

Projet de Plan Mobilité – Good Move

AVIS DE LA COMMISSION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT

16 octobre 2019

Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ Commission-goc@perspective.brussels
[ici](#)
www.Commission-goc.brussels
[ici](#)



Secrétariat Commission
Régionale de Développement
Gewestelijke Ontwikkelings-
Commissie Secretariaat

Rue de Namur 59
1000 Bruxelles
Naamsestraat 59
1000 Brussel

T +32 2 435 43 56
F +32 2 435 43 99
@ Commission-goc@perspective.brussels
[ici](#)
www.Commission-goc.brussels
[ici](#)

Vu la demande d'avis sollicitée par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le projet de Plan régional de Mobilité (Good Move) reçue en date du 21 août 2019 ;

Vu l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 juillet 2019, relatif à la Commission régionale de développement ;

La Commission s'est réunie les 26 septembre, 3 et 10 octobre 2019.

Après avoir entendu le représentant du Cabinet du Ministre-Président, Rudi Vervoort;

La Commission émet en date du 16 octobre, l'avis suivant :

Tout d'abord, la Commission tient à souligner la qualité du document soumis à l'enquête publique et l'approche transversale de la mobilité régionale développée dans le plan Good Move.

Son analyse du plan qui lui est soumis pour avis est basé sur la question de savoir comment il rencontre les grands objectifs du PRDD à savoir :

- **UN TERRITOIRE POLYCENTRIQUE ET MULTISCALEIRE /UNE ACCESSIBILITÉ MULTIPOLAIRE**

Bruxelles fait partie d'un réseau de villes national et européen. La ville est en interaction permanente avec son hinterland proche. Son tissu se poursuit au-delà de ses limites administratives. La ville se développe à l'intérieur de limites administratives définies au sein desquelles le principe de ville de proximité est la base de la réflexion pour un développement urbain de qualité. Pour exprimer l'ensemble de ces dynamiques, la Région a défini une structure territoriale polycentrique constituée de pôles d'échelles et de fonctions spécifiques.

La Commission a cherché à savoir comment le projet étudié se situe par rapport aux territoires et échelles définies dans le PRDD : son rapport aux réseaux régional, national et international des villes, ainsi qu'à la métropole (Région et son hinterland), l'organisation de l'accessibilité des différents pôles urbains, la transition vers une multimodalité liée aux multipolarités et l'organisation de la proximité marchable dans un développement durable des quartiers.

- **UN TERRITOIRE PRENANT APPUI SUR DES STRUCTURES PAYSAGERES ET NATURELLES**

Les défis écologiques imposent de revoir le rapport à la morphologie naturelle de la ville. Le PRDD restaure la macrostructure écologique et instaure une meilleure prise en compte des dynamiques naturelles. Les éléments structurants de cette dynamique sont les espaces ouverts (maillage vert) et le réseau hydrologique (maillage bleu). Ces structures forment les grandes structures paysagères de la Région dont les fonctions sont multiples.

L'analyse a porté sur la façon dont le projet rencontre l'objectif de la combinaison de ces structures naturelles et paysagères avec les structures de mobilité (paysages métropolitains selon le relief, les couronnes urbaines, ...) à savoir : comment le projet étudié s'appuie sur cette structure paysagère dans

l'organisation de services écosystémiques et de ses fonctions (fonction de régulation, d'approvisionnement, sociales, culturelles, sportives et d'aménités).

- **UN TERRITOIRE EQUILBRÉ AU NIVEAU SOCIAL/LE DÉVELOPPEMENT D'UN CADRE DE VIE AGRÉABLE, DURABLE ET ATTRACTIF**

Une fracture sociale se territorialise entre des quartiers centraux plus pauvres qui concentrent chômage et pauvreté et une large périphérie plus ou moins nantie. Cette socio-géographie est illustrée par une répartition inégale de la population sur le territoire, où des quartiers densément bâtis côtoient des quartiers aux densités plus basses que la moyenne régionale.

La Commission a cherché à savoir comment le projet s'inscrit dans une vision de solidarité sociale et les modalités qu'il développe pour un droit à la ville (lutte contre la fracture sociale et la pauvreté, lutte contre la ville duale) et comment l'accessibilité participe au renforcement de la ville de proximité en lien avec la densification. A cet égard, le Monitoring des Quartiers est un outil qui permet de rencontrer cette préoccupation.

- **UNE GOUVERNANCE COLLABORATIVE ET DYNAMIQUE**

Le PRDD promeut la mise en place d'une gouvernance collaborative. Les conditions de sa mise en œuvre sont les suivantes :

- Développer les collaborations entre tous les acteurs publics de la ville, à toutes les échelles et à tous les niveaux de pouvoir,
- Mettre en place une planification dynamique et cohérente au travers des divers instruments régionaux,
- Associer le citoyen au développement régional.
- Etablir des partenariats avec les acteurs privés associatifs de la mobilité, du transport et de la logistique. La planification doit être collaborative et dynamique.

L'analyse a porté sur la manière dont le projet a été planifié et communiqué en phases de mobilisation et participe d'une gouvernance collaborative, associant les différents acteurs et les citoyens.

1. L'empreinte spatiale du plan Good Move

Prise en compte de l'organisation polycentrique : concordance entre hiérarchie du réseau et planification spatiale du PRDD

L'organisation polycentrique du territoire est abordée mais son traitement dans le plan n'est pas suffisamment étayé, selon la Commission. Le rôle des réseaux devrait être défini plus clairement au regard de la nouvelle organisation polycentrique du territoire.

Tous les quartiers ne doivent pas être traités de la même manière. La Commission suggère que le plan Good Move mette mieux en avant la question de leur accessibilité (capacité, confort, mise en

connexion). Chaque centralité doit avoir une accessibilité suffisante, voire prioritaire. Le plan doit favoriser cette option.

De même, les nouvelles polarités et la nouvelle figure de l'hypercentre ville (selon la terminologie du PRDD) traversée en son centre par le canal n'apparaît pas clairement à la lecture du document.

La City Vision¹ pourrait être complétée en mentionnant le canal et l'hypercentre ville étendu, les besoins fonctionnels qu'induit la création de pôles prioritaires, amenés pour certains d'entre eux à jouer un rôle spécifique (quartier européen, Heysel, Mediapark, ...), ou encore l'enjeu de la densification de la seconde couronne et d'une dé-densification des quartiers centraux.

La cartographie devrait refléter plus clairement la vision polycentrique. Les pôles prioritaires devraient figurer en fonds de plan. De même, la structure paysagère du canal n'apparaît pas comme une ligne structurante de transports.

Prise en compte de la dimension paysagère

La Commission plaide pour compléter le plan Good Move sur les dimensions paysagère, patrimoniale et esthétique.

Ainsi, trame historique et les grands axes « Léopoldiens », les chaussées historiques, comme le Steenweg, les structures urbaines historiques (quartier Royal, Béguinage, ...) sont à mettre en valeur. Leurs qualités esthétiques originales ont permis d'en faire des axes structurants forts du tissu urbain régional.

La prise en compte de l'esthétique et du paysage devrait également être intégrée dans la conception des 7 nouvelles lignes de tram annoncées. Ces nouvelles lignes de tram peuvent participer au renforcement de la lecture de la ville et ainsi de la qualité urbaine. L'expérience de Tours en France est particulièrement exemplaire : au travers d'une démarche holistique prenant en compte de multiples dimensions, la ville a fait du tram un outil de perception du caractère aimable de la ville, en articulant la dimension sensorielle, renforcée par l'intervention artistique et artisanale. Cette approche renforce le sentiment d'identification et d'appropriation de la ville.

L'approche par le « Design sensoriel »² permet, en effet, de traiter de manière sensible différentes dimensions :

- Cadre de vie et paysage
- Création d'un parcours « magistral » tram-piéton
- Espaces publics cohérents dans leur réaménagement
- Design intérieur du tram en lien avec le design des arrêts
- Implication d'artistes ou d'artisans.

Par ailleurs, la Commission défend l'idée d'intégrer la promenade verte dans le réseau de voiries, de manière à lui donner un statut visible.

Organisation des réseaux

¹ La CityVision est présentée dans Good Move. Elle se compose de 7 dimensions (environnement, social, qualité de vie, santé, performance, sécurité et efficacité) qui recouvrent l'ensemble des enjeux urbains d'une métropole en croissance auxquels une politique de mobilité doit répondre.

² Le Design sensoriel est ici la prise en compte des sens dans la conception pratique des transports publics.

Le PRDD définit des échelles d'accessibilité et une organisation de la mobilité selon celles-ci.

Ring

La Commission est d'avis qu'une collaboration étroite entre régions et particulièrement avec la Région Flamande est indispensable notamment en ce qui concerne le Ring. Le Plan Good Move maintient le statut autoroutier du Ring. Cet axe routier fait office de rocade qui joue un rôle de distribution majeur entre les différentes radiales (IN et OUT). Son rôle est déterminant pour les navetteurs et les Bruxellois. Une réflexion concertée est nécessaire pour faire jouer à cet axe routier son rôle et favoriser le transfert modal à l'entrée de la Région.

Le Plan Good Move devrait être plus précis quant à l'offre de mobilité liée au Ring permettant d'accéder et de quitter Bruxelles : TC, P+R, voiture de location, voiture partagée, ... (voir point P+R page 8).

Réseaux Plus et Confort

La Commission est d'accord avec les trois niveaux :

- Réseau plus (trafic de liaison entrant, sortant et traversant la ville)
- Réseau confort (trafic d'accès entrant, sortant et traversant les quartiers)
- Réseau de quartier (desserte locale uniquement)

Toutefois, elle estime qu'ils doivent mieux prendre en compte la réalité physique des voiries. Ainsi, certaines chaussées comme les chaussées de Wavre et de Charleroi sont reprises dans le réseau confort mais leur capacité physique limitée ne permettra pas tous les aménagements. Il faudra donc donner des priorités selon la capacité en déplacements de la voirie, quel que soit le mode.

La question des continuités des parcours devrait également être abordée, en particulier le passage d'un réseau hiérarchique à un autre. Comment gère-t-on les conflits d'usages de manière à donner la priorité aux transports en commun et aux modes actifs ? Comment s'assure-t-on de la continuité des parcours (vélo, marche) dans les grands axes qui structurent la ville et notamment le réseau des voiries régionales ? Comment prendre en considération la capacité des déplacements quel que soit le mode ?

La Commission défend l'aménagement d'un site propre pour bus sur le Ring, sans attendre son réaménagement.

2. Les rapports des différents modes de transport entre-eux

Prise en compte de l'offre ferroviaire

La Commission est d'avis que l'intégration du train comme réelle alternative d'offre de transport en commun régionale devrait être mieux affirmée encore.

Son articulation actuelle avec les autres modes de déplacement et les transports en commun est insuffisante.

La Commission constate que malgré de nombreuses tentatives de la Région, la collaboration avec la SNCB reste problématique (à l'exception du nouveau calendrier de mise en œuvre du RER).

Cette matière n'est pas la seule pour laquelle la collaboration entre autorités organisatrices et exploitants s'avère indispensable. Aussi devant le risque de nouvel échec, la Commission demande que soit mise à l'étude la proposition suivante, qui s'inspire du modèle allemand U-Bahn – S-Bahn :

- La prise en gestion de « slots » ferroviaires sur les lignes qui le permettent et qui sont indispensables à l'offre de mobilité de certaines parties du territoire bruxellois,
- La location, après mise en concurrence, du matériel ferroviaire adéquat,
- L'exploitation directe par la STIB de ces lignes, les intégrant dans son réseau.

L'accueil des voyageurs doit être amélioré et un travail important sur les services est nécessaire pour assurer l'intermodalité au niveau des haltes ferroviaires (signalétique, bancs, escaliers). L'interface entre les gares et la ville doit être un point d'attention essentiel sur lequel la Région peut avoir du pouvoir. La Commission rappelle l'existence d'une Etude Beliris reprenant une analyse gare par gare.

Coopération entre les différents acteurs des transports publics

La Commission estime que la tarification intégrée devrait être mise en place le plus rapidement possible. Des logiciels doivent proposer des modes de déplacement appropriés à chaque étape, accompagnés d'une estimation du temps de parcours et d'une recommandation de l'heure de départ (voir modèle Amsterdam). Rien ne devrait s'opposer à ce que le logiciel évoqué ci-dessus intègre les renseignements de la SNCB, comme d'autres opérateurs tels De Lijn ou TEC, les acteurs privés (Villos, trotinettes),

Une harmonisation avec les autres régions dans le but de mettre en place des abonnements combinés est nécessaire également. En effet s'il existe déjà des abonnements combinés entre la STIB et certains opérateurs de transports en commun (TEC/DE LIJN), cela ne fonctionne pas encore avec l'ensemble des acteurs de la mobilité publique.

Concernant l'offre du MAAs (Mobility as a service), il semble que l'intégration de différents services présents sur le territoire régional gagnerait en lisibilité et en simplicité si elle était le fait d'une seule application régionale, plutôt que de laisser plusieurs applications en concurrence.

Gestion des conflits entre modes

Sur ce thème, la Commission salue la décision de mise en application des règles de la « zone 30 » sur l'essentiel du territoire et suggère d'aller plus loin dans les solutions qui permettent de gérer ces conflits d'usage de l'espace public.

La Commission relève que des conflits d'usage apparaissent dans certaines parties de la ville et dans le quotidien, entre piétons, cyclistes et autres utilisateurs de modes de déplacement légers (trottinette, etc.).

Dans certaines villes pionnières, des mesures d'apaisement sont étudiées voire mises en place (Amsterdam).

Les actions de sensibilisation doivent être fortement encouragées pour « éduquer » les usagers au partage de l'espace public et entre autres à l'usage des nouveaux espaces de type partagés. Ces espaces peuvent être ressentis comme source d'insécurité pour les usagers les plus faibles. Il ne s'agit plus uniquement d'enjeu de place avec la voiture, les conflits existent également entre modes doux, silencieux.

3. Les besoins différenciés d'accessibilité de la ville multipolaire et développement de la ville de proximité

La structure polycentrique de la Région doit permettre le développement de la ville de proximité de manière à diminuer les besoins de déplacement.

Ainsi, les pôles métropolitains doivent être reliés entre eux et aux pôles centraux de manière efficace par les TC, d'une part. D'autre part, il s'agit de développer une offre en équipements et services qui amène à réduire les besoins de se déplacer.

Concernant ce dernier objectif, la Commission est d'avis que le Plan Good Move devrait mieux développer encore les services à retrouver dans chaque centralité de ce réseau polycentrique. Ainsi, une palette de services devrait s'y retrouver et notamment :

- Un pôle multimodal performant : TC, parking vélo ou autres modes légers, location vélo, auto autonomes, etc.
- Un pôle logistique de proximité (qui peut être individualisé par des casiers) dans lequel déposer des courses ou des effets personnels, faire livrer une commande, etc.
- Un espace partagé de travail et de rencontre – petites salles de réunions et facilités y liées (coworking)
- Des services de proximité (exemple : garderie de proximité et de courte durée, le temps d'une réunion)
- Si possible, une offre commerciale orientée vers les besoins de première nécessité (exemple : les Smart Work Centers d'Amsterdam).

P+R

La Commission partage l'idée qu'il est important de réfléchir à une stratégie P+R à l'échelle métropolitaine, si possible en concertation avec les autres régions et l'état fédéral.

En ce qui concerne les Park and Ride, le plan Good Move propose de les placer en amont de la ville.

Il est en effet crucial que le navetteur utilise les transports en commun le plus tôt possible dans son trajet. Cette stratégie doit en premier lieu être soutenue par un réseau RER performant, mais aussi par d'autres projets de transport public en périphérie comme le BrabantNet³.

Une stratégie à l'échelle métropolitaine permettra à la Région de mieux orienter ses investissements dans les P+R, afin d'éviter leur implantation à Bruxelles quand il y a des alternatives bien connectées au transport public plus en amont de la ville. Les P+R sur la rocade du Ring ne seront dès lors plus seulement considérés comme des portes d'entrées mais aussi comme des portes de sorties. Ils devraient offrir une possibilité aux navetteurs et aux Bruxellois de changer de mode de transport et/ou de direction. Les P+R « bruxellois » doivent permettre à des bruxellois de prendre les TC pour sortir de la ville et emprunter un autre véhicule (un TC transrégional, une voiture de location ou partagée, un vélo ou un taxi, ...). Dans cette idée, les P+R deviennent des points d'échanges importants dédiés à tous les modes et bien desservis par tous les modes (en entrée et en sortie de ville).

³ Développement du réseau de transport public flamand autour de Bruxelles

4. Durabilité, Droit à la ville, convivialité et mobilité

Durabilité - Empreinte carbone

L'objectif est de limiter les déplacements motorisés en voiture.

L'enjeu est de diminuer l'empreinte carbone des déplacements et donc de limiter la consommation en carburant.

A cet égard, la Commission apprécie que le plan Good Move mette l'accent sur :

- La mobilité comme service (MAAS) qui vise le développement d'une offre combinée.
- Le principe de la diminution de l'utilisation de la voiture mais pas des déplacements, en incitant à l'utilisation préférentielle de modes de transport peu énergivore/personne : transport en commun (train, tram, bus, transports collectifs, taxis, covoiturage), vélo, marche à pied.

Droit à la ville

La Commission insiste sur l'importance de développer un système de transports publics (en commun ou à la demande) accessibles à tous et abordables financièrement comme armature principale de toute politique de mobilité.

La multiplication des piétonniers et espaces partagés doit cependant :

- Comprendre des solutions pour les services quotidiens aux personnes dont c'est le lieu de domicile (distribution de repas, soins infirmiers, etc).
- Tenir compte des corps de métier qui ont besoin de se déplacer en voiture et leur prévoir de l'espace nécessaire pour se garer.

Il est important que ce plan permette aussi une inclusion sociale maximale afin de réaliser une transition juste vers un modèle de mobilité plus durable. C'est pourquoi la Commission insiste sur l'attention à porter aux fractures sociales qui pourraient se dessiner dans certains scénarios de développement du plan Good Move :

- Les fractures sociogéographiques, lorsque des offres de mobilités sont réservées à des territoires socio-économiquement favorisés (cf. offre de certaines flottes en libre-service actuelle) : outre le sentiment de discrimination des habitants des quartiers exclus, ceci pourrait aussi renforcer la dualisation de la ville lors des choix d'implantation des nouveaux habitants.
- Les fractures socio-économiques, lorsque certains services sont financièrement inaccessibles, tels les abonnements combinés MTB ou, dans le futur, le MAAS ;
- Les fractures socio-technologiques, lorsque les services font appel exclusivement à certaines technologies (smartphone...) ;
- Les fractures socio-professionnelles entre les travailleurs qui peuvent gérer leurs horaires de manière souple (souvent les personnes déjà économiquement privilégiées) et profiter des heures de tarification faible et les travailleurs qui sont contraints à des horaires fixes, avec des tarifs plus élevés.

La Commission souligne que l'accessibilité des PMR doit être prise en compte dans la conception de l'espace public.

La dimension de genre ne doit pas être oubliée. Cela implique une approche particulière de la mobilité et aussi de la logistique de transports. Elle suggère d'insister sur ces points dans le plan Good Move.

5. *Un bon plan a une temporalité phasée et un budget.*

Budget et moyens

Vu les implications socio-économiques évidentes et importantes du Plan Good Move, la Commission ne peut que souligner l'importance de prévoir les moyens financiers et humains nécessaires pour mettre en œuvre le programme d'actions développé et prend acte de la présence, dans ce plan, de fiches détaillées sur ce point. Elle est néanmoins d'avis que les fiches actions devraient pour certaines être plus précises quant au budget estimé pour chacune des mesures et aux moyens humains exprimés en termes d'Equivalent Temps Plein.

Priorisation des mesures

La mise en œuvre des 50 mesures ne sera sans doute pas possible dans les délais impartis (2020-2030). La Commission suggère une priorisation des mesures.

Moduler la tarification des déplacements

Le principe du pollueur-payeur doit s'appliquer. L'instauration d'un tel système constitue en réalité un tax shift. Il faut se référer à la Déclaration du Gouvernement en ce qui concerne la taxe kilométrique intelligente et ne pas la conditionner à une négociation avec les autres régions. Elle remplacera la taxe de circulation annuelle.

Timing et coordination des chantiers

La Commission demande une coordination efficace des chantiers ayant un impact sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, afin de minimiser les inconvénients liés aux nombreux travaux planifiés.

C'est un enjeu non seulement de mobilité, mais également de bonne gouvernance, d'économie et d'emploi (les commerces tombés en faillite à la suite de travaux prolongés sont une réalité), d'attractivité de Bruxelles (commerce et tourisme), un enjeu environnemental et sociétal (qualité de vie à Bruxelles).

Elle s'interroge sur le respect des délais (horizon 2020-2030) et la manière dont les objectifs du projet de plan vont se concrétiser étant donné la complexité administrative, la planification défectueuse et une réalisation trop lente des chantiers en voirie.

Cette question de coordination devra être prise en compte lors de l'examen du projet d'arrêté sur les dépenses.