



Enquête sur la limitation de vitesse généralisée à 30km/h dans la Région de Bruxelles-Capitale

Rapport

Juin 2021

Enquête de l'ASBL Mauto Défense, [REDACTED]

Éditeur responsable : Lucien Beckers. ASBL Mauto Défense, [REDACTED]
[REDACTED]

1 Fiche technique de l'enquête

- Technique d'enquête : Enquête en ligne du 24 mars 2021 au 16 mai 2021.
- Population : Habitants la Région de Bruxelles Capitale (53,9%) et navetteurs se rendant dans cette région (46,1%). Dans ce total 37,4% viennent du brabant flamand ou du brabant wallon.
- Échantillon : non probabiliste
- Nombre total de répondants : 17862 (dont 17282 ayant répondu au questionnaire en français <96,7%> et 580 au questionnaire en néerlandais <3,3%>)
- Approximation de la marge d'erreur maximale d'un sondage sur 17862 sujets : +/- 0,73 %

C'est-à-dire si une question recueille 50% de réponses A et 50% de réponses B, si on avait interrogé toute la population concernée (et non pas exclusivement l'échantillon des répondants), on aurait obtenu pour la réponse A une valeur comprise entre 49,27% et 50,73% (ce qu'on appelle l'intervalle de confiance) avec une confiance de 95,45% ou inversement 4,55% de risque sur 100 que la valeur sur l'ensemble de la population serait en dehors de cet intervalle de confiance. Si les proportions des réponses sont différentes de 50%/50%, par exemple 25%/75% la marge d'erreur sera réduite et sera de +/- 0,63%.

- Questionnaire : 2 versions, une en français, une en néerlandais.
- Commanditaire de l'enquête : ASBL Mauto Défense, Avenue du Lycée Français 5B, 1180 Uccle.
- Editeur responsable : ASBL Mauto Défense, Avenue du Lycée Français 5B, 1180 Uccle

2 Contenu

1	FICHE TECHNIQUE DE L'ENQUÊTE	2
2	CONTENU	3
3	SYNTHÈSE.....	4
4	OBJECTIF	7
4.1	PLAN GOOD MOVE	7
4.1.1	Rappel du plan et de son contexte.	7
4.1.2	L'enquête publique du plan Good Move.....	9
4.1.3	L'enquête publique, le plan « Good Move » et le 30km/h.....	11
4.2	QUESTIONS POSÉES DANS CETTE ENQUÊTE-CI SUR LE PLAN « GOOD MOVE »	12
4.2.1	Niveau de connaissance du plan « Good Move »	12
4.2.2	Ce plan est-il susceptible d'améliorer la mobilité dans Bruxelles ?	13
4.2.3	Consultation dans le plan « Good Move » des principaux usagers concernés : les automobilistes et motocyclistes.....	14
5	QUI A RÉPONDU À L'ENQUÊTE ?	15
5.1	CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES	15
5.1.1	Commune de résidence	15
5.1.2	Langue.....	16
5.1.3	Âge de la personne	16
5.1.4	Genre de la personne PMR concernée.....	18
5.1.5	Taille des ménages, état civil et situation familiale du répondant.....	18
6	RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.....	21
6.1	MOYENS DE TRANSPORT ET DE DÉPLACEMENT UTILISÉS DANS BRUXELLES	21
6.1.1	Véhicule motorisé.....	21
6.1.2	Type de véhicule motorisé.....	22
6.1.3	Usage de ces véhicules motorisés pour se déplacer dans Bruxelles	23
6.1.4	Autres moyens de déplacements utilisés dans Bruxelles.....	25
6.2	LA LIMITATION DE VITESSE DANS LA RÉGION DE BRUXELLES À 30KM/H.	26
6.2.1	D'accord ou non sur la généralisation du 30km/h dans Bruxelles ?.....	26
6.2.2	Opinions sur les effets et conséquences du 30km/h.....	26
6.2.3	Quid de la crédibilité des arguments de Bruxelles-mobilité concernant le passage au 30km/h. ..	29
6.2.4	Connaissance du nombre de décès par accident dans Bruxelles (décès sur place ou dans les 30 jours) ..	31
6.2.5	Opinion concernant la mise en place du 30km/h pendant la crise sanitaire.....	33
6.2.6	Opinion concernant l'attitude des autorités bruxelloises sur le respect de la vitesse de 30km/h.	34
6.2.7	Opinion sur la signalisation mise en place pour le 30km/h.	35
6.2.8	30km/h et mise en place d'une offre de transports alternatifs à l'auto ou à la moto.....	36
6.3	D'AUTRES SOLUTIONS POUR LA MOBILITÉ DANS BRUXELLES ?	37
6.4	LE POINT DE VUE DES PROFESSIONNELS.....	42
7	RÉFÉRENCES ET SOURCES	44
8	ANNEXES.....	45
8.1	ANNEXE 1 : QUESTIONS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE « GOOD MOVE »	45

3 Synthèse

Objectifs de l'enquête 30km/h. Cette enquête a pour objectif de connaître l'opinion des usagers des voies de circulation dans Bruxelles sur la limitation généralisée de la vitesse à 30km/h.

Le plan « Good Move » de Bruxelles-Mobilité n'évoque jamais explicitement dans son texte¹ cette réduction drastique de la vitesse dans tout Bruxelles. Tout au plus quelques mesures de réduction de la vitesse à 30km/h dans certains quartiers (d'un diamètre compris entre 1 et 2,5km). L'enquête publique « Good Move » n'aborde jamais la réduction généralisée de la vitesse dans tout Bruxelles. **Les bruxellois auraient-ils été roulés dans la farine ?** Certainement.

Nous avons voulu combler cette lacune et connaître l'opinion des usagers sur cette mesure générale.

Cette enquête 30km/h s'est déroulée du 24/3/21 au 16/5/21 et a récolté 17.862 réponses aux questionnaires en français et en néerlandais. Soit plus du double des 8.279 répondants citoyens à l'enquête publique « Good Move ». La marge d'erreur maximale d'un sondage sur 17.862 personnes est de +/- 0,73%. Certaines questions de l'enquête 30km/h concernaient « Good Move ». On constate avec stupéfaction que dans la Région de Bruxelles, ce sont 63,2% des personnes qui n'ont jamais entendu parler du plan « Good Move » et 90,7% dans les deux Brabant. Cela pose question sur la publicité et l'information des citoyens qui ont été réalisées pour ce plan. Et sur la possibilité que les citoyens aient de pouvoir exprimer leur avis. Si ¼ des personnes n'ont jamais entendu parler de « Good move », la consultation publique réalisée ne l'a été que sur une petite partie de la population, forcément non représentative. Le reste de la population, non informé fut donc non motivé à s'exprimer. Et la minorité qui a pu s'exprimer pose aussi question sur la manière dont cette partie minoritaire de la population a été contactée.

Une simple règle de trois va montrer que si seulement 36,8% des habitants de la RBC ont entendu parler du plan « Good Move », les avis favorables à ce plan n'émanent que de 26,9% à 33,1% de la population de la Capitale. Par ce petit jeu « Bruxelles-Mobilité » impose donc à l'ensemble des citoyens un plan qui n'est connu et approuvé que par un quart, voire un tiers d'entre eux. Et 3 bruxellois sur 4 (75,3%) estiment que les automobilistes et motocyclistes ont été insuffisamment consultés par après dans le plan « Good Move » pour la généralisation de la mise en place du 30km/h.

Qui a répondu à l'enquête 30km/h ? Ces 17.862 répondants représentent aussi des familles. C'est donc le résultat pour de plus de 40.000 citoyens qui est consigné. 53,9% sont des habitants de Bruxelles et donc 46,1% sont navetteurs en provenance des deux Brabants et du reste de la Belgique. La distribution des âges des répondants se rapproche de ce que l'on observe pour la Belgique, ce qui confère une certaine représentativité à cet échantillon. Un peu plus de personnes de 40 ans et plus ont répondu à l'enquête (par rapport à la population belge et bruxelloise) car leur situation familiale, professionnelle et physique implique un usage plus important de la voiture. En fonction de la taille des ménages, plus de ménages de deux personnes et plus répondent. Cette sensibilité des familles confirme que les problèmes liés à la restriction des conditions de mobilité en voiture dans Bruxelles, notamment le 30km/h, et les contraintes que cela entraîne pour les familles augmentent considérablement leurs problèmes de mobilité. Le plan « Good Move » est pensé avant tout pour des ménages d'une ou deux personnes, faisant fi des familles, d'ailleurs aucune question sur la mobilité des familles n'y est posée, et aucun critère d'analyse n'y figure. **« Good Move » ne sait rien des besoins en mobilité des familles. Bruxelles-mobilité a donc fait l'impasse sur la mobilité des familles.** Quand on ne vit pas seul, de nombreux trajets se font en couple ou en famille et l'usage de la voiture devient central pour les déplacements, et ces trajets souvent plus nombreux prennent du temps. Réduire la vitesse c'est donc aussi allonger le temps des parcours ce qui dans de nombreux cas pose des problèmes lorsqu'il faut combiner plusieurs déplacements.

Quels sont les résultats de l'enquête 30km/h ? 96,4% possèdent un véhicule motorisé, principalement une voiture (73,8%). 78,1% des habitants de Bruxelles utilisent généralement cette voiture pour leurs déplacements dans Bruxelles. Seulement 1,4% n'utilisent jamais ce véhicule dans Bruxelles. 2 automobilistes Bruxellois sur 3 (65%) estiment indispensable leur voiture pour se déplacer dans Bruxelles, ce qui s'explique surtout par le nombre de personnes de la famille. Pour 58,1 % des détenteurs d'un véhicule motorisé, l'usage principal est celui de faire les courses. Cela se comprend car cela représente souvent à la fois le fait de se rendre vers des centres commerciaux qui peuvent être éloignés et les sacs et paquets qu'il faut transporter. Les courses se font aussi

¹ Good Move (2019). Plan Régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel. Bruxelles-Mobilité. 292p.

souvent en famille ou en couple. Le véhicule motorisé est utilisé dans 52,8% des cas pour se rendre en famille, chez des amis, chez des prestataires de soin. Ces voyages se font souvent en couple ou en famille.

Se rendre au travail est un déplacement qui se fait souvent seul et donc peut se faire par d'autres moyens que le véhicule motorisé. Selon les circonstances, d'autres moyens de déplacement que la voiture sont utilisés dans Bruxelles. Principalement le vélo, les trams, métro et autobus, le train.

Que penser de la généralisation 30km/h ? 67,8% des Bruxellois, soit plus de 2 sur 3, ne sont pas d'accord avec la généralisation du 30km/h. Pour 75,2% des bruxellois il est difficile de respecter le 30km/h. 66,9% estiment par retour d'expérience que cette vitesse implique un régime de moteur plus élevé, donc une augmentation de la consommation de carburant (65,8%) et la pollution associée (68,9%). Cette vitesse limite augmente les embouteillages (63,3%), oblige à quitter la route des yeux (60,3%) et augmente les conflits entre usagers (60,5%). Cette vitesse ne réduit pas les accidents (57,9%), ne réduit pas le bruit (56%) et nuit au commerce de Bruxelles (55%). 72,3% des bruxellois pensent qu'avoir mis en place la généralisation du 30km/h pendant la crise sanitaire est une très mauvaise initiative. Et la répression si on dépasse le 30km/h ? 74,7% des bruxellois estiment que les autorités sont trop répressives. C'est aussi l'opinion (67,4%) de tous les usagers, qu'ils soient bruxellois ou non. Au travers de cette opinion, s'exprime le fait que les autorités n'ont pas choisi de manifester une attitude pédagogique et éducative, mais une attitude d'emblée punitive. Ce n'est pas une caractéristique fondamentale de la culture des bruxellois.

Une très forte majorité (73,2%) des usagers des routes bruxelloises estime que la signalisation mise en place pour le 30km/h est inadaptée : 19,3% l'estiment pas du tout adaptée, 39,2% mal adaptée et 14,7% dangereuse. Pour les Bruxellois, ce sont 78,2% qui estiment la signalisation inadaptée. Ces chiffres renforcent de nombreux retours d'expérience des usagers, relatés par la presse ou par les réseaux sociaux et illustrent certainement le manque de préparation et l'amateurisme lors de la mise en place de la mesure sur le plan de l'information aux usagers dans les voies routières concernées. On ne peut que sourire en rappelant ici l'objectif du plan « Good Move » en ce qui concerne l'information et la signalisation sur cette limitation de vitesse : « *Il s'agit de développer de grandes zones apaisées d'un diamètre de 1 à 2,5km. La circulation automobile y est possible pour des accès locaux, le trafic de transit y est par contre fortement découragé et les vitesses systématiquement réduites au travers de l'instauration d'une limitation à 30km/h ; lisible et compréhensible par les usagers et renforcée par des aménagements concrets (effets de porte, rétrécissements locaux, signalisation, etc.)* » (Page 114 du plan Good Move) Signalisation lisible et compréhensible : tient donc !

La mise en place de la limitation généralisée au 30km/h ne s'est pas accompagnée, pour 75,1% des répondants, c'est-à-dire 3 sur 4, d'une offre de transports alternatifs à l'auto ou à la moto. 81,4% des bruxellois estiment totalement insuffisante et défailante l'offre de transport alternatif au 30km/h. Tout comme pour la signalisation, c'est sans doute aussi dans ce cas, la conséquence d'un amateurisme et d'une imprévoyance dans la mise en œuvre d'une politique de réduction de la mobilité dans Bruxelles.

La réduction des décès grâce au 30km/h. Bruxelles-mobilité a mis en exergue l'argument d'une réduction des décès par accident grâce au 30km/h. Or dans l'enquête 30km/h en posant la question s'ils connaissent le nombre de décès (sur place et dans les 30 jours en 2020) il est troublant de constater la sur-évaluation par le grand public du nombre réel de ces décès, plus de la moitié du public pensant qu'ils sont beaucoup plus nombreux qu'en réalité. En 2020 il y eut 14 tués sur place ou dans les 30 jours de l'accident, dont 5 imputables à la vitesse. Plus de 50 % des répondants pensent qu'il y en a eu beaucoup plus. Au vu de ces résultats on comprend combien il est facile pour Bruxelles-Mobilité de jouer sur la sensiblerie et la compassion du grand public avec un argument émotionnel de réduction des décès par une réduction de la vitesse, alors que le public est ignorant des réalités sous-jacentes. Cela a une très nette incidence sur leurs opinions. 81% de ceux qui pensent que le 30km/h va réduire les accidents, sont aussi ceux qui pensent qu'il y a eu un beaucoup plus grand nombre de tués en 2020. Cela dit tout.

Quelle crédibilité est-elle accordée aux arguments de « Bruxelles-Mobilité » justifiant la mise en place généralisée du 30km/h ? D'une manière générale la plupart des arguments avancés par Bruxelles-Mobilité pour justifier la généralisation du 30km/h dans la Région de Bruxelles ne sont pas jugés crédibles, que ce soit du côté des habitants de Bruxelles et du reste de la Belgique. 3 bruxellois sur 4 estiment que la diminution des conflits entre usagers de la route ne sera pas réglée par une réduction de la vitesse de circulation. Ne sont pas plus crédibles : « une diminution de la pollution (69%) , une plus grande fluidité du trafic (69,6%), un apaisement de la circulation routière (67,3%), un meilleur partage de la route entre usagers (66,9%), une diminution de l'usage de la voiture dans Bruxelles (65%).

D'autres solutions en remplacement du 30km/h ? L'enquête montre qu'il apparaît clairement que les habitants de Bruxelles estiment qu'il faut mettre fin au 30km/h généralisé, qui serait une mesure inadéquate et grossière, au profit de solutions intelligentes et adaptées localement (79,2%) aux risques et problèmes qui s'y posent

(72,2%) : dispositifs de limitation intelligents aux abords des zones à risques, limitation à 30km/h dans certaines zones sensibles, aménagements des points noirs d'accidentalité (68,5%).

Et les professionnels dans tout ça ? La situation des professionnels exigeant l'usage d'un véhicule motorisé pour travailler dans Bruxelles semble calamiteuse suite au passage aux 30km/h. 7 sur 10 déclarent que le 30Km/h représente une perte de temps, alors que l'on sait que pour nombreux d'entre eux leurs revenus et donc leur survie est liée au temps consacré au travail. Cela se marque par une augmentation du temps de travail (42,3%) pour une même prestation. Cette forme de perte de temps, qui pourrait être consacrée à autre chose, handicape d'autres activités, qu'elles soient professionnelles ou personnelles. Cela représente aussi une forme de dégradation de la qualité de vie pour ces professionnels. Pour plus d'un quart (27,4%) , le 30km/h généralisé correspond à une perte de revenus et/ou de clients, ce qui une proportion très conséquente. Au vu de ces résultats, la question est posée de savoir comment et en quoi les professionnels et travailleurs concernés ont été consultés et associés à cette mesure de la réduction de la vitesse de circulation dans Bruxelles.

4 Objectif

Cette enquête a pour objectif de connaître l'opinion des usagers des voiries de Bruxelles sur la limitation généralisée de la vitesse de circulation à 30km/h dans Bruxelles.

En effet, le plan « Good Move » de Bruxelles-Mobilité n'évoque jamais dans son texte² cette solution pour réduire drastiquement la vitesse dans tout Bruxelles.

Tout au plus quelques mesures de réduction de la vitesse à 30km/h dans certains quartiers (d'un diamètre compris entre 1 et 2,5km).

C'est donc une mesure qui n'est pas prévue explicitement par le plan « Good Move » et qui a été imposée aux usagers des voiries bruxelloises. Ils n'ont pas pu donner leur avis sur cette mesure générale de réduction de la vitesse de circulation à 30km/h dans l'enquête publique précédant la mise en plan du plan « Good Move », néanmoins appliquée tout en leur faisant croire que c'était une mesure qui avait été prévue.

Nous avons voulu combler cette lacune et connaître l'opinion des usagers sur cette mesure générale.

Les bruxellois auraient-ils été roulés dans la farine ? Certainement.

4.1 Plan Good Move

Et il est nécessaire à ce stade pour positionner cette enquête et avant d'analyser les réponses au questionnaire de l'enquête 30km/h, de rappeler quelques éléments concernant le plan « Good Move » et l'enquête publique préalable à l'adoption de ce plan.

4.1.1 Rappel du plan et de son contexte.

Bruxelles-mobilité a élaboré récemment un plan destiné à gérer à long terme la mobilité à Bruxelles, dénommé « *Good Move* »³.

Ce plan succède aux plans régionaux de mobilité *Iris I (1998) et Iris II (2010)*, qui n'auraient pas produit le changement espéré.

Lequel ? Les critères du changement espéré n'ont jamais été formellement explicités.

Tout comme les changements espérés dans le plan *Good Move* ne sont pas clairement associés à des critères précis d'évaluation à long terme : « *Le plan opte résolument pour **une ville agréable et sûre, constituée de quartiers apaisés, reliés par des axes structurants intermodaux, et centrée sur des transports en commun efficaces et une circulation plus***

² Good Move (2019). Plan Régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel. Bruxelles-Mobilité. 292p.

³ Plan Good Move : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

fluide. Les mesures du plan visent à assurer à chaque usager des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, lui permettant de choisir le mode de déplacement le plus approprié à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un moment donné »⁴.

L'analyse réaliste du projet de plan par l'ASBL « Inter-Environnement Bruxelles »⁵ (IEB,2019) les conduit à émettre un avis particulièrement critique sur ce plan :

« la vocation à la « transversalité » complique selon nous une compréhension approfondie des enjeux liés à la mobilité bruxelloise. À ce titre, nous estimons que le plan Iris II, au-delà de ses effets d'annonce et réalisations effectives, était d'une lisibilité bien supérieure au nouveau projet de plan <Good Move>».

En examinant les buts d'Inter-Environnement dans ses statuts et réalisations on s'aperçoit immédiatement que cette association reconnue et subsidiée par la Région de Bruxelles depuis de très nombreuses années, est en concurrence avec les lignes de conduite, les méthodes, styles et attitudes à l'égard de certaines classes d'usagers des voiries que s'est attribué récemment Bruxelles-mobilité. Inter-Environnement dispose d'une longue expérience de ce qu'il faut faire ou non à Bruxelles et comment le faire. Ce qui gêne. Il n'est alors pas étonnant que récemment le Ministre Pascal Smet ait pris des mesures pour étrangler financièrement cette ASBL⁶.

Un plan « Good Move » plus vague que cela, laissant la porte ouverte à tous les excès, on ne fait pas mieux...On retient néanmoins (avec une certaine ironie) que le plan vise à assurer à chaque usager : (bis) «<...> des solutions de mobilité adaptées, facilitées et intégrées, **lui permettant de choisir le mode de déplacement le plus approprié** à chacun de ses déplacements, en fonction de sa destination et de ses besoins à un moment donné ».

La question est surtout cruciale pour les personnes à mobilité réduite et plus généralement pour l'ensemble des citoyens de la Capitale, compte tenu de leurs impératifs, leurs besoins, leurs moyens de transport et surtout leurs moyens financiers. .

Pourront-elles vraiment choisir et adopter les moyens de déplacement les plus appropriés à leurs impératifs de mobilité , comme le prétend Good Move ?

Le citoyen pourra-t-il aussi choisir grâce à *Good Move* ce qui lui convient le mieux comme moyen de déplacement ? Curieux de voir ! C'est aussi la question !

⁴ Ibid.

⁵ Inter-Environnement Bruxelles est une association fédérant des habitants de la région bruxelloise actifs sur des questions urbaines, écologiques et sociales. IEB se compose principalement de groupes d'habitants constitués sous forme de comités de quartier, d'associations et de collectifs qui pensent et agissent selon les objectifs et principes définis ci-dessous. IEB s'ouvre également à l'émergence de dynamiques naissantes ou plus éphémères ainsi qu'à des individus actifs dans des luttes locales, développant une expertise située, pour autant que les uns et les autres s'inscrivent dans une dynamique collective

⁶ <https://lacapitale.sudinfo.be/790631/article/2021-05-27/pascal-smet-etrangle-financierement-inter-environnement-bruxelles?fbclid=IwAR3-QeYUC3OQtfdMh5FL9yT81cyQg0GAs84p1qxkUEb8hRWW7QMSrVmV13k>

4.1.2 L'enquête publique du plan Good Move

Le plan *Good Move* a été soumis à une enquête publique, comme le prévoit la loi. Cette enquête publique s'est déroulée du 17/06/2019 au 17/10/2019⁷.

La partie de l'enquête publique destinée au grand public a recueilli les réponses à 8473 questionnaires, majoritairement complétés par des citoyens. .

Le questionnaire comportait 12 questions (dont le libellé complet est repris en annexe 1) , toutes adoptant le même mode de réponse selon une échelle de type Likert : je suis..... <1> pas du tout d'accord ; <2>plutôt pas d'accord ; <3> plutôt d'accord ; <4>tout-à-fait d'accord. Il n'y avait pas de possibilité de réponse « sans avis ».

Dans ces 8473 questionnaires, 194 (2,3%) ont été complétés par des « entités » ou personnes morales.

Une curiosité apparaît d'emblée dans les résultats.

On constate que très peu de critères socio-démographiques ont été récoltés (âge, langue, lieu de résidence, sexe (partiellement). Comment bien savoir qui a répondu à l'enquête ou ce que certains segments de la population pensent vraiment du plan ? Comme par exemple que pensent les PMR de ce plan ? Que pensent les familles et ménages de plus de deux personnes de ce plan ? Que pensent les professionnels amenés à se déplacer dans Bruxelles de ce plan ?Impossible !

Et tout aussi curieusement dans la distribution des âges, les personnes morales ont été comptabilisées. Comment peut-on déterminer l'âge d'une personne morale et le mettre sur le même pied que celui d'un citoyen ? Mystère !

Les 12 questions de l'enquête *Good Move* reprises dans l'annexe 1 sont perturbantes.

Chacune comporte généralement deux ou plusieurs propositions, contradictoires ou de désirabilité opposées.

Une des propositions de la question est souvent à connotation positive, attirante, personnellement ou socialement désirable, et ne pas y adhérer pourrait être considéré comme un manque de solidarité sociale, de l'égoïsme, tandis que l'autre proposition, appartenant à un registre opposé, pourrait être indésirable ou entraîner des conséquences contraignantes dans la vie quotidienne du répondant.

Alors, sur quoi porte l'accord si on le marque ? Socialement on hésite à être en désaccord à la proposition attirante si on n'est pas d'accord avec la proposition indésirable, mais marquer son désaccord à toute la question serait rejeter la proposition désirable et donner une mauvaise image de soi.

⁷ Monneaux, A. (2020) Rapport de synthèse des réactions de l'enquête publique relative au projet de plan régional de mobilité (good move). Bruxelles-Mobilité. 24p.

Ces questions mettent chacune en porte-à-faux la personne qui répond.

Ce sont typiquement des questions jouant sur l'exploitation de biais cognitifs et conflits de valeur (Gremy, 1986). Pour avoir bonne conscience et montrer une bonne image de soi la balance jouerait en faveur d'une norme sociale à respecter, même si au fond de soi on n'adhère pas à une des deux propositions. On voit bien que le commanditaire du questionnaire a manœuvré et joué sur la composante psychologique attirante dans ce conflit de désirabilité, misant sur le fait que les normes sociales et la partie attirante de la question pèseront plus que la partie négative, qui pourra même être négligée, sous-appréciée, gommée ou mal comprise lors de l'appréciation.

Relevons aussi le choix des mots tels « calme », « sécurisé », « apaisé », etc. particulièrement subjectifs, appartenant au registre émotionnel qui, si certains avaient été remplacés par des synonymes plus neutres, n'auraient peut-être pas eu la même attirance.

Enfin l'ordre des propositions dans la question est très significatif de la manœuvre cherchant à obtenir un accord. En inversant l'ordre des propositions dans la question, donc en plaçant au début de l'intitulé, les aspects indésirables, on n'aurait pas obtenu les mêmes résultats.

Cette pratique est bien connue en sociologie et a bien été étudiée expérimentalement. Donc s'en servir relève surtout de la manipulation dans une enquête (Régnier, 1974 ; Garrigou, 2006)

Une illustration parfaite et parlante de cette manœuvre se retrouve dans la question 12.

Question 12 : Des trottoirs larges et libres 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

Qui ne voudrait pas des trottoirs larges, etc. ? Surtout, même si on est jeune et agile, il faut penser à ceux (= désirabilité sociale) qui ont des difficultés (cités en partie dans la question <poussette, caddie, valise> mais en oubliant dans cette liste les PMR et surtout les personnes handicapées).

Tout le monde veut des trottoirs confortables. On joue donc sur l'émotionnel. Et être en désaccord avec cette partie de la proposition serait faire preuve d'incivilité, même si on est peu concerné personnellement.

Du côté obscur il y a la « réduction de l'espace dévolu à la voiture »..... Cette seconde proposition qui semble anodine est volontairement imprécise. `

Que pourrait-elle signifier dans l'esprit du répondant ? Il pourrait penser que cela signifie grignoter quelques dizaines de centimètres sur la voie carrossable ? Mais dans l'esprit de l'administration c'est supprimer les emplacements de parking le long des rues, mettre les rues à sens unique en supprimant une des deux voies carrossables, etc.

Mais on n'en sait rien, ce n'est pas dit explicitement dans la question, seule cette autorité interprétera cette « réduction de l'espace dévolu à la voiture » à sa guise, comme d'ailleurs elle en avait déjà l'intention avant l'enquête publique, en fonction peut-être d'une idéologie opportuniste et prédéterminée. Pourquoi n'a-t-elle pas montré son jeu dans cette enquête ?

Donc être d'accord avec la question c'est être d'accord avec des conséquences qu'on ne peut pas apprécier à leur juste mesure dans l'enquête et qui iront bien au-delà de ce qu'on aurait pu imaginer en considérant que le libellé est anodin et en y marquant son accord.

On aurait été intéressé par les réponses à la même question formulée de la sorte :

Supprimer des places de stationnement, mettre les rues à sens unique en supprimant une voie de circulation pour élargir les trottoirs, je suis....

4.1.3 L'enquête publique, le plan « Good Move » et le 30km/h.

Le plan « Good Move » évoque rapidement (page 114) la possibilité d'une réduction de la vitesse à 30km/h dans des quartiers « apaisés » d'un diamètre de 1 à 2,5km :

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

Et plusieurs fois dans le plan, Bruxelles-mobilité évoque une réduction « locale » de la vitesse (page 115 par exemple)

Nulle part il n'est question explicitement d'une limitation généralisée à 30km/h dans tout Bruxelles.

Les bruxellois auraient-ils été roulés dans la farine ?

La question 2 de l'enquête publique évoque vaguement le 30km/h :

Des quartiers apaisés, où roulent moins de voiture , et à une vitesse compatible avec la vie locale (30km/h) je suis

L'enquête publique « Good Move » est trompeuse puisqu'elle ne pose pas explicitement la question d'une généralisation du 30km/h à toute la Région, mais évoque (en stoemelings comme on dit à Bruxelles) une possible limitation à 30km/h dans certains quartiers de Bruxelles. Quartiers de diamètre réduit qui sont décrits dans le plan « Good Move » comme expliqué ci-dessus.

Quand on examine les résultats des réponses à cette question dans l'enquête publique « Good Move », même sur un échantillon biaisé, 54% des répondants sont tout-à-fait d'accord et 20% plutôt d'accord. Et il n'est pas possible de ne pas avoir d'avis.

Oui mais d'accord avec quoi ? Un 30Km/h généralisé dans tout Bruxelles ou un 30km/h dans certains quartiers. C'est sur cette deuxième proposition que l'accord (à 74%) a été marqué, mais jamais sur la première.

Pour être honnête Bruxelles-mobilité aurait du poser la question suivante :

Instaurer une limitation généralisée à 30km/h dans toute la Région de Bruxelles, je suis....

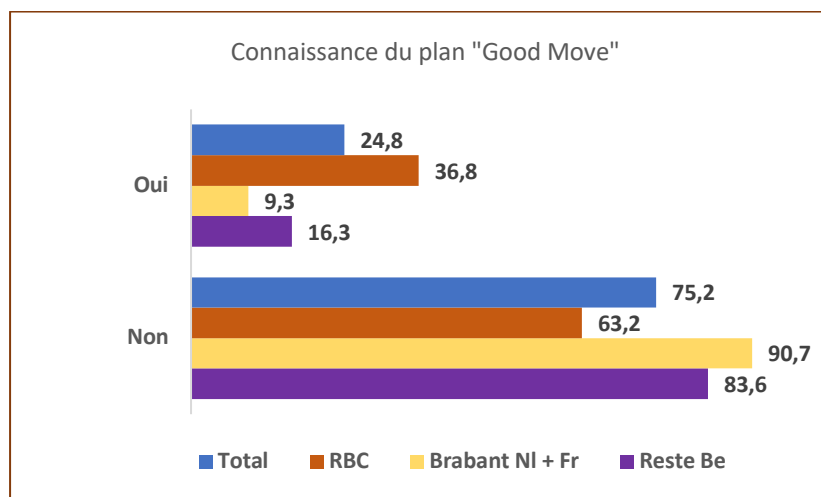
On aurait vu le résultat.....et l'enquête que nous effectuons aujourd'hui montre clairement que la réponse à cette question est **pour 2/3 des bruxellois : pas d'accord.**

4.2 Questions posées dans cette enquête-ci sur le plan « Good Move »

4.2.1 Niveau de connaissance du plan « Good Move »

Dans cette enquête-ci nous avons voulu examiner la connaissance qu'avaient les citoyens du plan *Good Move* et de l'existence d'une enquête publique auprès d'eux leur demandant un accord ou non sur ce plan. Les résultats sont effarants.

Question : Connaissez-vous le plan "Good Move"



Plus de ¾ des répondants ne connaissent pas le plan « *Good Move* », n'en ont jamais entendu parler. Dans la Région de Bruxelles, ce sont 63,2% des personnes qui n'ont jamais entendu parler du plan « *Good Move* » et 90,7% dans le Brabant (NI + Fr).

Ces chiffres sont interpellant surtout pour Bruxelles.

Cela pose une sérieuse question sur la publicité et le niveau d'information des citoyens qui ont été réalisés concernant ce plan. Et donc surtout sur la possibilité qu'ils avaient de pouvoir

exprimer leur avis. Si $\frac{3}{4}$ des personnes n'en ont jamais entendu parler, la consultation publique réalisée ne l'a été que sur une petite partie de la population, forcément non représentative car non informée et donc non motivée à s'exprimer. Et la minorité qui a pu s'exprimer pose aussi question sur la manière dont cette partie minoritaire de la population a été contactée.

Comme expliqué ci-dessus 8473 réponses ont été collectées lors de l'enquête publique « Good Move », dont 8279 émanant de personnes de la Région (89%) et d'ailleurs (11%).

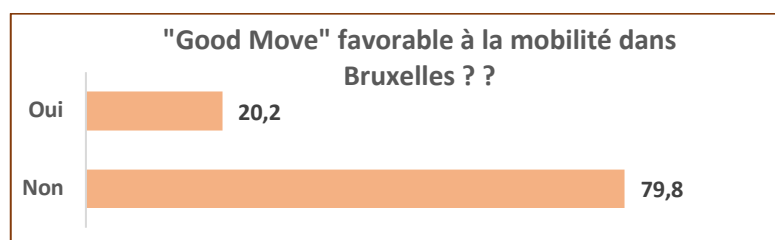
D'une manière générale cela représente moins de 0,7% des habitants de la Région.

On découvre dans le rapport sur l'enquête publique du plan « Good Move » qu'outre le fait que 89% des répondants sont Bruxellois, le rapport sur l'enquête publique déclare d'ailleurs : *« A noter que pour chaque question posée, la moyenne régionale varie entre 73% et 90% d'avis favorables (tout-à-fait favorable et plutôt favorable) indiquant que les visions et projets proposés dans le plan sont très bien acceptés 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%)⁸ »* .

Une simple règle de trois va montrer que si seulement 36,8% des habitants de la RBC ont entendu parler du plan « Good Move », les avis favorables à ce plan n'émanent que de 26,9% à 33,1% de la population de la Capitale. Par ce petit jeu « Bruxelles-Mobilité » impose donc à l'ensemble des citoyens un plan qui n'est connu et approuvé que par un quart, voire un tiers d'entre eux.

4.2.2 Ce plan est-il susceptible d'améliorer la mobilité dans Bruxelles ?

Question : Si vous connaissez le plan "Good Move », vous trouvez que ce plan, pour l'amélioration de la mobilité à Bruxelles est favorable ?



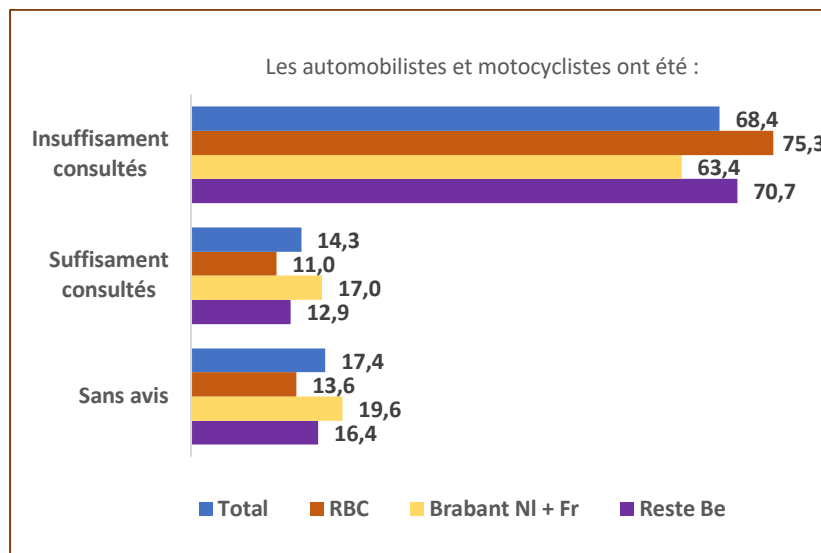
8 habitants sur 10 estiment que le plan « Good Move » n'est pas favorable à la mobilité dans Bruxelles. Cela signifie très clairement que ce plan est rejeté par une grande majorité des citoyens.

Et démontre aussi que les conditions de l'enquête publique ont été déloyales et biaisées.

⁸ Monneaux, A. (2020) Rapport de synthèse des réactions de l'enquête publique relative au projet de plan régional de mobilité (good move). Bruxelles-Mobilité. Page 10.

4.2.3 Consultation dans le plan « Good Move » des principaux usagers concernés : les automobilistes et motocyclistes.

Question : Concernant la concertation sur la mise en place de la zone 30km/h, estimez vous que les automobilistes et motocyclistes ont été :



Près de 7 usagers belges sur 10 des voies routières de Bruxelles estiment que les automobilistes et motocyclistes ont été insuffisamment consultés dans le plan « Good Move » pour la généralisation de la mise en place du 30km/h.

Et ce sont 3 bruxellois sur 4 (75,3%) qui le pensent.

Ces résultats rejoignent de nombreuses autres critiques formulées à l'égard de la manière dont le plan « Good Move » a été construit et mis en application. Ils sont également à mettre en parallèle avec le niveau de connaissance de l'existence de ce plan et donc de la manière (déficiente) dont les autorités ont cherché à informer l'ensemble de la population bruxelloise (voir plus haut).

5 Qui a répondu à l'enquête ?

Dans le cas de l'échantillon de l'enquête et de la nature de l'échantillonnage une façon classique de mesurer la qualité des données consiste à comparer certains des résultats de l'enquête à l'information dont on dispose au sujet de la population. Cette méthode se heurte néanmoins à quelques difficultés, notamment celle d'avoir des données fiables sur la population cible.

C'est pourquoi les comparaisons se feront selon différentes sources, notamment en comparaison avec les statistiques connues sur la population bruxelloise⁹.

5.1 Caractéristiques socio-démographiques

Au total, 17.862 personnes ou familles ont répondu à l'enquête. Rappelons que pour l'enquête publique « Good Move » ce chiffre était 8.279 (en excluant donc les 194 « personnes morales »). C'est donc plus du double de personnes qui a formulé un avis sur la question de la limitation de la vitesse à 30km/h dans Bruxelles.

Le plan Good Move est particulièrement évasif sur les questions de réduction de vitesse, quelques principes sont évoqués tels : « <...> Axer cette diminution, ainsi que celle des vitesses en priorité aux abords de bâtiments sensibles et dans les zones habitées¹⁰ (P.41) ».

La seule mention d'une réduction de la vitesse à 30km/h dans le plan est faite (pp.114-115) dans la cadre des mesures « GOOD NEIGHBOURHOOD » du plan « Good Move » et visent des zones d'un diamètre de 1 à 2,5km. On est loin d'une généralisation à toute la Région. Et quelques voiries locales du réseau « vélo-confort » (p.82).

Le questionnaire de l'enquête publique « Good Move », ne spécifie jamais une réduction généralisée de la vitesse à 30km/h dans Bruxelles, seule la question 2 évoque la possibilité d'une limitation à 30km/h dans certains quartiers. Les répondants à l'enquête publique « Good Move » auraient-ils été roulés dans la farine (sans jeu de mot) ?

5.1.1 Commune de résidence

Il est demandé au répondant sa commune de résidence.

53,9% habitent dans la Région de Bruxelles-Capitale.

32,4%viennent des deux brabants.

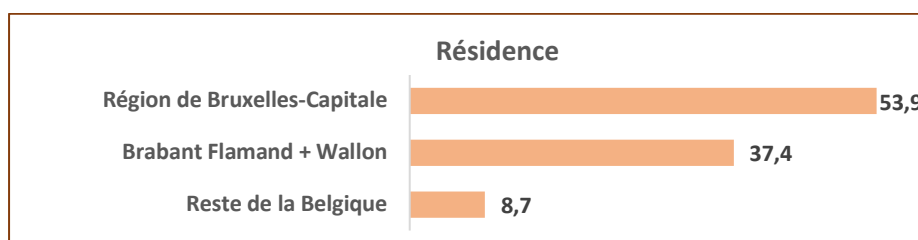
Le « Reste de la Belgique » représente des navetteurs venant de plus loin (Mons, Namur, Gand, Anvers, etc.).

Si 46,1% des répondants à l'enquête sont résidents hors de la Région, mais y travaillent ou doivent s'y rendre pour différentes raisons, ce chiffre d'adhésion à cette enquête montre l'importance que revêt pour eux les questions concernant la circulation dans Bruxelles, principalement automobile.

⁹ Comme les statistiques publiées par : IBSA – Brussels (2020) Population des ménages.

¹⁰ Qu'est ce qu'une zone non-habité à Bruxelles ? Le bois de la Cambre ?

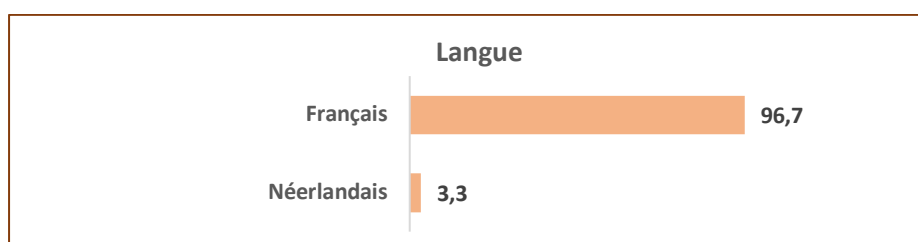
Les 53,9% de répondants bruxellois représentent néanmoins 9.631 personnes ou familles, chiffre à mettre en balance avec les 7.368 bruxellois ayant répondu à l'enquête publique « Good Move ».



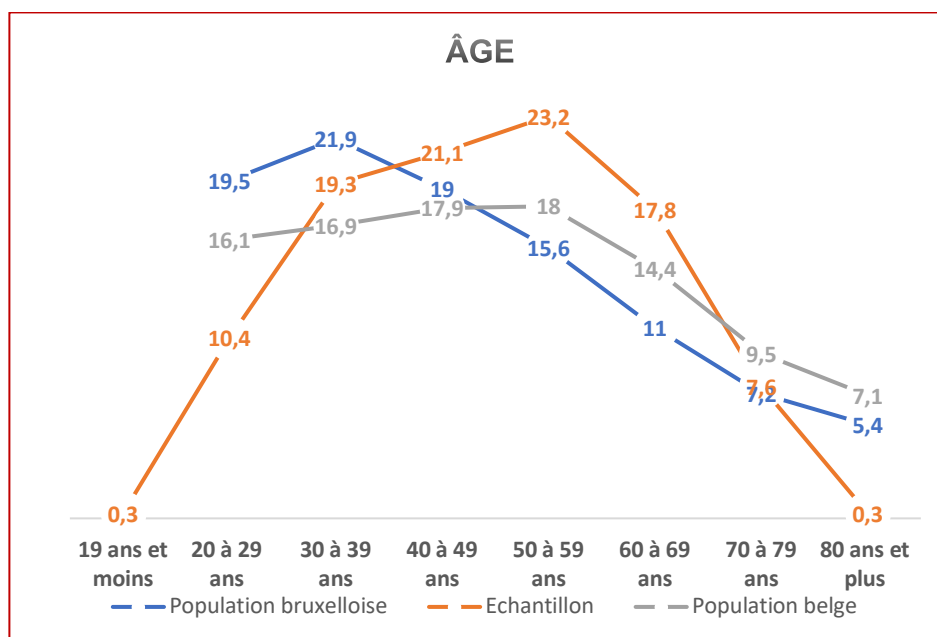
L'enquête porte sur la limitation généralisée de la vitesse de circulation dans la Région de Bruxelles. Ce sont les habitants de la Région qui sont les premiers concernés. L'analyse des réponses au questionnaire se fera pour la plupart des questions en séparant le point de vue des habitants de celui du reste de la Belgique.

5.1.2 Langue

Deux versions du questionnaire étaient proposées, l'une en néerlandais, l'autre en français.



5.1.3 Âge de la personne



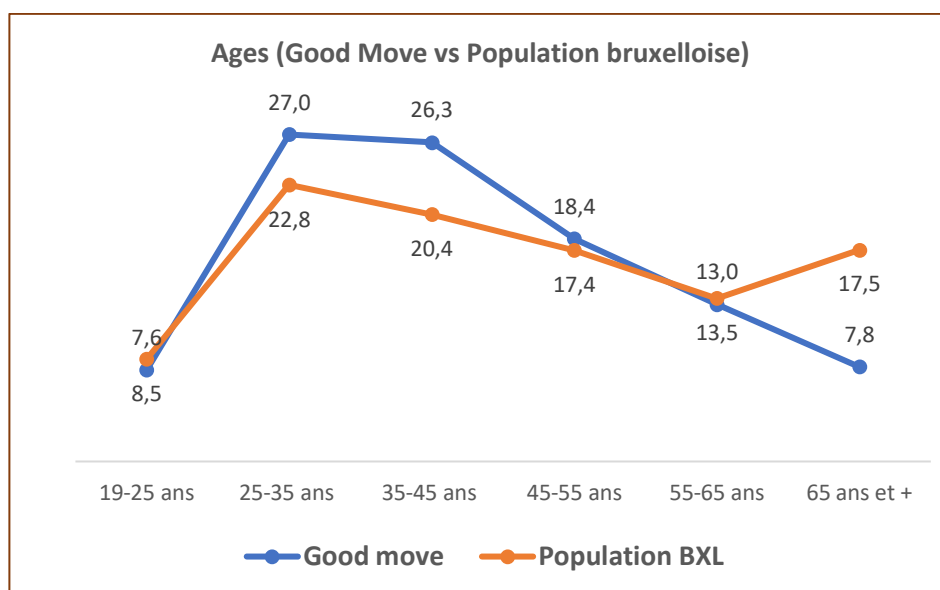
La distribution des âges des répondants se rapproche de la distribution observée dans la population belge. Ce qui conforte la représentativité de l'échantillon puisque 46,1% des répondants ne résident pas à Bruxelles.

L'échantillon de l'enquête montre clairement que dans l'échantillon beaucoup plus de personnes de 40 ans et plus ont répondu à l'enquête (par rapport à la population belge et bruxelloise) car leur situation familiale, professionnelle et physique implique un usage plus important de la voiture.

Les conditions de circulation dans Bruxelles pour ces personnes et familles sont critiques tant pour leurs travail que pour leurs contraintes familiales et leur mobilité physique. Ces classes d'âge sur-représentées de 40 à 69 ans représentent 62,1% des répondants à l'enquête. Ce sont aussi les celles qui ont été fortement sous-représentées dans l'enquête publique « *Good Move* ». Cette enquête-ci leur a donc donné un moyen démocratique de s'exprimer.

Il est à souligner ici que cette enquête vise à examiner la problématique des contraintes de mobilité liées aux restrictions multiples de l'usage de la voiture dans Bruxelles, ce qui n'avait pas été clairement annoncé lors de l'enquête publique sur le Plan « *Good Move* ». Comme dit plus haut, aucune question de l'enquête publique « *Good Move* » ne mentionnait explicitement un projet de réduction de la vitesse dans Bruxelles à 30km/h. Si cela avait été le cas, et si cette enquête publique avait annoncé clairement la couleur et la vitesse, on peut être certain que les résultats de cette consultation n'auraient pas été les mêmes.

En effet, l'examen de la répartition des âges des personnes du grand public ayant répondu à cette enquête *Good Move* montre clairement une sur-représentation très importante dans les classes d'âge 25-35 ans et 35-45 ans, tandis qu'une sous-représentation toute aussi importante pour les classes d'âge de 65 ans et au-delà. Or plus les personnes sont âgées, plus la voiture leur est nécessaire tant pour des questions familiales que professionnelles, et surtout en raison de leurs conditions physiques de mobilité. Au-delà de 40 ans, c'est plus de 50% de la population qui est concernée. Ce qui jette un doute sérieux sur la validité de l'enquête publique « *Good Move* » en regard d'une partie importante de la population bruxelloise.

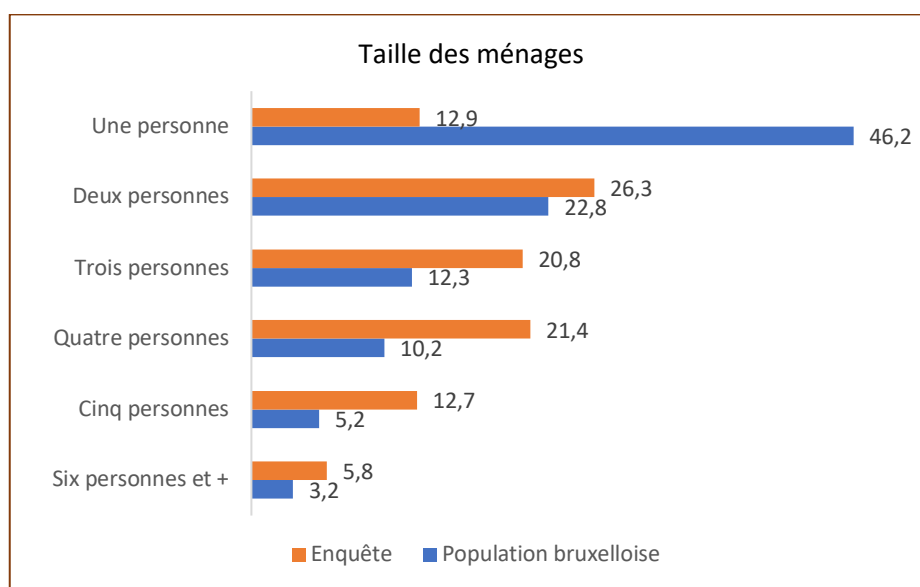


5.1.4 Genre de la personne PMR concernée

Genre	Échantillon (%)	Population Bruxelloise (%)
Femme	39,1	51,5
Homme	60,9	48,5

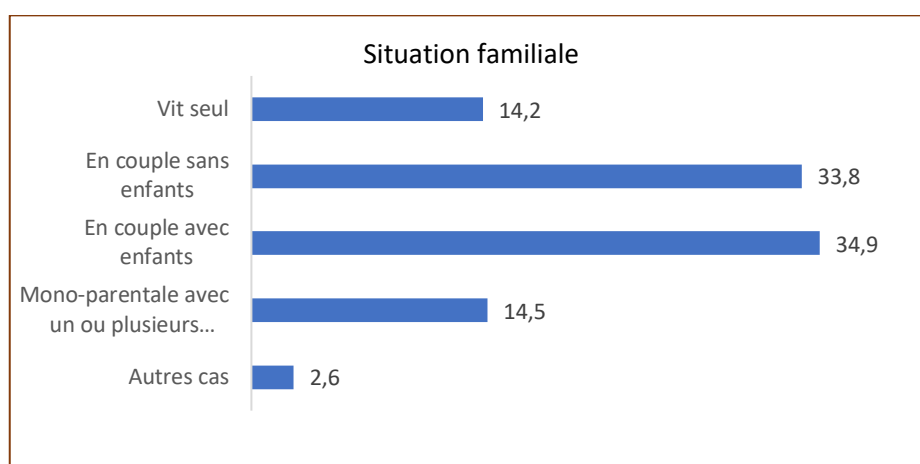
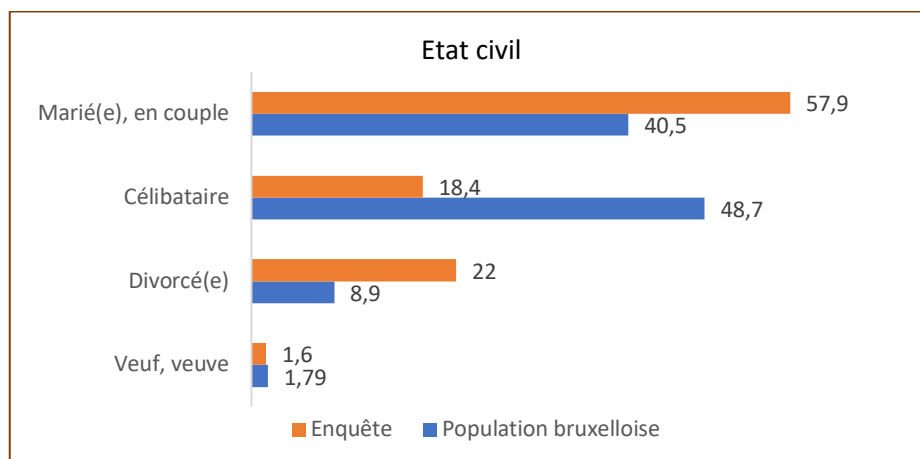
L'échantillon comporte 39,1% de femmes et 60,9% d'hommes. Cela va dans le sens de la répartition des automobilistes où en moyenne plus d'hommes que de femmes sont conducteurs quotidiens.

5.1.5 Taille des ménages, état civil et situation familiale du répondant



Cette répartition est particulièrement significative. On constate qu'au plus il y a de personnes dans le ménage, au plus la participation à l'enquête est importante.

Cette sensibilité des familles confirme bien que les problèmes liés à la restriction des conditions de mobilité en voiture dans Bruxelles, notamment le 30km/h, et les contraintes que cela entraîne pour les familles augmentent considérablement leurs problèmes de mobilité. On peut estimer à partir de là que le plan « *Good Move* » est pensé avant tout pour des ménages d'une ou deux personnes, faisant fi des familles.



En 2020, Bruxelles comptait 555.967 ménages. 46,2% sont des ménages d'une personne et donc plus de 53% comptent deux personnes ou plus.

Le nombre de ménages, et surtout la taille des ménages, à Bruxelles est croissant depuis le milieu des années 1990 (Sierens, 2016). Les questions de mobilité concernent donc plus souvent plusieurs personnes dans un même ménage. Et souvent c'est l'ensemble des personnes du ménage, ou plusieurs d'entre eux, qui doivent se déplacer, en même temps. Ce sont surtout les communes excentrées à Bruxelles qui ont des tailles de ménage plus importantes (annexe 1).

La situation familiale des répondants renforce ce constat : plus il y a de personnes dans le ménage, plus les ménages sont grands, plus les questions de mobilité deviennent critiques. ,

L'échantillon de l'enquête comporte plus de personnes mariées ou en couple et plus de personnes divorcées que ce qui correspond à la population bruxelloise. Ces deux catégories d'« état civil » semblent donc plus sensibilisées aux questions de la réduction de la vitesse à Bruxelles. , Cette sur-représentation des personnes en couple et divorcées aurait une incidence sur les questions de mobilité. En effet quand on ne vit pas seul, de nombreux trajets se font en couple ou en famille et l'usage de la voiture devient central pour les déplacements,

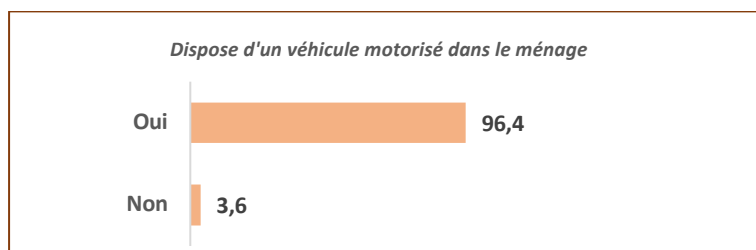
et ces trajets souvent plus nombreux prennent du temps. Réduire la vitesse c'est donc aussi allonger le temps des parcours ce qui dans de nombreux cas pose des problèmes lorsqu'il faut combiner plusieurs déplacements/

6 Résultats de l'enquête

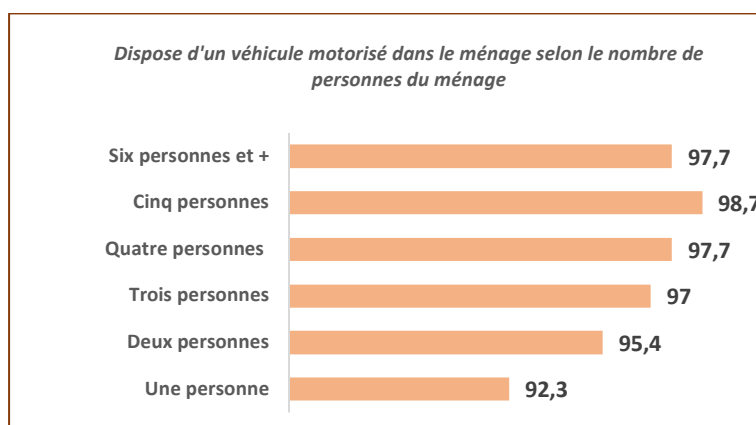
6.1 Moyens de transport et de déplacement utilisés dans Bruxelles

6.1.1 Véhicule motorisé

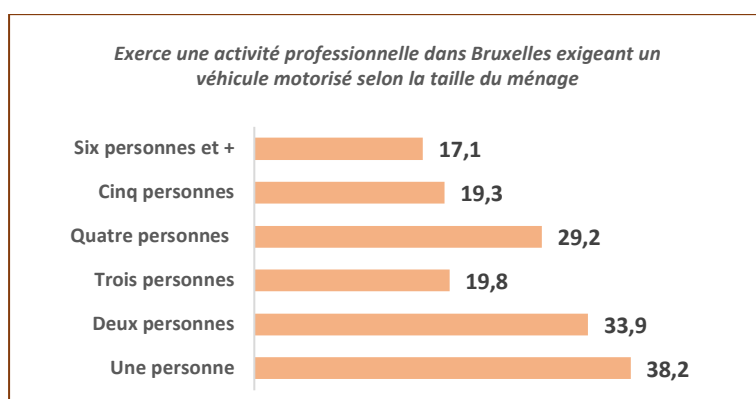
Question : Disposez-vous d'au moins une voiture, ou d'une moto, ou d'un deux roues ou d'un autre véhicule motorisé dans votre ménage ?



La très grande majorité (96,4%) des répondants dispose d'un véhicule motorisé, ce qui, bien entendu, les motive à émettre une opinion sur le 30km/h à Bruxelles.



On constate qu'au plus il y a de personnes dans le ménage, au plus celui-ci dispose d'un véhicule motorisé. Il est évident qu'un véhicule motorisé (en grande majorité une voiture) devient le moyen de transport indispensable lorsque plusieurs personnes vivent dans le ménage. Il est à remarquer qu'alors que 33,8% des répondants à l'enquête vivent seuls (ménage d'une personne), une très grande majorité d'entre eux (92,3%) disposent d'un véhicule motorisé. Ce qui les motive bien entendu à répondre à l'enquête.



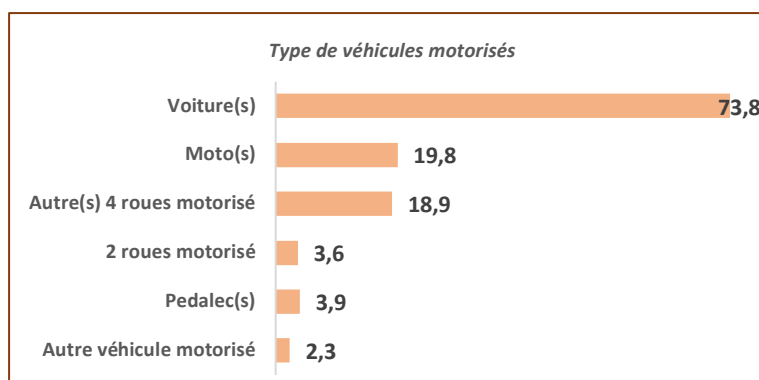
On observe également que dans les ménages d'une personne 38,2% exercent une activité professionnelle dans Bruxelles exigeant un véhicule motorisé et 33,9% dans les ménages de deux personnes.

Ces résultats illustrent deux phénomènes : soit on vit seul ou à deux et on a plus souvent besoin d'un véhicule motorisé pour exercer sa profession dans Bruxelles, soit le ménage est plus grand et on a plus souvent besoin d'un véhicule motorisé pour les déplacements familiaux.

6.1.2 Type de véhicule motorisé

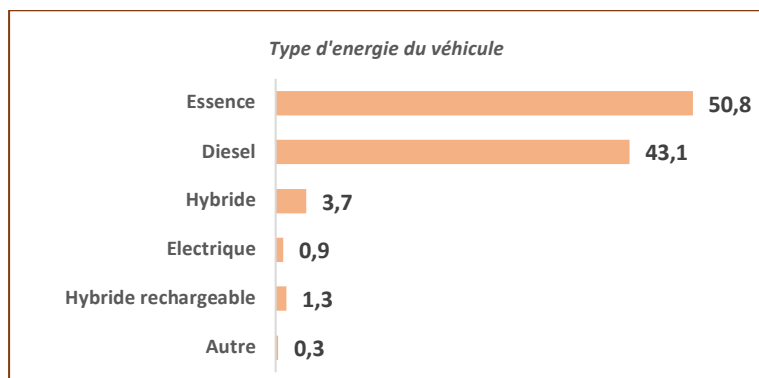
Question : Disposez-vous d'au moins une voiture, ou d'une moto, ou d'un deux roues ou d'un autre véhicule motorisé dans votre ménage ?

Si oui, le(s)quel(s) ?



Les ¾ des répondants disposent d'au moins une voiture, puis principalement de motos et d'autres véhicules tels des camionnettes.

Question : S'il s'agit de voiture(s), ou autre(s) 4 roues motorisé(s) répondez à cette question. Si non, passez à la question suivante.

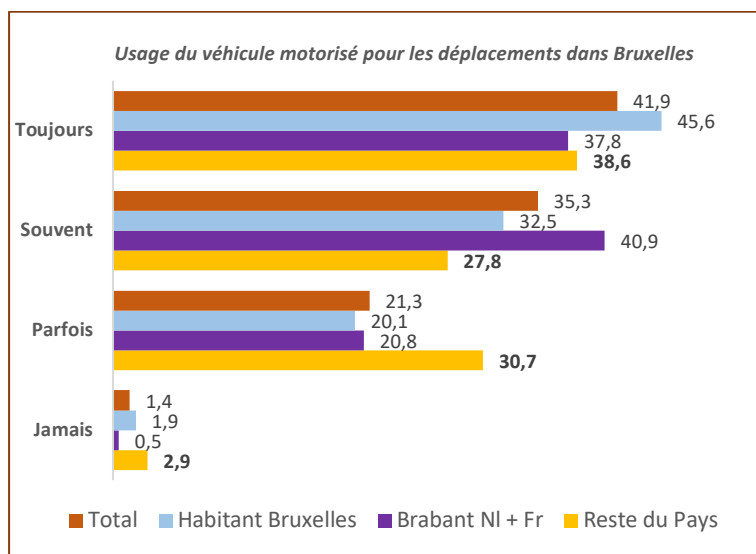


La majorité des véhicules motorisés des répondants à l'enquête utilisent de l'essence ou du diesel.

6.1.3 Usage de ces véhicules motorisés pour se déplacer dans Bruxelles

6.1.3.1 A quelle fréquence est utilisé le véhicule motorisé dans Bruxelles ?

Question : Utilisez-vous ce(s) véhicule(s) motorisé(s) pour vous déplacer dans Bruxelles ?



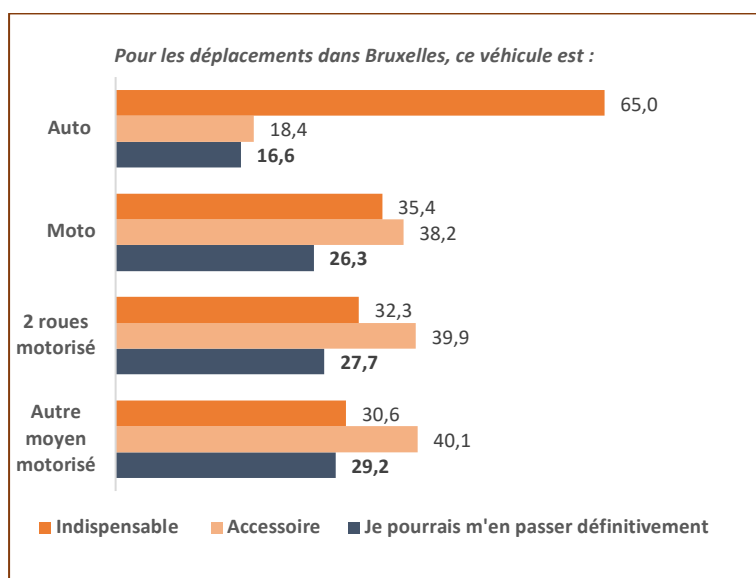
Plus des ¾ (77,2%) des personnes utilisent toujours et souvent un véhicule motorisé pour se déplacer dans Bruxelles.

Pour les habitants de Bruxelles, c'est 78,1% des cas, 78,7% pour les Brabants NI et FR : 78,7%, et pour le reste du pays : 66,4 %.

Très peu (1,4%) n'utilisent jamais leurs véhicules motorisés dans Bruxelles.

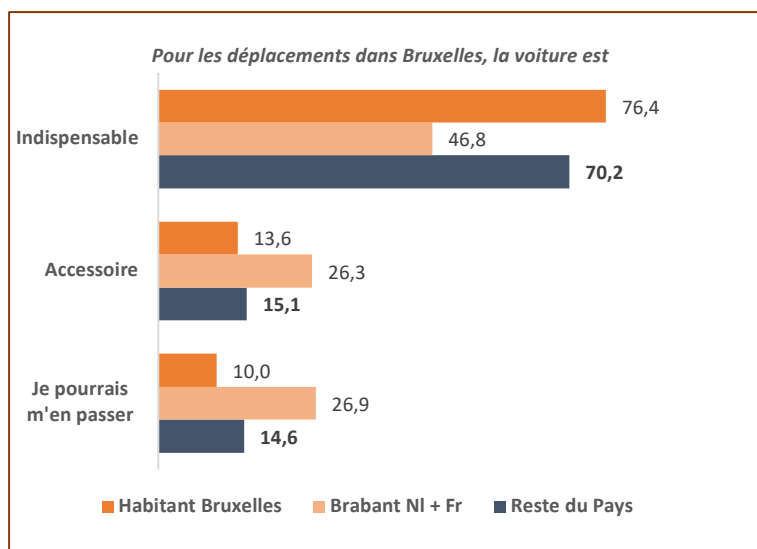
6.1.3.2 Importance du véhicule motorisé pour les déplacements dans Bruxelles

*Question : Selon le cas, la voiture, la moto ou le deux roues motorisé **pour vos déplacements dans la Région de Bruxelles**, les considérez-vous comme*



2 automobilistes Bruxellois sur 3 (65%) estiment indispensable leur voiture pour se déplacer dans Bruxelles. Pour 18,4% la voiture serait accessoire et 16,6% pourraient s'en passer pour leurs déplacements dans Bruxelles. Bien entendu cela ne signifie pas se passer d'une voiture en général.

Ce sont plutôt les motos, 2 roues motorisés et autres véhicules motorisés qui sont moins indispensables ou accessoires pour les déplacements dans Bruxelles. Entre 26,3% et 29,2% pourraient s'en passer pour se déplacer dans Bruxelles.

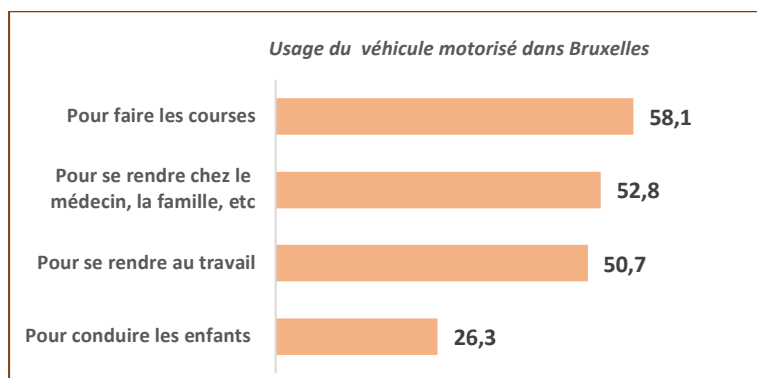


Ce sont majoritairement les habitants de Bruxelles qui considèrent indispensable (76,4%) leur voiture pour se déplacer dans Bruxelles. Puis les habitants les moins proches de la Région (70,2% lorsqu'ils viennent du reste du pays).

Moins d'habitants des Brabants NI et Fr estiment indispensable (46,8%) leur voiture pour se déplacer dans Bruxelles. Ce résultat devrait être nuancé en examinant si ces brabançons utilisent leur voiture jusqu'à l'entrée de Bruxelles, puis d'autres moyens de transport (co-voiturage, transports publics, etc. pour poursuivre leur cheminement dans Bruxelles. Notre questionnaire ne permet pas cette analyse.

6.1.3.3 Types de déplacements en véhicule motorisé dans Bruxelles

Question : Pour quel(s) type(s) de déplacement(s) utilisez vous ces véhicules motorisés



Pour 58,1 % des détenteurs d'un véhicule motorisé, l'usage principal est celui de faire les courses. Cela se comprend car cela représente souvent à la fois le fait de se rendre vers des centres commerciaux qui peuvent être éloignés et les sacs et paquets qu'il faut transporter. Les courses se font aussi souvent en famille ou en couple.

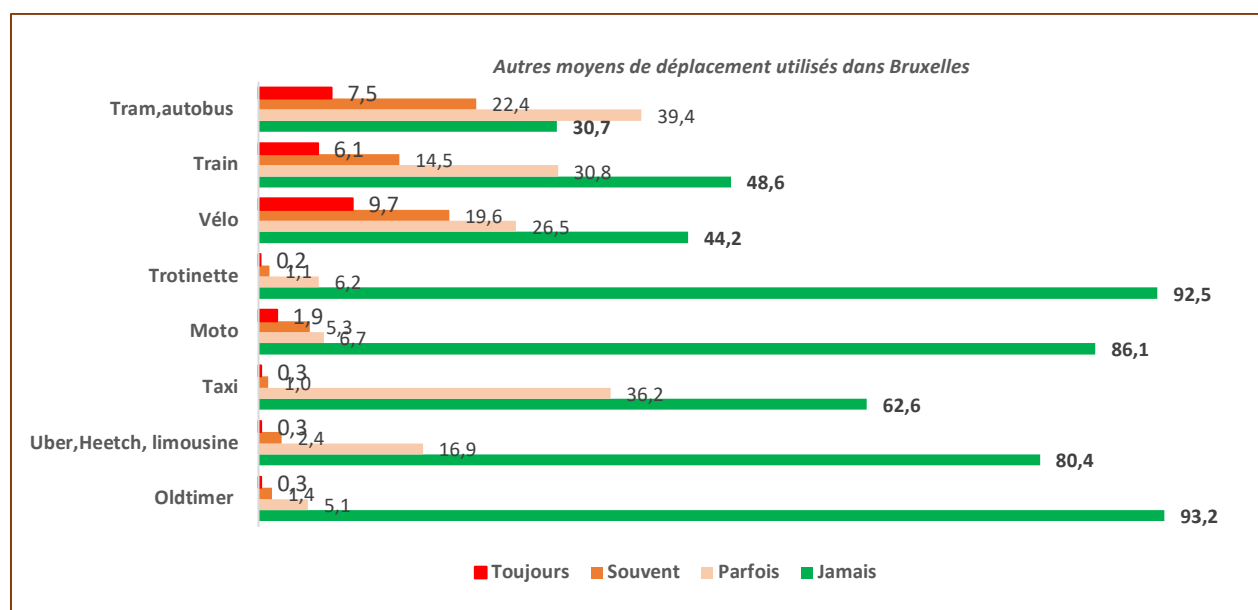
Le véhicule motorisé est utilisé dans 52,8% des cas pour se rendre en famille, chez des amis, chez des prestataires de soin. Ces voyages se font souvent en couple ou en famille.

Se rendre au travail est un déplacement qui se fait souvent seul et donc peut se faire pas d'autres moyens que le véhicule motorisé.

Le faible résultat pour « conduire les enfants » est biaisé dans la mesure où il n'est pas filtré par le fait que le répondant ait des enfants ou non, question qui n'a pas été posée dans l'enquête.

Ces résultats montrent très clairement que l'usage d'un véhicule motorisé dans Bruxelles (et le fait d'en détenir un) est conditionné par des déplacements qui se font accompagnés (couple, famille,...). La voiture est donc incontournable lorsqu'on ne vit pas seul.

6.1.4 Autres moyens de déplacements utilisés dans Bruxelles

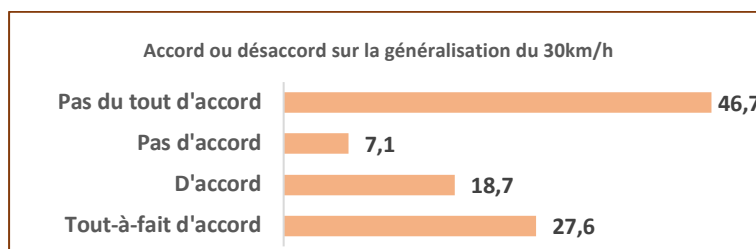


Selon les circonstances, d'autres moyens de déplacement que la voiture sont utilisés dans Bruxelles. Principalement le vélo, les trams, métro et autobus, le train.

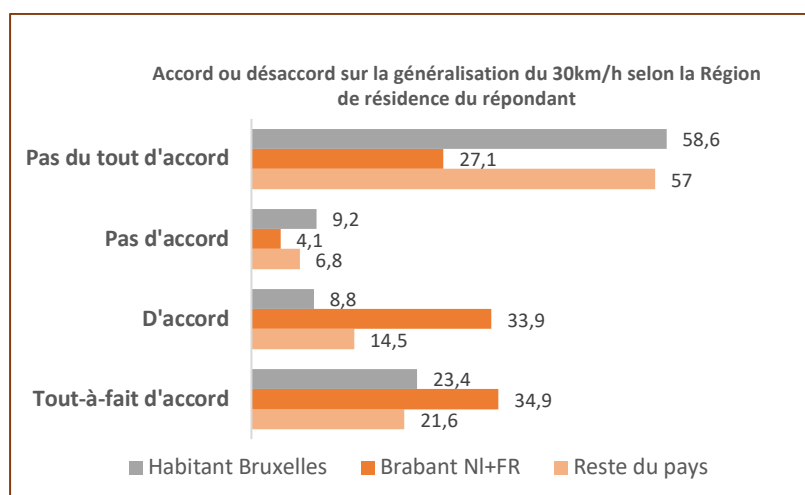
6.2 La limitation de vitesse dans la Région de Bruxelles à 30km/h.

6.2.1 D'accord ou non sur la généralisation du 30km/h dans Bruxelles ?

Question : Accord ou désaccord sur la généralisation du 30km/h dans Bruxelles



53,8% des répondants ne sont pas d'accord sur la généralisation du 30km/h dans Bruxelles. Toutefois il faut différencier les opinions des Bruxellois, donc sont qui sont directement concernés, des habitants du reste du pays.



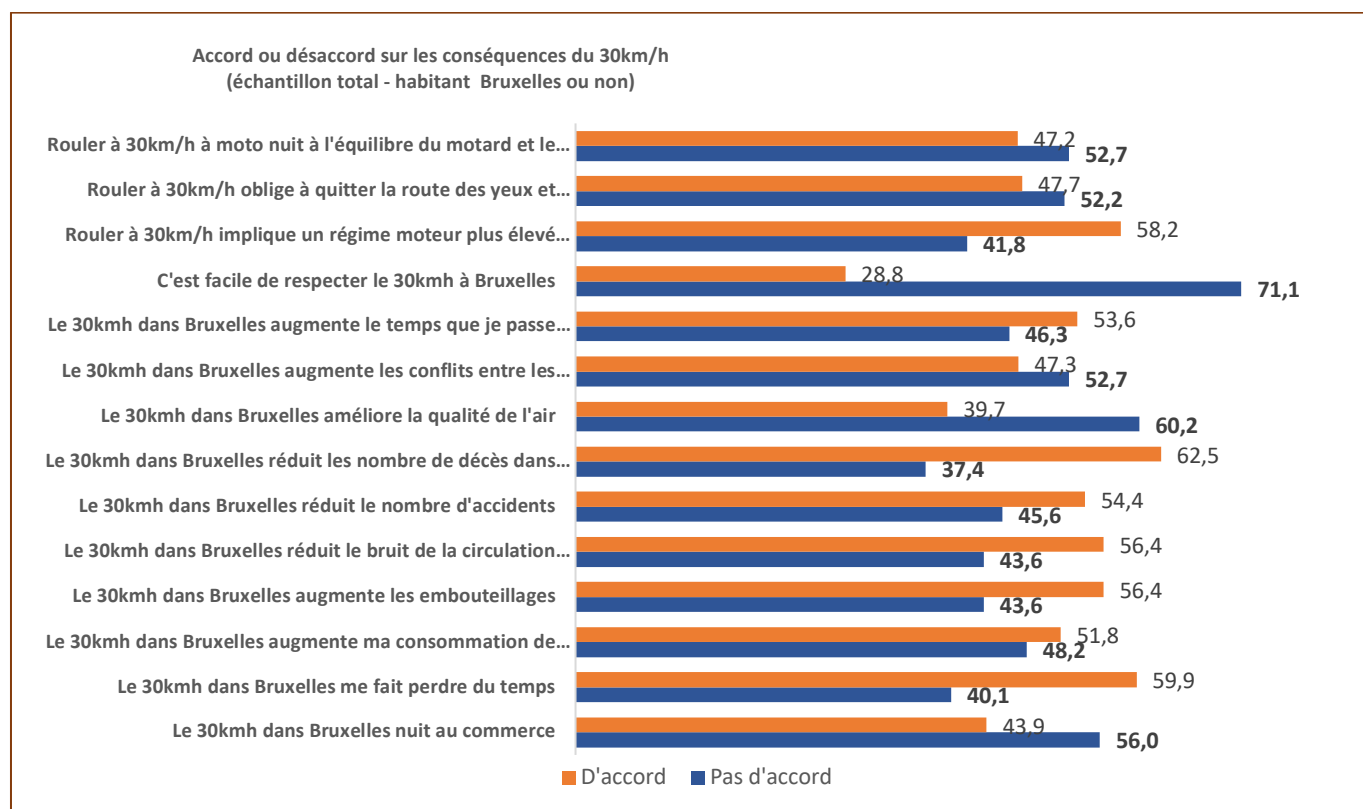
Mais ce sont donc 67,8%, soit plus de 2/3 des Bruxellois qui ne sont pas d'accord avec la généralisation du 30km/h dans Bruxelles. Il en est de même pour les habitants du reste du pays.

D'une manière surprenante les habitants des Brabants NL et Wal sont majoritairement favorables (68,8%) au 30km/h généralisé à Bruxelles, alors qu'ils sont moins concernés.

6.2.2 Opinions sur les effets et conséquences du 30km/h

Ce premier tableau de l'évaluation des conséquences et effets de la généralisation du 30km/h à Bruxelles par l'expérience concerne la totalité des répondants, qu'ils soient Bruxellois ou non.

Question : Concernant la limitation à 30km/h dans les rues de Bruxelles:



On montre principalement :

- Qu'il est surtout difficile de respecter la vitesse de 30km/h dans Bruxelles (71,1%)
- Que le 30km/h n'améliore pas la qualité de l'air (60,2%)
- Que rouler à 30km/h implique un régime moteur plus élevé (58,2%)
- Que rouler à 30km/h fait perdre du temps (59,9%)
- Le 30km/h augmente les embouteillages (56,4%)
- Le 30km/h augmente le temps passé en voiture (53,6%)

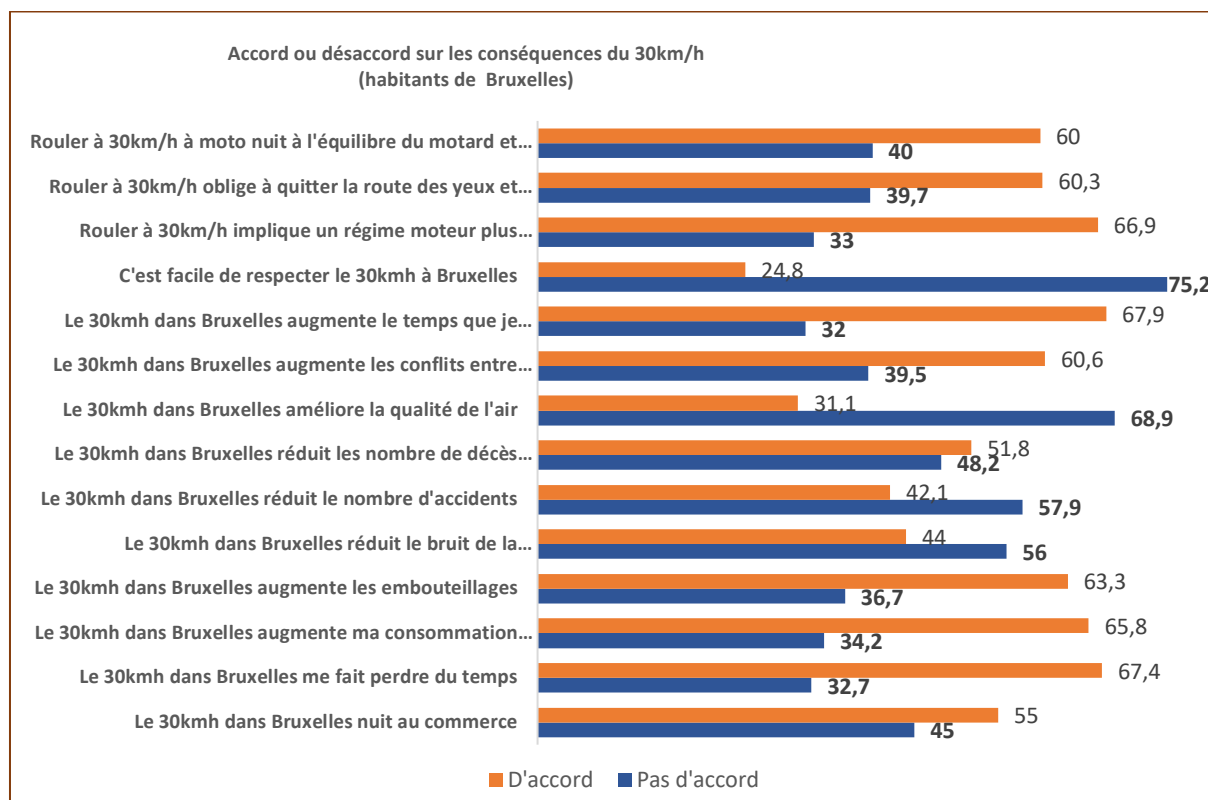
Sur le plan positif, dans l'ensemble, Bruxellois ou non, on pense que

- Que le 30km/h réduit le bruit de la circulation (56,4%)
- Que le 30km/h réduit le nombre d'accidents (54,4%)
- Que le 30km/h réduit le nombre de décès dans les accidents de la circulation (62,5)¹¹

Il faut insister sur ces résultats concernant l'ensemble des répondants, que ceux-ci soient directement concernés (les habitants de la Région, soit 53,9% des répondants) ou moins directement, les habitants des deux Brabants et du reste de la Belgique (46,1%).

Dans le tableau suivant, on examine alors les avis des habitants de la Région, premiers concernés. Les différences sont très significatives.

¹¹ Il faut remarquer que ceux qui pensent principalement qu'il y a une réduction du nombre de décès, surévaluent le nombre de décès dans la question concernant ce nombre en 2020.



Les habitants de Bruxelles considèrent pour au moins les 2/3 d'entre eux :

- Qu'il n'est pas facile de respecter le 30km/h (75,2%)
- Que le 30km/h implique un régime moteur plus élevé (66,9%)
- Que le 30km/h augmente la consommation de carburant (65,8%)
- Que le 30km/h augmente le temps passé en voiture (67,9%)
- Que le 30km/h fait perdre du temps (67,4%)
- Que le 30km/h n'améliore pas la qualité de l'air (68,9%)

Et pour une majorité d'entre eux à plus de 55% :

- Que le 30km/h augmente les embouteillages (63,3%)
- Que le 30km/h oblige à quitter la route des yeux en conduisant (60,3%)
- Que le 30km/h augmente les conflits entre les usagers de la route (60,5%)
- Que rouler à 30km/h nuit à l'équilibre du motard et le met en danger (60%)
- Que rouler à 30km/h ne réduit pas le nombre d'accidents (57,9%)
- Que rouler à 30km/h ne réduit pas le bruit dans les rues (56%)
- Que le 30km/h nuit au commerce dans Bruxelles (55%)

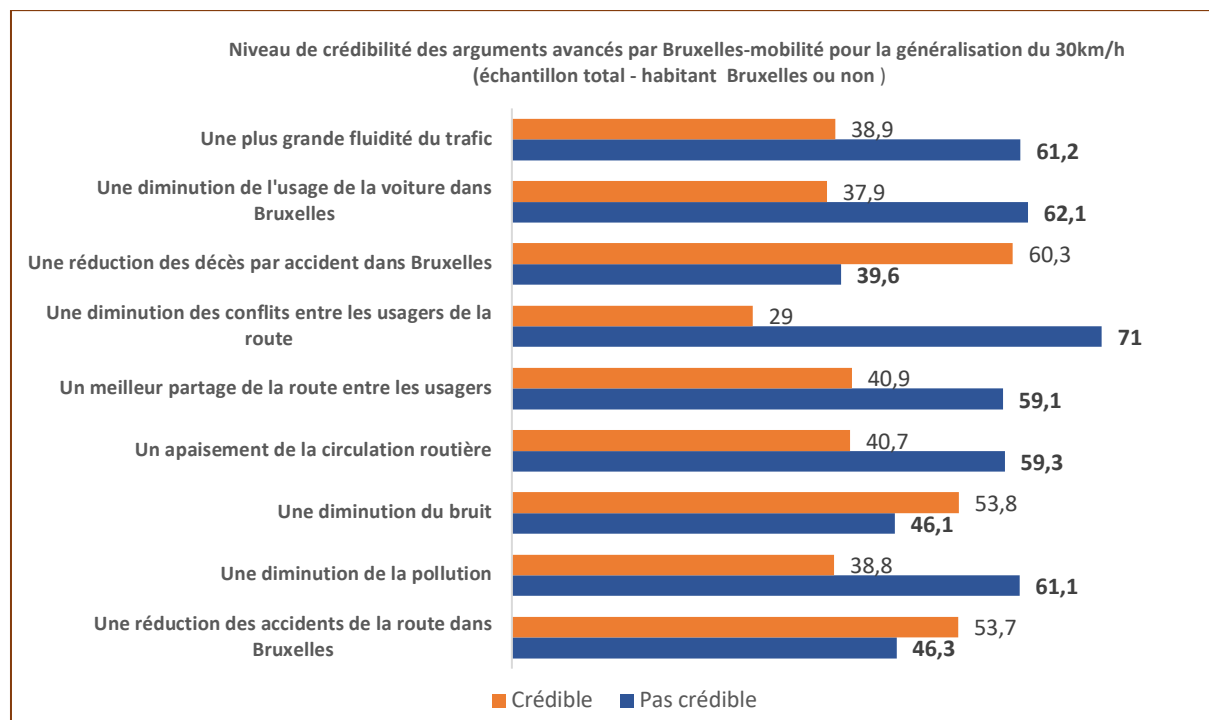
Enfin pour ces effets et conséquences les avis sont partagés (aux environs des 50%) :

- Que le rouler à 30km/h réduit le nombre de décès dans les accidents (51,8%)

L'ensemble de ces résultats montre que la grande majorité des Bruxellois est clairement opposée à la généralisation du 30km/h. Ces bruxellois ne voient, par retour d'expérience, aucune conséquence positive.

6.2.3 Quid de la crédibilité des arguments de Bruxelles-mobilité concernant le passage au 30km/h.

Question : Quelle crédibilité accordez-vous aux arguments de Bruxelles-Mobilité pour justifier la limitation de la vitesse à 30km/h dans la Région de Bruxelles ?



D'une manière générale la plupart des arguments avancés par Bruxelles-Mobilité pour justifier la généralisation du 30km/h dans la Région de Bruxelles ne sont pas jugés crédibles, que ce soit du côté des habitants de Bruxelles et du reste de la Belgique.

Donc ne sont pas crédibles :

- Une diminution des conflits entre les usagers de la route (71%)
- Une diminution de l'usage de la voiture dans Bruxelles (62,1%)
- Une plus grande fluidité du trafic (61,2%)
- Une diminution de la pollution (61,1%)
- Un apaisement de la circulation routière (59,3%)
- Un meilleur partage de la route entre usagers (59,1%)

Seraient crédibles :

- Une réduction des décès par accident¹² (60,3%)

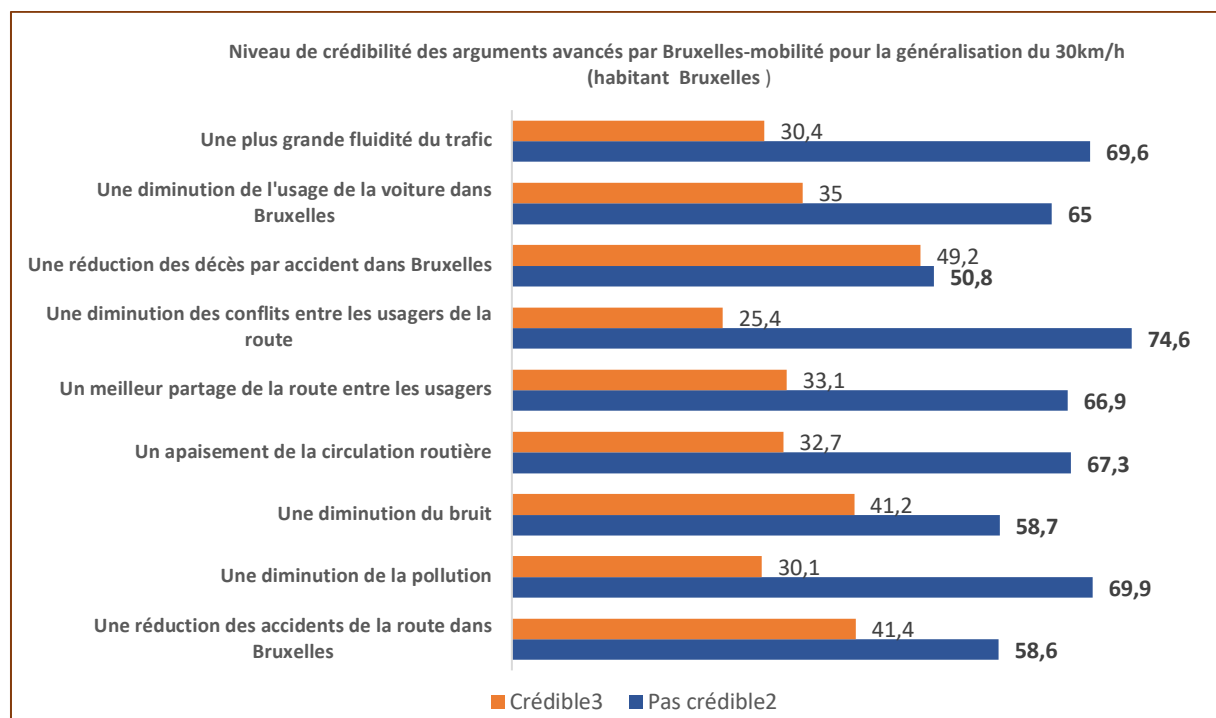
¹² Il faut remarquer que ceux qui pensent principalement qu'il y a une réduction du nombre de décès, surévaluent le nombre de décès dans la question concernant ce nombre en 2020.

Et avec une faible majorité :

- Une diminution du bruit (53,8%)
- Une réduction des accidents de la route (53,7%)

De la même manière que dans la question précédente, il faut insister sur le fait que ces premiers résultats concernent l'ensemble des répondants, que ceux-ci soient directement concernés (les habitants de la Région, soit 53,9% des répondants) ou moins directement, les habitants des deux Brabants et du reste de la Belgique (46,1%).

Dans le tableau suivant, on examine alors les avis des habitants de la Région, premiers et principaux concernés. Les différences sont très significatives.



Les arguments avancés par Bruxelles-Mobilité pour justifier la généralisation du 30km/h dans la Région de Bruxelles ne sont pas jugés crédibles par la majorité de la population bruxelloise.

Pour près des ¾ d'entre eux (74,6%), la diminution des conflits entre usagers de la route ne sera pas réglée par une réduction de la vitesse de circulation.

Pour les 2/3 ou plus, ne sont certainement pas crédibles :

- Une diminution de la pollution (69,9%)
- Une plus grande fluidité du trafic (69,6%)
- Un apaisement de la circulation routière (67,3%)
- Un meilleur partage de la route entre usagers (66,9%)
- Une diminution de l'usage de la voiture dans Bruxelles (65%)

Pour une large majorité, ne sont pas crédibles :

- Une diminution du bruit (58,7%)
- Une réduction des accidents de la route dans Bruxelles (58,6%)

Finalement pour moitié, la réduction des décès par accident ne semble pas crédible (50,8%)

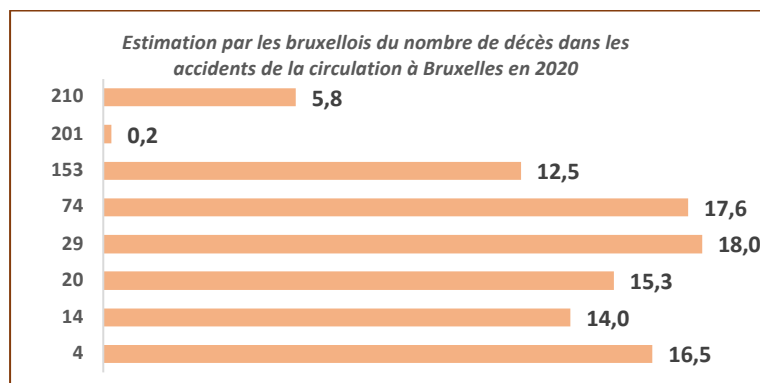
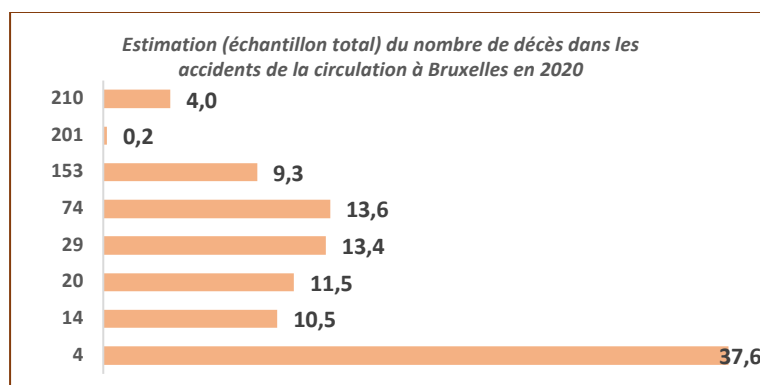
On peut conclure de ces résultats que plus des 2/3 des habitants de la Région n'accordent pas leur confiance à Bruxelles-mobilité, à leurs promesses, et aux arguments d'amélioration de la mobilité dans Bruxelles avancés par le plan Good Move.

Analysons plus particulièrement les arguments de réduction des décès par accidents et d'amélioration de la pollution.

6.2.4 Connaissance du nombre de décès par accident dans Bruxelles (décès sur place ou dans les 30 jours)

Une question est proposée aux répondants sur le nombre de décès sur place ou dans les 30 jours de l'accident mortel dans Bruxelles. Pour simplifier les réponses, il est proposé plusieurs nombres dans la question, le répondant devant en choisir un. Les réponses sont édifiantes.

Question : Selon-vous en 2020, combien d'accidents mortels (nombre de morts sur place ou dans les 30 jours de l'accident) toutes causes confondues, ont été dénombrés dans la Région de Bruxelles.



Seuls 10,5% des répondants connaîtraient le bon chiffre publié par VIAS : 14 décès en 2020 (sur place et dans les 30 jours) dans les accidents de la circulation dans Bruxelles¹³. Bien entendu tout accident mortel est une calamité pour la famille concernée et pour la société. Mais il est interpellant de constater comment on peut jouer sur des données de nature émotionnelle pour lesquelles on ne donne pas au citoyen les moyens de se construire un point de vue objectif, et lui laisser croire ce qu'il imagine, ou même phantasme, sans l'informer. Cela s'apparente à une forme d'obscurantisme calculé pour arriver à ses fins.

Il faut également remarquer que parmi ces 14 décès, seuls 5 seraient imputables à la vitesse.

En effet, il est troublant de constater la surévaluation par le grand public du nombre de ces décès, plus de la moitié du public pensant qu'ils sont beaucoup plus nombreux qu'en réalité.

Au vu de ces résultats on comprend combien il est facile pour Bruxelles-Mobilité de jouer sur la sensiblerie et la compassion du grand public avec un argument émotionnel de réduction des décès par une réduction de la vitesse, alors que le public est ignorant des réalités sous-jacentes.

On constate donc dans la population une méconnaissance profonde des conditions des accidents de la circulation dans Bruxelles et les décès dans ces accidents, sur lesquels joue Bruxelles-Mobilité ?

En 2020 il y eut 14 tués sur place ou dans les 30 jours de l'accident. Plus de 50 % pensent qu'il y en a eu beaucoup plus.

Les chiffres pour les habitants de Bruxelles sont encore plus interpellant puisque 70% d'entre eux pensent qu'il y a eu plus d'accident mortels à Bruxelles qu'en réalité.

Cela a une très nette incidence sur leurs opinions. 81% de ceux qui pensent que le 30km/h va réduire les accidents, sont aussi ceux qui pensent qu'il y a eu un beaucoup plus grand nombre de tués. Cela dit tout.

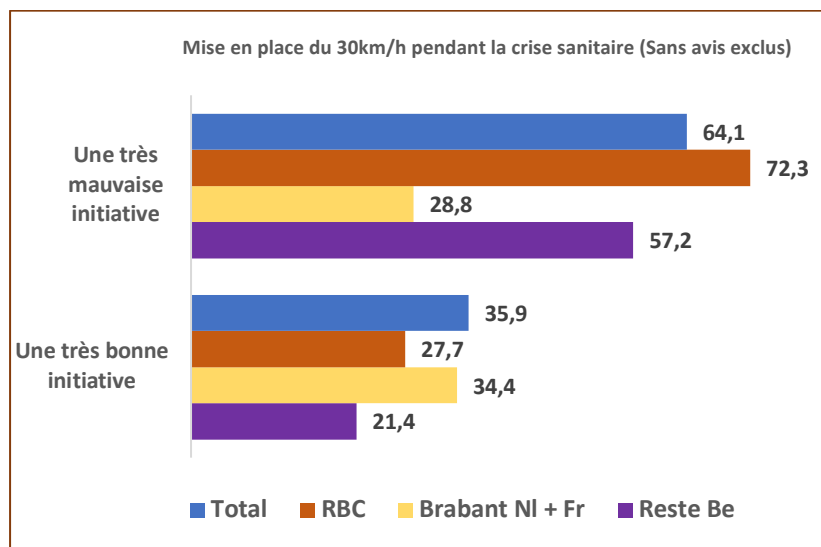
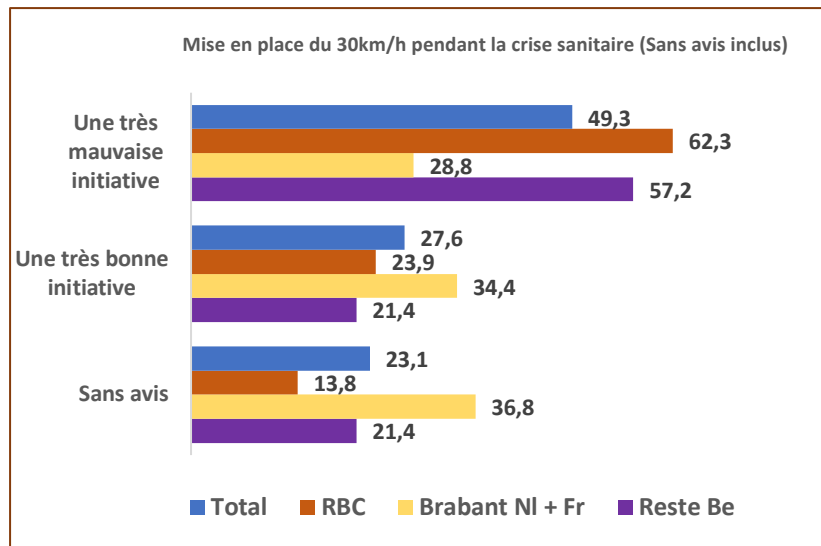
En réalité, le nombre de tués sur les routes a donc **baissé en 2020 de 22%** par rapport à 2019 (soit 484 tués, contre 618 en 2019). Le nombre de blessés est également en diminution (de 46.785 à 36.266, soit -23%), ainsi que le nombre d'accidents (de 37.383 à 29.945, soit -20%).

A Bruxelles, le **nombre de tués est passé de 19 à 14**. L'institut Vias note une hausse du nombre d'accidents impliquant un **cycliste** en Wallonie (+ 21%) et à **Bruxelles (+13%)**. Depuis la création du baromètre de la sécurité routière, et c'est la première fois que ces Régions dépassent le **seuil des 1.000 victimes** d'un tel accident sur une année.

¹³ Ce chiffre pourrait être mis en correspondance avec le nombre de décès à Bruxelles par accident domestique, accidents dont on ne parle pratiquement jamais. L'UCL publie les chiffres de 2014. *En 2014, 342 décès par accident de la vie courante ont été enregistrés via les bulletins statistiques de décès, dont 143 résultent d'une chute accidentelle, 30 d'une intoxication accidentelle et 169 d'une autre cause. Chaque année, les décès par accidents de la vie courante représentent en moyenne environ 3,6 % de tous les décès de l'année (tout âge et toute cause), et 57,8 % des décès liés aux accidents.*

Concernant les chiffres de la pollution, en examinant les données et statistiques concernant Bruxelles publiées par *World Air Quality Index project*¹⁴ sur les 5 dernières années on observe aucune différence dans les indicateurs de pollution pour les 5 premiers mois de chacune de ces années¹⁵.

6.2.5 Opinion concernant la mise en place du 30km/h pendant la crise sanitaire



Majoritairement à 64,1% (lorsqu'on ne prend pas en compte les sans avis - voir remarque en bas de page), les usagers belges des routes de Bruxelles estiment qu'avoir mis en place une généralisation de la vitesse dans Bruxelles à 30km/h est une très mauvaise initiative. Ce chiffre monte à 72,3% pour les habitants de Bruxelles¹⁶.

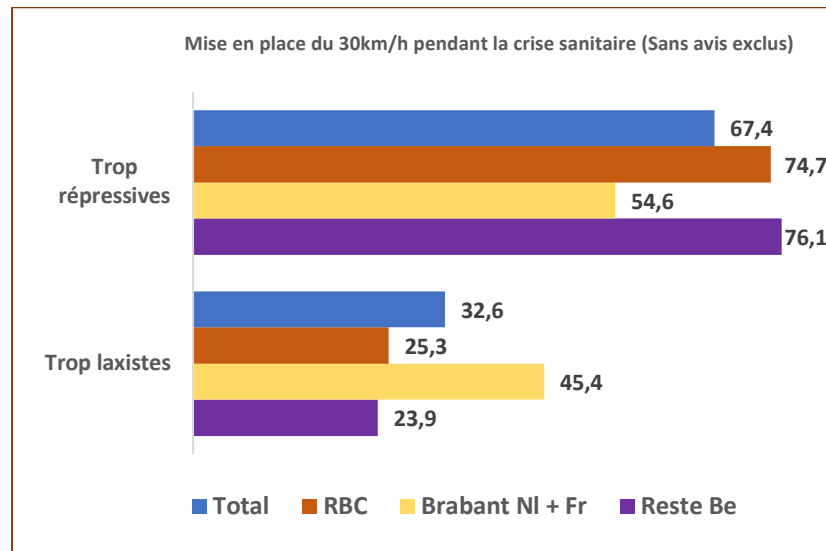
¹⁴ aqicn.org - waqi.info : The *World Air Quality Index project* is a non-profit project started in 2007. Its mission is to promote air pollution awareness for citizens and provide a unified and world-wide air quality information.

¹⁵ Une analyse plus détaillée des indicateurs de WAQI est en cours et sera publiée sur le site de Mauto Défense.

¹⁶ A 62,3% si on inclut les sans avis, mais les inclure serait un biais puisqu'automatiquement, par différence, ils se rangent dans l'autre catégorie des « des très bonne initiative ». Il est courant de répartir les « sans avis » d'une manière proportionnelle entre les différentes

6.2.6 Opinion concernant l'attitude des autorités bruxelloises sur le respect de la vitesse de 30km/h

Question : Concernant le 30km/h généralisé, estimez- vous que les autorités sont:



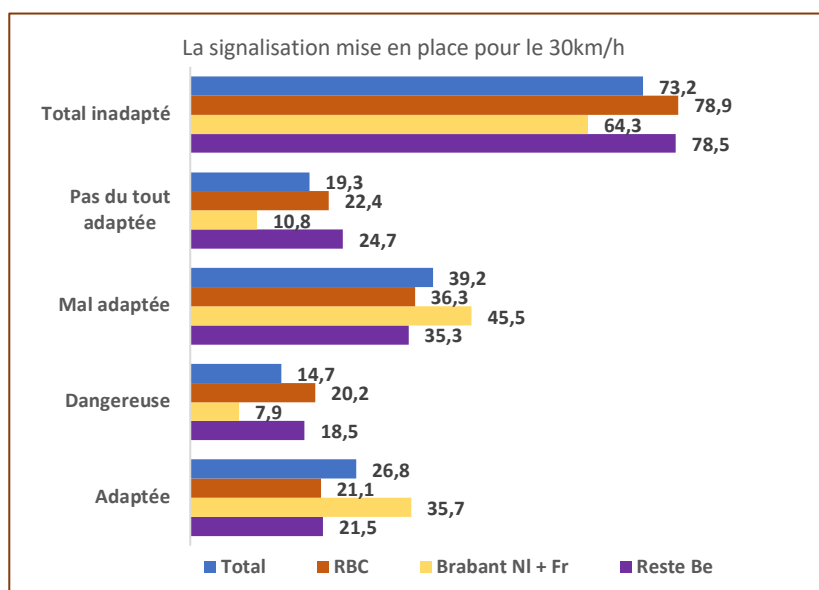
D'une manière générale l'ensemble de la population belge concernée par la circulation dans Bruxelles, estime que les autorités sont trop répressives (67,4%). Les bruxellois étant encore plus sensibilisés à cette attitude, estiment pour près des $\frac{3}{4}$ d'entre eux (74,7%) que la répression est trop importante.

Au travers de cette question, s'exprime le fait que les autorités n'ont pas choisi de manifester une attitude pédagogique et éducative, mais une attitude d'emblée punitive. Ce n'est pas une caractéristique fondamentale de la culture des bruxellois.

autres réponses possibles. Dans ce cas-ci cela ne changera rien au sens des résultats. Les sans avis sont aussi majoritairement non habitants de Bruxelles.

6.2.7 Opinion sur la signalisation mise en place pour le 30km/h.

Question : Depuis la mise en vigueur du 30km/h généralisé, estimez-vous que la signalisation routière est:



Une très forte majorité (73,2%) des usagers des routes bruxelloises estime que la signalisation mise en place pour le 30km/h est inadaptée : 19,3% l'estiment pas du tout adaptée, 39,2% mal adaptée et 14,7% dangereuse.

Ces chiffres sont plus importants encore quand on examine l'opinion des habitants de Bruxelles : 78,2% d'entre eux estiment que la signalisation mise en place pour le 30km/h est inadaptée : 22,4% l'estiment pas du tout adaptée, 36,3% mal adaptée et 20,2% dangereuse.

Ces chiffres renforcent de nombreux retours d'expérience des usagers, relatés par la presse ou par les réseaux sociaux et illustrent certainement le manque de préparation et l'amateurisme lors de la mise en place de la mesure sur le plan de l'information aux usagers dans les voies routières concernées.

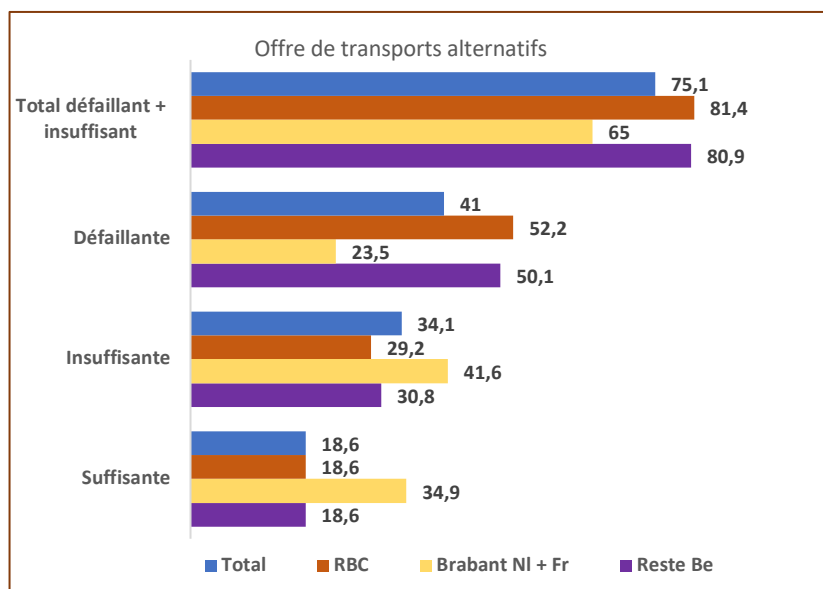
On ne peut que sourire en rappelant ici l'objectif du plan « Good Move » en ce qui concerne l'information et la signalisation sur cette limitation de vitesse :

*« Il s'agit de développer de grandes zones apaisées d'un diamètre de 1 à 2,5km. La circulation automobile y est possible pour des accès locaux, le trafic de transit y est par contre fortement découragé et les vitesses systématiquement réduites au travers de l'instauration d'une limitation à 30km/h ; **lisible et compréhensible par les usagers et renforcée par des aménagements concrets (effets de porte, rétrécissements locaux, signalisation, etc.)** » (Page 114 du plan Good Move)*

Signalisation lisible et compréhensible : tient donc !

6.2.8 30km/h et mise en place d'une offre de transports alternatifs à l'auto ou à la moto.

Estimez-vous que la généralisation du 30km/h est mise en vigueur avec en parallèle une offre de transports alternatifs à l'auto ou à la moto:



La mise en place de la limitation généralisée au 30km/h ne s'est pas accompagnée, pour 75,1% des répondants, c'est-à-dire 3 sur 4, d'une offre de transports alternatifs à l'auto ou à la moto.

81,4% des bruxellois estiment totalement insuffisante et défaillante l'offre de transport alternatif au 30km/h.

Tout comme pour la signalisation, c'est sans doute aussi dans ce cas, la conséquence d'un amateurisme et d'une imprévoyance dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité dans Bruxelles.

6.3 D'autres solutions pour la mobilité dans Bruxelles ?

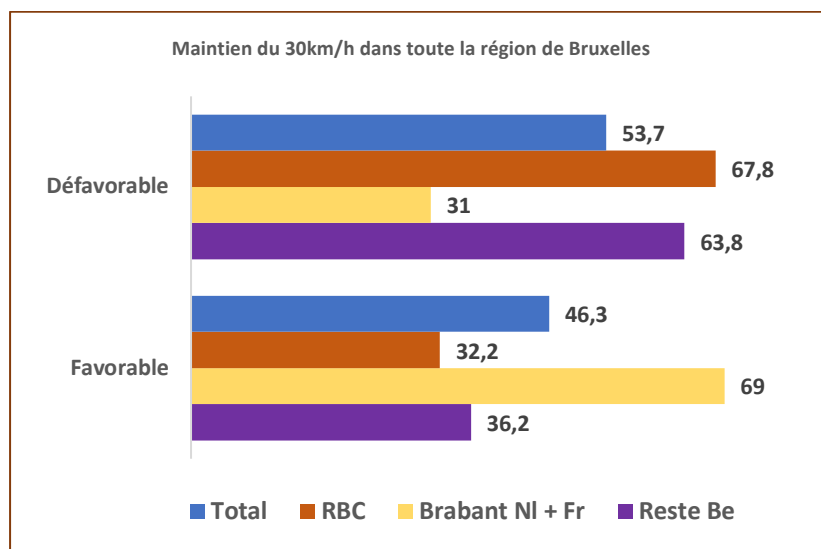
Il importait dans cette enquête d'examiner des propositions de différentes solutions pour améliorer la circulation dans Bruxelles et surtout réduire les risques d'accidents.

Ces propositions sont :

1. Maintien du 30km/h dans toute la région de Bruxelles
2. 30km/h uniquement dans certaines zones sensibles telles l'abord des écoles et lycées ou les rues commerçantes très fréquentées.
3. Retour au 50kmh mais multiplication des casse-vitesse dans les zones à risque
4. Aménagement des points noirs d'accidentalité avec limitation de la vitesse à 30km/h aux abords de ces points noirs
5. 70kmh sur la petite ceinture
6. 50kmh sur la petite ceinture
7. 40km/h généralisé avec zones 30 limitées
8. Mettre en place des dispositifs de limitation intelligents aux abords des écoles, désactivés hors périodes scolaires (nuit, WE, vacances scolaires)

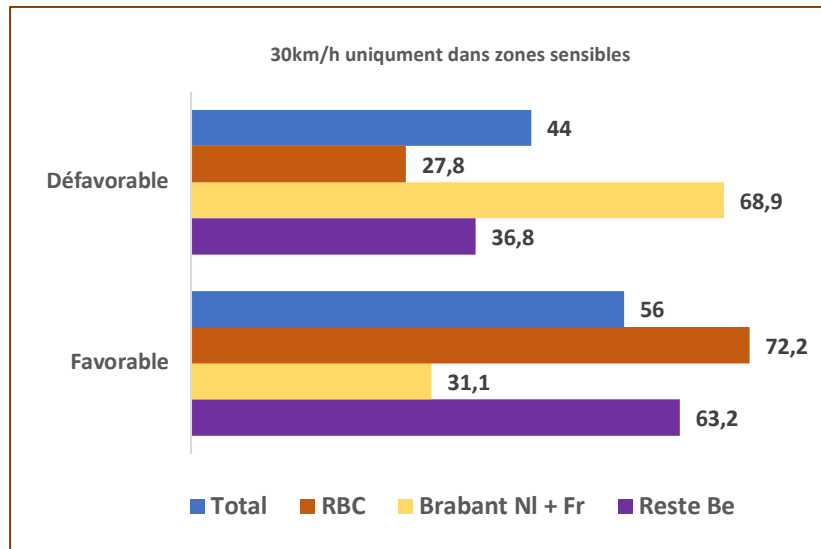
Question : Pour chacune des solutions envisageables pour la Région de Bruxelles y seriez-vous favorable ou défavorable ?

1. Maintien du 30km/h dans toute la région de Bruxelles.



Une majorité de belges (53,7%) est défavorable au maintien du 30km/h dans Bruxelles, mais ce sont plus de 2 bruxellois sur 3 (67,8%) qui défavorables au maintien de la généralisation de cette vitesse.

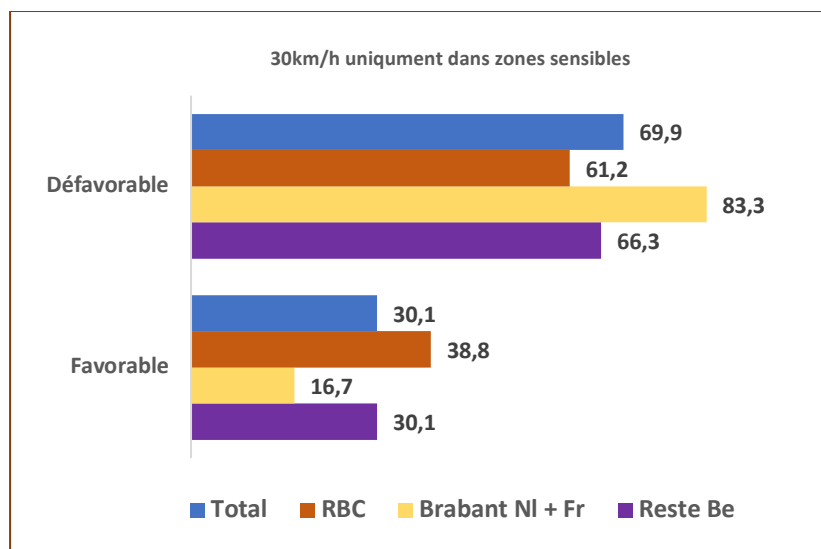
2. 30km/h uniquement dans certaines zones sensibles telles l'abord des écoles et lycées ou les rues commerçantes très fréquentées.



Cette solution adaptée et intelligente d'une limitation de vitesse limitée à 30km/h aux zones sensibles telles l'abord des écoles, des lycées ou dans les rues commerçantes très fréquentées recueille une majorité (56%) d'adhésion des belges qui circulent dans Bruxelles.

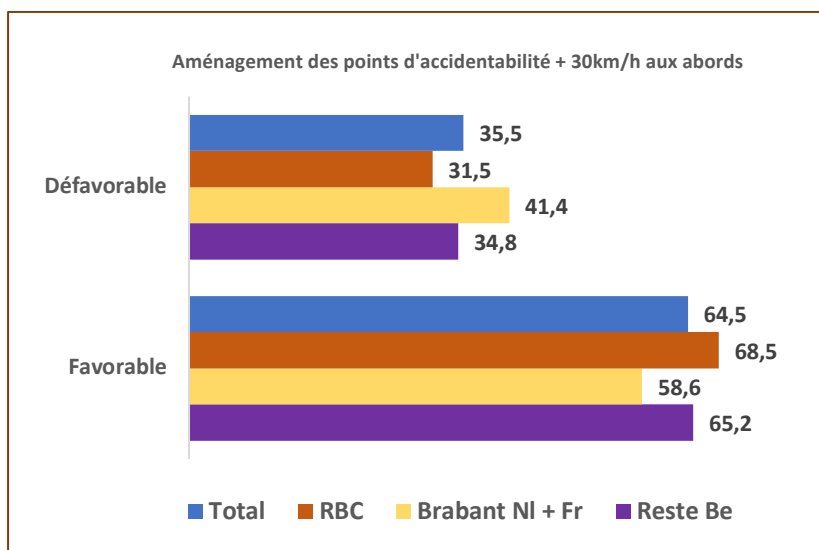
Et c'est une solution qui a la faveur d'une grande majorité de bruxellois (72,2%).

3. Retour au 50kmh mais multiplication des casse-vitesse dans les zones à risque



Ce n'est une solution qui récolte beaucoup d'avis favorables.

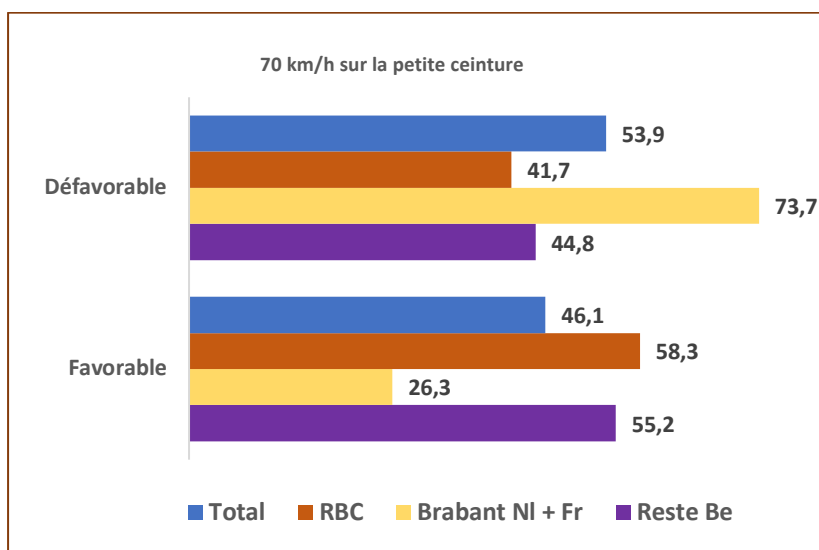
4. Aménagement des points noirs d'accidentalité avec limitation de la vitesse à 30km/h aux abords de ces points noirs



Cette solution remporte une franche adhésion auprès des 2/3 des répondants (64,5%). Les bruxellois y sont favorables à 68,5%.

Ce résultat montre l'importance de la nécessité d'identifier les points noirs ou lieux d'accidentalité dans Bruxelles et les aménager en conséquence. Cette solution devrait diminuer significativement les accidents qui s'y concentrent et leurs conséquences. On imagine que pour Bruxelles-mobilité imposer le 30km/h généralisé, ce qui est une mesure n'exigeant que peu de moyens, simplificatrice et pouvant être mise en place par quelques règles, est plus facile qu'une identification et une évaluation des zones à risque et la prise de mesures adaptée à chaque zone pour réduire les accidents. Le 30km/h généralisé, c'est comme mettre le feu à la forêt pour supprimer les mauvaises herbes.

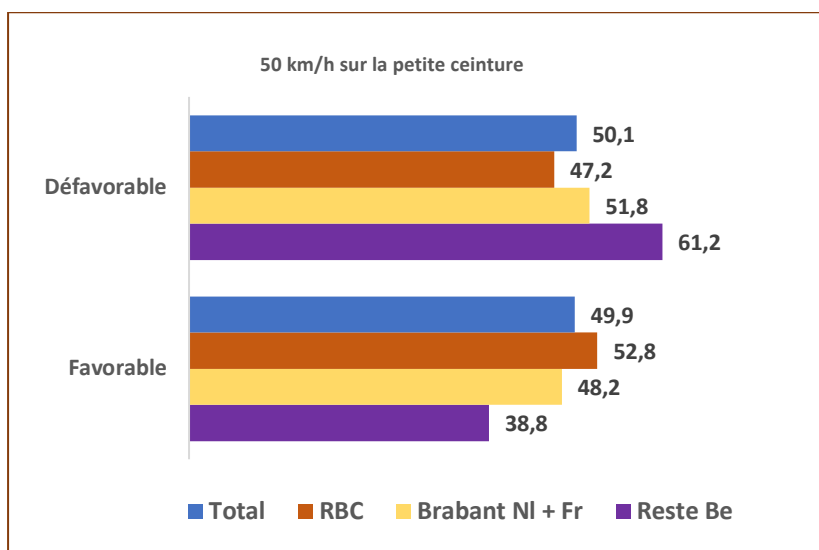
5. 70kmh sur la petite ceinture



Globalement 53,9% des répondants sont défavorables à cette solution, mais ce sont surtout en raison des habitants des deux brabants défavorables à hauteur de 73,7%. Ce qui est difficile à expliquer dans la mesure où cette partie de la population belge n'est qu'indirectement concernée.

Les bruxellois sont majoritairement favorables à 58,3% et ce sont eux les principaux usagers de la petite ceinture.

6. 50kmh sur la petite ceinture

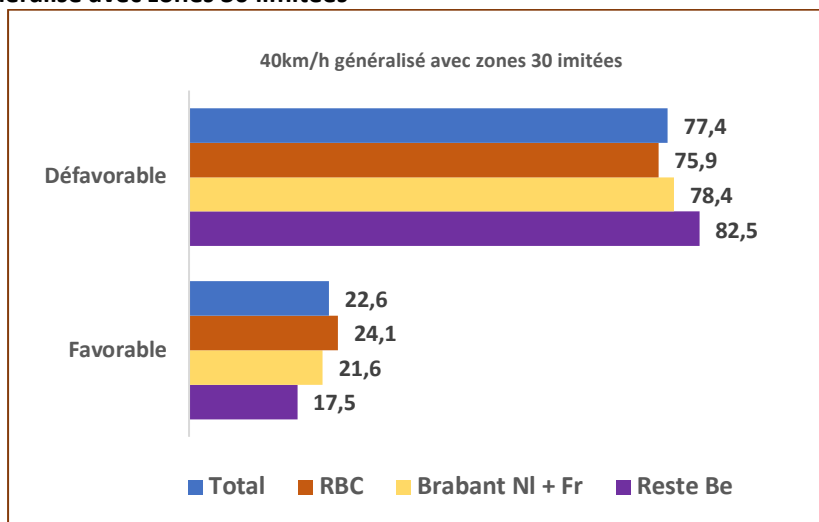


Les avis sont partagés sur cette solution (49,9% favorables, 50,1 défavorables), mais elle doit être mise en correspondance avec les réponses précédentes, en particulier la proposition d'une petite ceinture à 70km/h.

Les bruxellois sont majoritairement favorables (52,8%) à cette vitesse sur la petite ceinture. Mais Les lus défavorables, sont favorables à une vitesse supérieure de 70km/h.

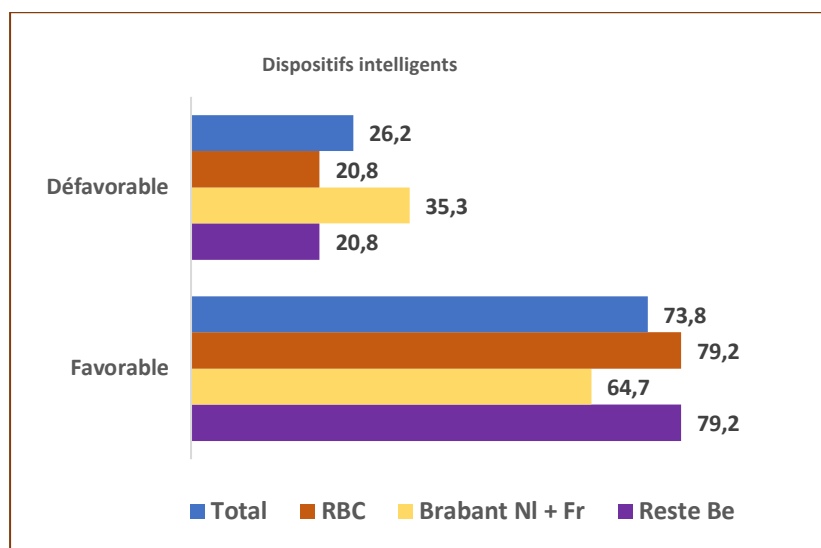
Donc globalement en comparant les réponses à ces deux questions, on est plus favorable à une vitesse de 70km/h sur la petite ceinture (dont une majorité des bruxellois), qu'à une vitesse de 50km/h.

7. 40km/h généralisé avec zones 30 limitées



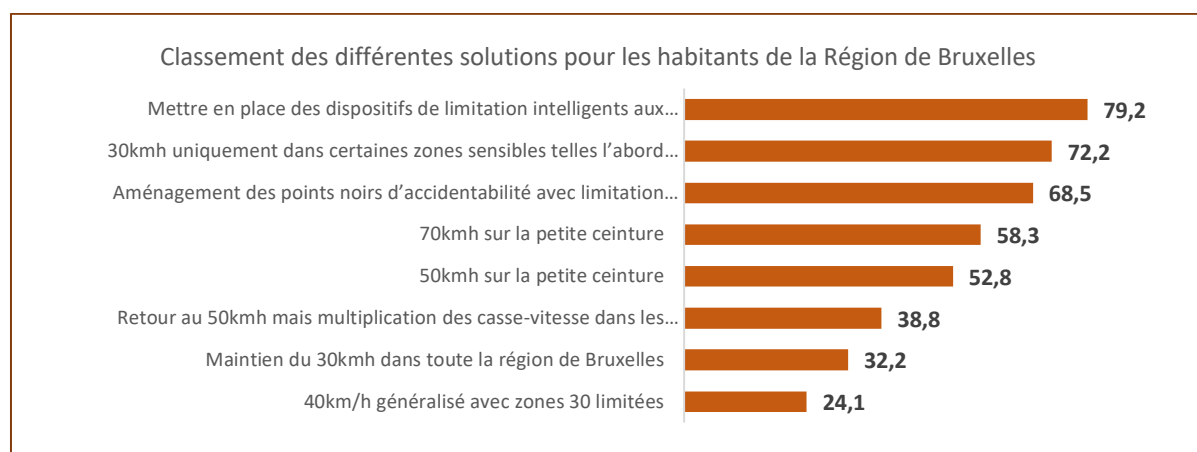
Cette solution intermédiaire entre le 50km/h et le 30 km/h ne convint personne, que ce soit les habitants de Bruxelles ou du reste du pays.

8. Mettre en place des dispositifs de limitation intelligents aux abords des écoles, désactivés hors périodes scolaires (nuit, WE, vacances scolaires)



L'adhésion très importante à cette proposition (73,8%) et encore plus pour les habitants de Bruxelles (79,2%), soit 8 bruxellois sur 10, rejoint ce que l'on observe au point 4 : la nécessité d'un aménagement des zones à risques lorsque le risque est présent. Comme expliqué plus haut, ces aménagements font appel à une analyse précise des zones et risques et du type de risque pour mettre en place des mesures adaptées à la réduction de ces risques. Décréter une réduction généralisée de la vitesse pour espérer réduire des risques d'accidents à des moments spécifiques et dans des lieux précis est une mesure grossière, sans nuance et qui n'atteindrait pas ses objectifs de réduction des accidents dont la cause n'est pas la vitesse, c'est-à-dire la grande majorité des accidents.

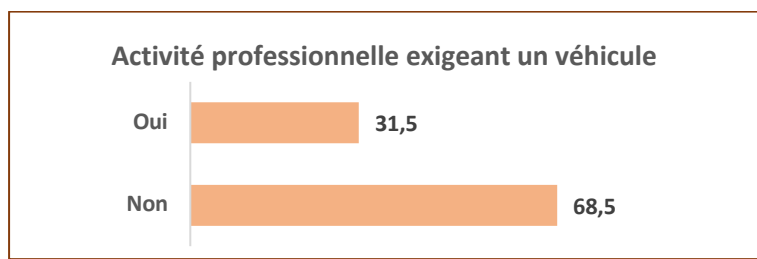
Classement des solutions : de la plus favorable à la moins favorable pour les habitants de Bruxelles



Il apparaît clairement dans ce graphique que les habitants de Bruxelles estiment qu'il faut mettre fin au 30km/h généralisé, qui serait une mesure inadéquate et grossière, au profit de solutions intelligentes et adaptées localement aux risques et problèmes qui s'y posent : dispositifs de limitation intelligents aux abords des zones à risques, limitation à 30km/h dans certaines zones sensibles, aménagements des points noirs d'accidentalité.

6.4 Le point de vue des professionnels

Question : Avez-vous une activité professionnelle dans la Région de Bruxelles exigeant un véhicule motorisé, et pour quel genre d'activité ?

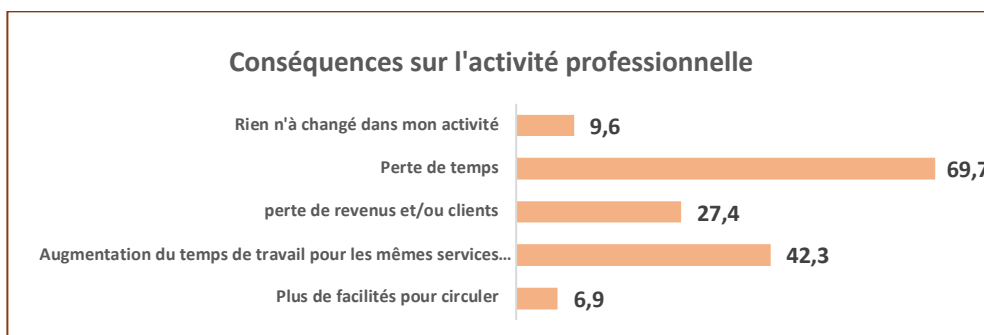


Profession des répondants – la liste complète est en annexe 1 ?

Profession	%
Profession libérale (médecin, huissier, avocat,)	24,3
Artisan du bâtiment (électricien, plombier, menuisier, plafonneur, installateur, entrepreneur,)	14,6
Services de secours, services aux personnes (ambulance, transport de malades, infirmière à domicile, ...)	5,9
Livreur, coursier,....	5,4
Dépanneur, réparateur,...	4,7
Taxi, limousine, transport des personnes,	4,3
Commercial	2,0
Autre	38,9

Environ 1/3 des répondants ont une activité professionnelle exigeant l'emploi d'un véhicule motorisé.

Question : Que représente pour vous le 30km/h dans la Région de Bruxelles



La situation des professionnels exigeant l'usage d'un véhicule motorisé pour travailler dans Bruxelles semble calamiteuse suite au passage aux 30km/h.

7 sur 10 déclarent que le 30Km/h représente une perte de temps, alors que l'on sait que pour nombreux d'entre eux leurs revenus et donc leur survie est liée au temps consacré au travail.

Cela se marque par une augmentation du temps de travail (42,3%) pour une même prestation. Cette forme de perte de temps, qui pourrait être consacrée à autre chose, handicape d'autres activités, qu'elles soient professionnelles ou personnelles.

Cela représente aussi une forme de dégradation de la qualité de vie pour ces professionnels.

Pour plus d'un quart (27,4%) , le 30km/h généralisé correspond à une perte de revenus et/ou de clients, ce qui est une proportion très conséquente.

Seuls 9,6% estiment que rien n'a changé dans leur activité et 6,9% avoir plus de facilités pour circuler dans Bruxelles.

Au vu de ces résultats, la question est posée de savoir comment et en quoi les professionnels et travailleurs concernés ont été consultés et associés à cette mesure de la réduction de la vitesse de circulation dans Bruxelles.

7 Références et sources

Garrigou, A. (2006). *L'ivresse des sondages*, Paris, La Découverte, 122 p.

Gremy J.P. (1986). Les expériences françaises sur la formulation des questions d'enquête. Résultats d'un premier inventaire. In *Revue française de sociologie*. 28-4, pp. 567-599.

IBSA & Statbel (Direction générale Statistique- Statistics Belgium) (Registre national).

Sierens A. (2016). L'agrandissement des ménages bruxellois. Rapport. 8p. IBSA, Bruxelles, Belgique.

Statbel (2020). Parc des véhicules en Belgique.

<https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#figures>

Régnier A. (1974). Les sondages et leurs dangers in *L'homme et la société*. 33-34, pp. 225-238.

VIAS (2020). Mobility Barometer. Modal Split.

<https://www.barometredelamobilite.be/fr/edition-decembre-2020/>

Plan Good Move- Bruxelles-mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move>

Good Move (2020). Plan régional de mobilité 2020-2030. Plan stratégique et opérationnel. Bruxelles-Mobilité. 292p.

Bruxelles mobilité : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/qui-sommes-nous>

IEB (2019). Avis d'Inter-Environnement Bruxelles (IEB) relatif au projet de plan Régional de mobilité *Good Move*. Réactions à l'enquête publique. Rapport. 22p

8 Annexes

8.1 Annexe 1 : questions de l'enquête publique « Good Move »

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...