux répartir l'espace public entre les modes de déplacements (optimiser l'espace disponible sur les grands axes et/ou prévoir de larges trottoirs libres de tout obstacle, quitte à revoir l'espace dévolu à la voiture), tandis que ce sont des résidents des communes plus périphériques (Ganshoren, Evere, Anderlecht, Forest, Woluwé-Saint-Pierre et Uccle) qui les soutiennent de manière moins importante.

A titre d'exemple, voici ci-dessous la répartition des réponses, par commune, à la question 2 : « Des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale (30km/h), je suis... ». Au niveau régional, les répondants sont favorables à cette mesure à raison de 76%, constituant la moyenne régionale à laquelle les communes peuvent être comparées. Saint-Gilles se démarque donc avec 89% de votes favorables, suivie par Ixelles, Etterbeek et Auderghem (toutes avec plus de 80% de votes favorables), tandis qu'Evere n'en compte que 63%, suivie par Ganshoren, Woluwé-Saint-Pierre et Anderlecht (toutes avec moins de 70% de votes favorables, ce qui reste un score d'adhésion élevé).



Ci-dessous, l'exemple illustré des réponses à la question 8 : « Des trottoirs larges et libres d'obstacles, accessibles à tous et qui permettent de se déplacer sans gêne même avec une poussette, un caddie, une valise, même si leur aménagement implique une réduction de l'espace dévolu à la voiture, je suis... ». Au niveau régional, cette question recueille 78% d'avis favorables. Les communes les plus favorables sont Saint-Gilles (90%), Saint-Josse-ten-Noode (88%) et Ixelles (86%), tandis que Ganshoren (66%), Anderlecht et Uccle (69%) y sont favorables mais nettement moins que la moyenne des répondants.



Concernant les mesures liées aux services, telles que le développement d'une carte mobilité, la réduction du nombre de poids lourds et de camionnettes en ville en limitant les livraisons de colis à domicile, la multimodalité..., elles sont à nouveau davantage sollicitées par les habitants de Saint-

Josse-ten-Noode, Saint-Gilles, Koekelberg et Schaerbeek, tandis que les habitants de Ganshoren, Berchem-Sainte-Agathe et Woluwé-Saint-Pierre y semblent moins réceptifs que la moyenne.

Toutes questions confondues, les tendances suivantes sont constatées pour chacune des communes.

| Répondants et tendances selon la commune de résidence en RBC | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|---|
| | Part de réponse par rapport à la Région | Tout à fait d'accord Helemaal mee eens | Plutôt d'accord Eerder wel mee eens | Plutôt pas d'accord Eerder niet mee eens | Pas du tout d'accord Helemaal niet mee eens | TOTAL (hors "pas de réponse") TOTAAL (excl. "geen antwoord") |
| ANDERLECHT ANDERLECHT | 4% | 54% | 26% | 6% | 13% | 100% |
| AUDERGHEM OUDERGEM | 4% | 66% | 19% | 6% | 8% | 100% |
| BERCHEM-SAINTE-AGATHE SINT-AGATHA-BERCHEM | 2% | 62% | 19% | 11% | 8% | 100% |
| BRUXELLES BRUSSEL | 13% | 59% | 21% | 8% | 12% | 100% |
| ETTERBEEK ETTERBEEK | 4% | 68% | 20% | 4% | 8% | 100% |
| EVERE EVERE | 2% | 54% | 26% | 8% | 13% | 100% |
| FOREST VORST | 8% | 53% | 22% | 11% | 13% | 100% |
| GANSHOREN GANSHOREN | 2% | 49% | 21% | 12% | 18% | 100% |
| IXELLES ELSENE | 9% | 73% | 15% | 6% | 6% | 100% |
| JETTE JETTE | 4% | 62% | 19% | 6% | 12% | 100% |
| KOEKELBERG KOEKELBERG | 1% | 69% | 18% | 4% | 8% | 100% |
| MOLENBEEK-SAINTE-JEAN SINT-JANS-MOLENBEEK | 4% | 60% | 19% | 9% | 12% | 100% |
| SAINT-GILLES SINT-GILLIS | 5% | 77% | 16% | 4% | 3% | 100% |
| SAINT-JOSSE-TEN-NOODE SINT-JOOST-TEN-NODE | 2% | 73% | 17% | 3% | 7% | 100% |
| SCHAERBEEK SCHAARBEEK | 11% | 69% | 18% | 6% | 7% | 100% |
| UCCLE UKKEL | 11% | 54% | 25% | 9% | 13% | 100% |
| WATERMAEL-BOITSFORT WATERMAAL-BOSVOORDE | 3% | 62% | 22% | 7% | 9% | 100% |
| WOLUWE-SAINTE-LAMBERT SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE | 6% | 58% | 27% | 7% | 8% | 100% |
| WOLUWE-SAINTE-PIERRE SINT-PIETERS-WOLUWE | 4% | 47% | 30% | 14% | 9% | 100% |
| Total RBC/Totaal BHG | 100% | 62% | 21% | 8% | 10% | 100% |

3.3 Analyse genrée

Dans l'ensemble, les hommes et les femmes adhèrent aux 12 concepts proposés. Les différences sont assez peu marquées (maximum 5 points de pourcentage) mais dans tous les cas, les femmes adhèrent davantage aux concepts proposés que les hommes.

Les concepts proposés aux questions 2 (quartiers apaisés...), 3 (moins de trafic de transit...), 4 (optimiser l'espace sur les grands axes...), et 11 (diminuer l'usage de la voiture grâce au MaaS...) engendrent des divergences d'opinion plus nettes (4 à 5 points de pourcentage).

Les concepts proposés aux questions 1 (quartiers arborés...), 10 (commerces de proximité...) et 12 (test de l'offre multimodale grâce à l'employeur...) engendrent des divergences d'opinion plus faibles (= < 3 points de pourcentage).

Les adhésions aux concepts proposés ne sont pas significativement différentes pour les questions suivantes :

- Efficacité des transports publics (Q5),
- Combinaison de différents moyens de transport pour se déplacer aux heures de pointe (Q6)
- La carte mobilité unique pour tous les opérateurs de mobilité (Q7)
- Aménagements piéton de qualité qui peuvent diminuer la place laissée aux voitures (Q8)
- L'utilisation de points relais pour recevoir les colis commandés en ligne (Q9)

Si on calcule les résultats moyens sur les 12 questions posées, les écarts en termes d'adhésion entre les femmes et les hommes (F: 86,4% ; H : 83,9%) sont inférieurs à 2,5% et ne sont pas significativement différents au seuil de confiance de 95%.

3.4 Analyse par classe d'âge

Dans l'ensemble, l'adhésion aux concepts proposés des personnes âgées de 25 à 35 ans est supérieure à la moyenne. Les différences significatives se situent entre +1,5 points de pourcentage à +5,3 points de pourcentage par rapport à la moyenne.

Les personnes âgées de moins de 25 ans et les personnes âgées de plus de 55 ans présentent des adhésions en général significativement inférieures à la moyenne. Les écarts par rapport à la moyenne sont en général plus marqués (-2,6 à -13,5 points de pourcentage) que les écarts observés au niveau des personnes qui adhèrent aux concepts (+1,5 points de pourcentage à +5,3 points de pourcentage).

L'adhésion des personnes âgées de 45 à 55 ans n'est pas significativement différente de la moyenne sauf au niveau de la question relative au test gratuit de l'offre multimodale (question 12) où elle est significativement inférieure à la moyenne (-3,7 points de pourcentage) et cette proposition les intéresse dès lors moins.

Au niveau des personnes âgées de moins de 25 ans, les concepts proposés aux questions 2 (quartiers apaisés...) et 3 (moins de trafic de transit...) engendrent des divergences d'opinion plus nettes (-11,3 et -11,4 points de pourcentage)

Au niveau des personnes âgées de 55 à 65 ans, c'est le concept proposé à la question 1 (quartiers plus arborés...) qui engendre la divergence la plus nette (-9,3 points de pourcentage).

Pour les personnes âgées de plus de 65 ans et plus, ce sont les questions 1 (quartiers arborés...), 6 (intermodalité aux heures de pointe), 8 (trottoirs larges), 9 (livraison de colis en points relais) et 12

(test gratuit de l'offre multimodale) qui engendrent les divergences les plus nettes par rapport à la moyenne (de -9,1 à -13,5 points de pourcentage). Cette question 12 a d'ailleurs moins d'intérêt pour cette tranche d'âge puisqu'on peut supposer que la majorité de ces personnes soit déjà pensionnée.

En conclusion, il y a donc des divergences d'opinion liées à l'âge. Néanmoins, si les échantillons pour les classes d'âge de moins de 25 ans et de plus de 55 ans avaient été plus importants, il n'est pas impossible que les gros écarts d'adhésion par rapport à la moyenne observés auraient été quelques peu lissés et donc moins marqués.

3.5 Conclusions

Après analyse de l'ensemble des contributions faites via le questionnaire en ligne, Bruxelles Mobilité constate que les répondants sont globalement d'accord avec les propositions du plan régional de mobilité, même si certaines craintes ont été émises dans leurs commentaires par rapport aux conditions de réussite et à la mise en œuvre effective des actions et même si des divergences ont été mises en évidence selon le lieu de résidence, la commune, le genre et l'âge du répondant.

On peut mettre en évidence, pour l'ensemble des répondants, que :

71 % des participants sont favorables à vivre dans 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.**

74 % sont d'accord avec le fait d'évoluer dans des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale (**30km/h**).

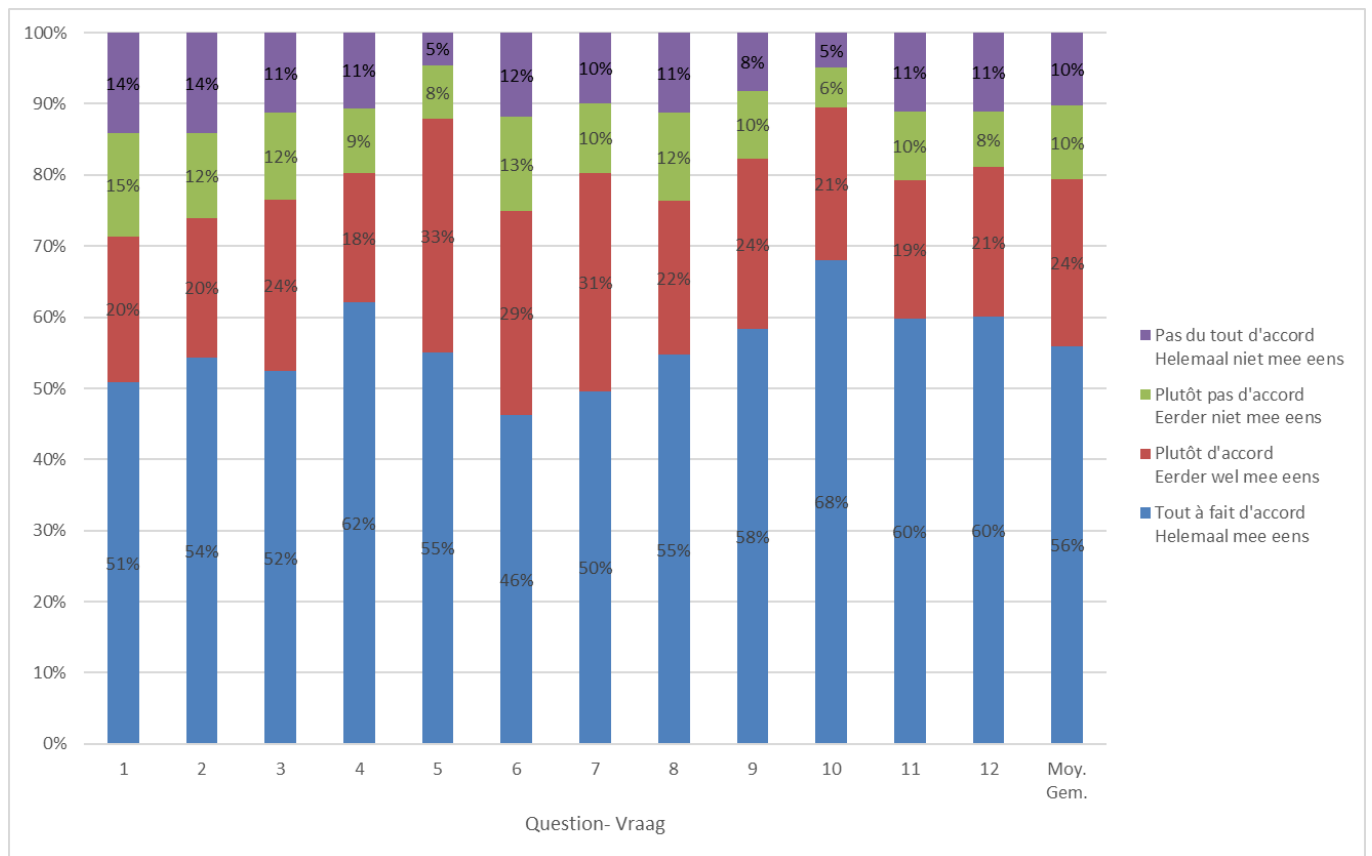
79 % sont d'accord de **moins utiliser leur voiture personnelle** en privilégiant la marche ou en profitant de l'offre multimodale pour se déplacer en ville.

76 % sont favorables avec le fait de **réduire le trafic de transit dans les quartiers d'habitation grâce à un plan de circulation et des aménagements en voirie** (sens unique, etc.).

75 % sont favorables au fait de **combiner plusieurs modes de déplacement pour gagner du temps** sur un trajet aux heures de pointe et **81 %** seraient **prêts à essayer** l'offre de mobilité multimodale si leur employeur leur proposait de la tester gratuitement.

81 % seraient favorable à la mise en place d'une **carte mobilité** permettant l'utilisation de différents services de mobilité, privés et publics, ainsi qu'un paiement en fin de mois qui dépendrait de l'utilisation réelle, selon la meilleure formule tarifaire proposée.

Le graphique ci-dessous montre la satisfaction de l'ensemble des répondants par rapport à chaque question posée dans le formulaire en ligne.



Intitulés des questions:

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, je suis...
2. Des quartiers apaisés, où roulent moins de voitures, et à une vitesse compatible avec la vie locale (30km/h), je suis...
3. Moins de trafic de transit dans les quartiers d'habitation grâce à un plan de circulation et des aménagements en voirie (sens uniques, etc.), je suis...
4. Optimiser l'espace disponible sur les grands axes et mieux le répartir entre les différents modes de déplacement (ex : site propre transport public, piste cyclable, large trottoir, etc.), je suis...
5. Des lignes de transport efficaces qui ne passent pas nécessairement toujours juste à côté de l'endroit où je dois me rendre, mais avec lesquelles je suis assuré.e de me déplacer rapidement et sans perturbation, je suis...
6. Combiner plusieurs modes de déplacement (ex. : voiture ou vélo + train, marche + métro, tram + trottinette, etc.) pour gagner du temps sur un trajet aux heures de pointe, je suis...
7. Combiner sur une carte mobilité l'utilisation des différents services de mobilité publics et privés et payer en fin de mois en fonction de l'utilisation réelle des services selon la meilleure formule tarifaire, je suis...

8. Des trottoirs larges et libres d'obstacles, accessibles à tous et qui permettent de se déplacer sans gêne même avec une poussette, un caddie, une valise, même si leur aménagement implique une réduction de l'espace dévolu à la voiture, je suis...
9. Contribuer à réduire le nombre de camions et de camionnettes en ville en allant chercher mon colis dans un point-relais situé sur mon trajet quotidien, au lieu de me faire livrer à domicile, je suis...
10. Privilégier les commerces et services de proximité, accessibles à pied ou à vélo, plutôt que de couvrir de plus longues distances avec un véhicule motorisé (ex. : chercher à pied mes médicaments à la pharmacie du quartier), je suis...
11. Moins utiliser ma voiture personnelle en privilégiant la marche ou en profitant de l'offre multimodale pour laquelle j'aurai une information intégrée, pour me déplacer en ville, je suis...
12. Si mon employeur me propose de tester gratuitement l'offre de mobilité multimodale, je suis disposé.e à tenter l'expérience...

BRUXELLES

4 SYNTHÈSES DES AVIS ET REMARQUES FORMULÉS

4.1 Avis des communes

Il est difficile d'isoler des demandes spécifiques émises par les instances communales tellement elles sont détaillées et localisées. Toutefois, certaines tendances et points d'attention récurrents, en termes de remarques générales peuvent être mis en évidence :

- La majorité des communes félicitent le Gouvernement et Bruxelles Mobilité en mettant en évidence le travail accompli, le processus participatif, mis en place ainsi que la communication qui l'accompagne ;
- Elles sont globalement positives sur la démarche et les propositions de partenariat entre la Région et les communes pour la mise en œuvre des actions ;
- Elles estiment que le Projet de Plan est ambitieux – même si certaines communes proposent d'être plus ambitieux par rapport aux navetteurs – et elles souscrivent aux objectifs repris dans le Projet de Plan ;
- Toutefois, elles insistent sur les moyens budgétaires et surtout humains que la Région doit mettre à disposition, y compris pour les Communes, afin d'assurer la mise en œuvre du Plan ainsi que par rapport à la multiplication des sollicitations de la Région en matière de mobilité (PCM, CLM, PACS, multiples actions...);
- Elles soulignent l'importance de l'action A2 – *Apaiser les quartiers*, liée à la mise en place de Contrats locaux de mobilité (CLM) ;
- Elles se questionnent sur les outils que sont les PCM et les CLM, notamment par rapport à la mise en œuvre rapide et effective des principes d'apaisement des quartiers (timings, contenus, organisations, concordances avec des projets d'aménagements ponctuels...);
- Elles ont formulé diverses propositions concrètes et précises d'adaptation des cartes et réseaux de la Spécialisation Multimodale des Voiries.

4.2 Les avis des entités et instances consultatives

Les avis des entités consultées ont mis en évidence les éléments suivants :

- Appréciation positive de la démarche, et partage des objectifs et de la vision ;
- Vérification nécessaire de la cohérence avec les documents planologiques et réglementaires existants ;
- Nécessité de mettre en œuvre les conditions de réussite et les actions de gouvernance (focus E) : priorisation des actions, estimations des budgets et ressources humaines nécessaires, etc.
- Adaptations des pilotes et partenaires des actions ;
- Demande de poursuivre la concertation des personnes/entités et y compris des associations PMR, lors de la mise en œuvre des actions.

4.3 Les avis d'associations et groupements de citoyens

Quelques éléments à souligner :

- 67 avis du comité Bad Move Forest/Uccle qui se plaint du réaménagement Kersbeek/ rue Merlo via l'enquête publique.
- 78 avis des membres du Collectif 1030/0 qui sont en faveur du Plan et demandent surtout plus de sécurité routière, de meilleurs aménagements pour cyclistes et une meilleure qualité de l'air.
- L'ARAU et certains citoyens trouvent que le plan n'est pas assez ambitieux et volontariste à l'égard de la circulation automobile, ce qui s'oppose à d'autres citoyens qui craignent que le Plan soit au contraire anti-voiture.

4.4 Les commentaires et remarques des citoyens

Les principales préoccupations qui reviennent dans les commentaires libres (par ordre de fréquence) concernent :

4.4.1 La demande d'amélioration des services de transport public (TP)

- **501 Avis**
- **Régularité, fréquence, continuité, amplitude (nuit), propreté et sécurité des TP**
- **Optimiser les TP (De Lijn/Tec/SNCB) et développer un service multimodal plus efficace / Facilité de combiner / RER-Réseau S**

Une forte demande de développer un service de transports en commun ressort de l'enquête publique.

Beaucoup de citoyens seraient prêts à effectuer un report modal de la voiture vers les TP si ceux-ci se montraient plus efficaces. Une plus grande fréquence aux heures de pointes, en soirée, le week-end, et pendant les congés scolaires.

La saturation actuelle des TP reste un frein pour beaucoup de personnes, ainsi que les nuisances sonores, la saleté et le sentiment d'insécurité trop fréquent en soirée.

Une meilleure cohérence quant aux titres de transports (TEC-STIB-De Lijn-SCNB), un seul titre de transport pour se déplacer dans Bruxelles sont demandés.

Les tarifs restent prohibitifs à l'heure actuelle pour une partie de la population.

Demande également de mieux communiquer sur le réseau ferroviaire intra-bruxellois - réseau S, méconnu des bruxellois, et de le développer comme réelle solution de transport.

Le Sud de Bruxelles demande fortement de développer le réseau TP dans leurs communes ; ceux-ci demandent d'avoir plus d'alternatives pour pouvoir se déplacer en transports public.

Forte demande de développer le RER/Réseau S (fréquences et réseau) !

4.4.2 Des encouragements et avis positifs et partagés sur le projet de Plan

- **351 Avis**

- **Partage de la vision et encouragements à mettre en œuvre le plan**

En majorité ce qui ressort de l'enquête, c'est un encouragement à mettre en œuvre le Plan.

4.4.3 Des demandes de sécurisation des déplacements à vélo

- **260 Avis**

- **Demande de sécuriser les déplacements à vélo (pistes cyclables...) et de développer les infrastructures**

Un des freins au report modal de la voiture vers le vélo est son manque d'infrastructure sécurisée.

Il y a encore aujourd'hui beaucoup trop de personnes qui ont peur de prendre leur vélo et de s'insérer dans le trafic, ainsi qu'un gros sentiment d'insécurité vis-à-vis des voitures. Des marquages au sol n'y feront rien pour une majorité des répondants à l'enquête.

Grande demande également concernant le stationnement vélo et le vol. A l'heure actuelle, s'il n'y pas d'offre de stationnement sécurisé, cela restera un frein à l'utilisation du vélo.

Demande de primes fiscales pour l'utilisation du vélo et d'inciter les entreprises à développer en leur sein du stationnement et des commodités.

4.4.4 Des demandes de sécurisation et de partage de l'espace public pour tous

- **193 Avis**

- **Partage de l'espace public / renforcement de la sécurité (contrôle, infrastructure, partage)**

Demande de plus de contrôle relatif à la sécurité routière.

Un plus grand respect de l'espace public et un réel partage de celui-ci pour tous les modes de transports.

4.4.5 Des demandes axées sur la navette entrante

- **187 Avis**

- **- P+R et/ou taxation navetteurs**

A nuancer : ont été comptabilisées ici une partie des navetteurs demandeurs des P+R, mais aussi une partie des bruxellois qui estiment que les problèmes de mobilité à Bruxelles sont exclusivement dus aux navetteurs, qui demandent de taxer les navetteurs tout en ne voulant pas changer de comportement (surtout le Sud de Bruxelles qui est fortement impacté par le trafic de transit).

4.4.6 Des demandes d'une meilleure qualité des infrastructures en faveur des piétons et PMR

- **177 Avis**

- **Demande d'une meilleure qualité des infrastructures et des arrêts de TP et de gérer l'encombrement des trottoirs**

L'encombrement des trottoirs du au stationnement des trottinettes et vélo en free-floating ressort également fortement dans l'enquête.

Une meilleure qualité de revêtement, ainsi que la gestion des dépôts clandestins qui encombrement également les trottoirs.

Le manque d'accessibilité tant dans les transports en commun qu'en voirie reste un frein pour les PMR. L'usage de la voiture restera leur premier choix si l'infrastructure n'est pas adaptée à leurs déplacements.

4.4.7 Des craintes d'une politique anti-voiture et d'atteinte à la liberté individuelle

- **126 Avis**
- **crainte de chasse à la voiture**

Certains bruxellois craignent qu'il n'y ait une véritable chasse à la voiture, une inquiétude qui est surtout présente auprès des familles avec enfants, des personnes âgées, ainsi que des professions libérales.

A nuancer car certains propos mettent en exergue une interprétation erronée du plan : certains craignent qu'on ne leur interdise totalement la voiture à Bruxelles.

Les actions vise à faire évoluer les principes d'aménagement du territoire pour que la structure du territoire et des activités engendre de facto des déplacements plus courts ou mieux répartis en fonction de l'offre de mobilité. L'idée est donc bien ici d'influencer des changements sociétaux sans impact individuel perceptible.

4.4.8 Un certain nombre de propositions concrètes

- **118 Avis**
- Autres propositions concrètes à lister qui se retrouvent dans les actions du Plan même si elles ne sont pas citées telles quelles (lutter contre le vol de vélo, information de la charge des TP, communication sur l'usage du train intra-RBC, avantage fiscal pour l'achat d'un vélo ou d'un parking à vélo, demande de bornes de recharges publiques/ révision du « Décret-école » - Vélos Cargos Partagés - Pouvoir prendre son vélo dans le train, permis théorique à partir de 12 ans).

4.4.9 Des craintes et plaintes relatives au manque de stationnement

- **111 Avis**
- **Opposition à la suppression de places de stationnement et crainte de perte de temps (recherche de stationnement).**

Craintes des Bruxellois et navetteurs de ne pas trouver de place de stationnement en allant au travail – école – crèche ou en rentrant le soir après une soirée. Perte de temps à la recherche d'une place qui ferait tourner les voitures longtemps avant de trouver une place.

4.4.10 Des plaintes sur le processus et crainte d'orientation des résultats de l'enquête

- **106 Avis**

- L'orientation des questions fermées et le biais de l'enquête

4.4.11 Des craintes de renforcement des inégalités sociales et physiques

- 103 Avis
- Crainte de renforcement des inégalités sociales et physiques

Surtout sur les petits revenus et les personnes âgées qui craignent un renforcement des inégalités avec la mise en œuvre du Plan.

Demande de prise en compte du vieillissement de la population.

4.4.12 Des propos déplacés

- 85 Avis
- Insultes /Racisme/Hors sujet...

Ces avis ne peuvent pas être pris en compte, il s'agit de propos racistes, insultes, ou propos totalement hors sujet.

4.4.13 Des propositions d'agir sur la suppression des avantages fiscaux pour les voitures de sociétés

- 65 Avis
- Supprimer les voitures de sociétés/ cartes essences

S'attaquer aux voitures de sociétés et à leurs avantages fiscaux réduirait le parc automobile belge. Cela permettrait de changer certains comportements de mobilité.

4.4.14 Des craintes relatives à la viabilités des petits indépendants

- 62 Avis
- importance de trouver des solutions pour les petits indépendants

Les petits indépendants et les professions libérales se sentent lésés (médecin, chauffagiste, commerçants...) et craignent qu'à la mise en œuvre du Plan, celui-ci mettra en difficulté leurs capacités de déplacements et de stationnement dans l'exercice de leurs fonctions.

4.4.15 Des demandes explicites d'appliquer le principe STOP

- 63 Avis
- Appliquer le principe STOP

Demande de vraiment appliquer le principe STOP pour la mobilité en général, également dans le cadre de réaménagement et de coordination des chantiers à Bruxelles.

4.4.16 Des demandes spécifiques de développement du métro

- 57 Avis
- Demande de développer le réseau de métro

Demande de développer le réseau du métro car celui-ci reste le moyen de transport collectif le plus efficace. Tout en étant conscient que celui-ci engendrerait un énorme cout sociétal et de gros travaux d'infrastructures.

4.4.17 Des demande d'agir sur la demande de déplacements

- **56 Avis**
- **Confirme l'importance de travailler avec les pôles générateurs de déplacement et les politiques d'aménagement du territoire par rapport aux distances de déplacements (36)**
- **Demande d'inciter le télétravail (20)**

Le télétravail devrait être incité de manière plus récurrente au sein des entreprises, celui-ci désengorgerait le trafic.

4.4.18 Des demandes relatives à la sécurité sur les zones piétonnes

- **56 Avis**
- **Sécurité et propreté en général sur les zones piétonnes**

Un sentiment d'insécurité est ressenti sur les nouveaux aménagements de type piétonniers. Demande de plus de présence de la Police et de plus de propreté, ainsi qu'une meilleure gestion de ces espaces.

4.4.19 Des demandes relatives à l'encadrement des services de trottinettes

- **54 Avis**
- **Réglementation et encadrement des trottinettes**

Demande d'une meilleure gestion et d'encadrement pour les trottinettes : stationnement sauvage de celles-ci, encombrement des trottoirs, vitesse non adaptée sur les trottoirs ou en zone piétonne.

4.4.20 Des réticences à la généralisation du 30km/h

- **46 Avis**
- **Contre la zone 30 km/h/sauf aux abords d'écoles**

46 avis estiment que la mise en zone 30 de Bruxelles n'est pas concevable, cette vitesse engendrerait plus de pollution et ne devrait pas être d'application à toutes heures. Sauf aux abords d'écoles.

4.4.21 Des propositions d'actions pour le co-voiturage

- **46 Avis**
- **Inciter et développer le co-voiturage**

Le co-voiturage reste encore à l'heure actuelle anecdotique, celui-ci devrait être développé par des campagnes de sensibilisation et de communication.

4.4.22 Des demandes de plus de qualité et de verdurisation des espaces publics

- **40 Avis**
- **Plus d'espaces verts/fontaine à eau/toilettes publiques**

Les nouveaux aménagements de places et zones piétonnes ou partagées sont très minérales.

Demande de plus de verdure lors de ces aménagements ainsi que le placement de toilettes publiques et fontaines à eau.

4.4.23 Des craintes de report de trafic dans les quartiers

- **36 Avis**
- **Demande de ne pas réduire la place de la voiture sur les grands axes pour éviter le report dans les quartiers**

Demande de protection des quartiers du trafic de transit (d'autant plus si des interventions sont prévues sur les grands axes).

Craintes de certains riverains d'un report de trafic dans leurs quartiers, suite au nouveau Plan de Mobilité et des applications de type « Waze ».

4.4.24 Autres

Les considérations suivantes ont été formulées dans une moindre mesure :

- Demande de gratuité des transports publics, ceux-ci restent prohibitifs pour certaines personnes à faibles revenus. D'autres estiment que c'est un service public qui devrait être gratuit pour les citoyens (cité 37 fois) ;
- Demande de formation du code de la route pour les cyclistes ainsi que les nouveaux modes de transports, trop d'incivilités sont constatées ces derniers temps (cité 20 fois) / A nuancer : Beaucoup d'automobilistes ont méconnaissance des nouveaux panneaux B22 et B23, et pensent que les cyclistes brûlent les feux rouges en toute impunité, ce qui crée une certaine frustration ;
- Crainte d'un report de stationnement dans les petites rues sur trottoir dû à la suppression de stationnement prévue dans le nouveau Plan (cité 15 fois) ;
- Une meilleure coordination des chantiers est souhaitée par certains riverains afin d'éviter l'ouverture de trottoirs répétée par différents impétrants (cité 16 fois) ;
- Demande de créer des bandes dédiées exclusivement pour les 2 roues motorisées et de plus de stationnements pour les 2 roues motorisées (cité 14 fois) ;
- Remarques sur la technicité du document et l'usage de l'anglais (cité 13 fois) ;
- Demande d'identification des cyclistes tout comme chaque véhicule (cité 9 fois) ;
- Les commerçants se plaignent de ne pas être concertés en amont des décisions de la politique de mobilité. Ils estiment avoir leur mot à dire dans le cadre du nouveau Plan de Mobilité et s'estiment lésés à la lecture du Plan (cité 7 fois) ;
- Demande de programmer plus de « dimanche sans voiture » afin de sensibiliser les citoyens à une autre mobilité/changement de comportement (cité 5 fois).

5 INTÉGRATION ET PRISE EN COMPTE DES AVIS DANS LE PLAN

L'ensemble des remarques proposant des adaptations précises sur les différentes parties du Plan ont été analysées systématiquement afin d'identifier les corrections à apporter au Plan (environ 800 remarques), avec une attention particulière aux corrections des cartes et réseaux (environ 250 remarques spécifiques) et de la partie réglementaire (environ 115 remarques spécifiques).

- L'ensemble de ces considérations n'a pas amené à la nécessité de modifier substantiellement le Projet de Plan. Celui-ci a néanmoins été consolidé et corrigé sur les éléments suivants : Une révision des formulations et légères simplifications du volet réglementaire pour assurer la stabilité juridique du document ;
- Une vérification des cartes de la spécialisation multimodale des voiries sur base de l'ensemble des avis formulés (spécifiquement par les Administrations communales) ;
- Une clarification des objectifs et actions en terme de sécurité routière, conformément à la Déclaration de Politique Générale et aux attentes des citoyens ;
- Une simplification du Plan d'Aménagement des Voiries (P.A.V.) ;
- Une vérification du tableau des indicateurs d'impacts pour assurer leurs cohérences avec le texte ;
- Des propositions, des précisions et reformulations, et la révision de certaines fiches-actions pour une meilleure compréhension du texte et une meilleure prise en compte des aspects liés à la sécurité routière, à l'accessibilité physique et sociale des services et infrastructures pour tous (PMR, personnes âgées...) et l'implication des partenaires (publics, privés y compris les petits indépendants, citoyens, académiques...) dans la définition des projets et la mise en œuvre du Plan.

Certains s'inquiètent également des capacités réelles de mise en œuvre du Plan, ce qui renforce l'importance du pilotage exprimée dans les conditions de réussite et dans l'action F.1- Evaluer la politique régionale de mobilité.

Enfin, les retours formulés confortent la volonté du Plan d'être un document pragmatique qui concilie une vision positive, intégrée, ambitieuse et une programmation opérationnelle et réaliste, découlant d'un processus de participation bien mené.